

18+

Сергей Данилович Ишутин
Воспоминания случайного железнодорожника

Сергей Данилович Ишутин

Воспоминания случайного железнодорожника

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=65073652

SelfPub; 2021

Аннотация

Мысль о необходимости проанализировать свою жизнь после выхода на пенсию приходит не мне одному. Мемуаров я читал много, но воспоминаний железнодорожников не встречал. Может быть, я буду первым? Ну а право называть себя железнодорожником у меня есть. Стал я им в 17 лет, прекратил им быть в 63 года, и ни разу "с рельсов не сходил". Знаю заранее, что мои мысли и выводы не всем понравятся. Но писать я буду честно, как помню, не кривя душой и совестью, и не оглядываясь на то, что об этом кто-то может сказать или подумать. Будет ли это напечатано – не знаю. Скорее всего – нет. Но в любом случае эти воспоминания оставлю своим детям и внукам.

Сергей Ишутин

Воспоминания случайного железнодорожника

В соответствии с требованиями законодательства Российской Федерации все персонажи являются вымышленными, и любое совпадение с реально живущими или жившими людьми случайно.

Мысль о необходимости проанализировать свою жизнь после выхода на пенсию приходит не мне одному. Мемуаров я читал много, но воспоминаний железнодорожников не встречал. Может быть, я буду первым? Ну а право называть себя железнодорожником, у меня есть. Стал я им в 17 лет, прекратил им быть в 63 года, и ни разу "с рельсов не сходил". Знаю заранее, что мои мысли и выводы не всем понравятся. Но писать я буду честно, как помню, не кривя душой и совестью, и не оглядываясь на то, что об этом кто-то может сказать или подумать. Будет ли это напечатано – не знаю. Скорее всего – нет. Но в любом случае эти воспоминания оставлю своим детям и внукам.

ДЕТСКИЕ И ШКОЛЬНЫЕ ГОДЫ.

Родился я 16 мая 1939 г. в Клинцовском районе Орловской области, в поселке Студенец. Этого поселка сейчас нет. Да и Клинцовский район в данное время входит в состав Брянской области. Но эти изменения происходили уже без нас, т.к. летом 1940 мои родители семьей переехали жить на Дальний Восток. Мне на момент переезда был всего один год, поэтому первые воспоминания связаны с поселком Хор Хабаровского края. Многие годы я не задумывался, почему мои родители, выросшие "на западе" (так говорили в моей семье), достигшие там почти 40-летнего возраста, вдруг решились "ехать за 10000 верст". Сами родители этой темы при мне не касались. Когда же я "дорос" до этого вопроса, то моих родителей уже не было в живых. Спрашивал старших сестер. Они объясняли примитивными бытовыми причинами. Меня это не убеждало, т.к. понимал, что решиться ехать в неизвестность на такое расстояние, имея "на руках" пятерых детей, можно было только под действием очень сильных факторов. Причину переезда я узнал позже, когда мне было уже пятьдесят лет, и когда я в очередной раз приехал на свою малую Родину, в Клинцовский район Брянской области.

Отец вырос в большой семье, но к моему пятидесятилетию в живых из всех остался только его младший брат – Василий Иванович Иштутин. С ним мне довелось много разговаривать, в том числе и о причине переезда моих родителей. Рассказал он следующее.

Мой отец в 30-е годы долго работал председателем колхоза. Избирали его на эту должность потому, что он был довольно энергичным человеком и сравнительно грамотным. Как объясняла моя мать, он "одну зиму ходил в школу". По тому времени этого было достаточно, чтобы возглавить колхоз. Но т.к. долго работать председателем и никого не обидеть нельзя, то обиженные начали на него писать письма "в органы". Годы знаменитые 30-е, тем более, их конец!!! Чтобы остаться в живых и не попасть в ГУЛАГ, который все равно бы его привез на Дальний Восток строить ли вторые пути Транссиба или же первые БАМа, он решил ехать туда добровольно. Таким образом, он ушел от тюрьмы и лагерей и, может быть, остался жив. Это объяснение я считаю более убедительным.

Бывая в Брянской области, я интересовался своими "корнями". Мне показали могилу, где похоронены родители отца: Ишутин Иван Степанович и Ишутина (в девичестве – Самусенко) Анна Ефимовна. В тех же местах похоронен и отец моей матери, но его могилы никто из родственников показать мне не смог. Не знают. Так для потомков потерялся "один корень". Интересовался я и о более дальних корнях. Но о них оставшиеся в живых ничего не знают. Реальное подтверждение того, что "мы – иваны, не помнящие родства". Бабушка (по линии матери) похоронена в поселке Хор, в котором я вырос и окончил школу, Она единственная из дедов и бабушек, которую я помню, т.к. последние годы сво-

ей жизни она жила с нами и, когда умерла, мне было 10 лет. Ее могила сохранена, за ней (как и за могилами других родственников) ухаживали две моих сестры: Нина и Лиля.

Понимая, что сестры не вечны, а могила бабушки оформлена очень скромно, и что рядом много заброшенных и постепенно исчезающих могил, я решил оформить надгробие надежнее. Для того, чтобы оформить памятник и плиту, необходимы данные: фамилия, имя, отчество, дата рождения, дата смерти. Из этих данных я знал только фамилию и имя. Ни даты рождения, ни точной даты смерти долго найти не мог. Отчество тоже точно никто не знает. Я и сам не помню, как к ней обращался, например, мой отец. Сестра Вера (она 1922 года рождения) говорила, что отчество её либо Никифоровна, либо Никитична. Находясь в Брянской области, я пытался эти данные уточнить у проживающих там родственников. Но, увы! Сложилось впечатление, что по линии матери вообще нет близких живых родственников. Те же, кто по линии отца, либо тоже ничего не помнят, либо путаются, как и моя старшая сестра. А когда я заговорил про архивные данные, то мне сразу привели массу аргументов о безнадежности этих поисков, т.к. они регистрировались в церкви, которые потом марксистами – ленинцами были разрушены, и сверх того "германец прошел" (выражение моего дядьки). Осталось попытаться найти что-либо в архивах пос. Хор, где бабушка умерла. Там мне помогли сделать запрос в райцентр, откуда пришел ответ, что Карловская Мария по

отчеству Никитовна и умерла 8.05.49 г. в поселке Хор в возрасте 76 лет. (А я до этого считал, что она прожила 75 лет.) Впоследствии, находясь в отпуске, я заказал на ее могилу памятник из мраморной крошки, а старшая сестра Нина проследила за его установкой на могиле.

А что у меня осталось в памяти о бабушке? Во-первых, что она до самой смерти была "на ногах". В день смерти утром она помогала матери чистить картошку. Потом сказала, что ей "немного плохо" и прилегла на свою постель, которая была постелена на кухне в углу на специально сбитых деревянных нарах. Там она спала не один год. А вечером, когда мы играли на улице, из нашего дома вышла соседка (тетя Катя) и сказала: "Тише вы, бабушка умерла!". Это была первая смерть близкого мне человека.

Конечно, это известие нашу игру остановило. Я вошел в избу и увидел бабушку, лежащую на тех же нарах со сложенными на груди руками. А так внешне она оставалась такой же, какой я видел ее утром и в обед. На следующее утро к нам пришел какой-то мужчина, подержал покойную за руку и выписал бумагу, которая позволяла бабушку хоронить.

Моя мать, в последствие, часто говорила, что хотела бы прожить свою жизнь так же, как ее мать: дожить до 75 лет и умереть "на ногах". Забегая вперед, скажу, что она так и прожила.

Помню, что у бабушки была пенсия 31 рубль. Булка хлеба в магазине тогда стоила 10 рублей. Это я знаю точно, т.к.

сам ходил за хлебом с десяткой. Продавец клал булку хлеба на весы и затем отрезал от нее еще уголок. Это на десять рублей. Мать мне позже объясняла, что такая низкая пенсия у всех, кто работал в колхозе. Тогда я сделал для себя первый вывод: в колхозе работать невыгодно.

От своей пенсии рубль бабушка отдавала всегда мне за то, что я писал по ее просьбе и под ее диктовку письма. Кому писал ... сейчас абсолютно не помню. Думаю, что ее дочери, которая оставалась жить в Брянской области. Билет в кино (детский) стоил тогда один рубль, поэтому раз в месяц я шел в кино, не выпрашивая у матери денег.

В памяти осталось ее (бабушки) очень доброе отношение ко мне. Понятно, что в жизни она была разной. Вряд ли она была доброй к тем, кто в начале тридцатых годов раскулачивал ее семью. Но в моей памяти она осталась вот такой – доброй. Наверное, здесь играло роль и ее возраст, и то, что я выполнял беспрекословно все ее просьбы. Думаю, что немалую роль играло и то, что в нашей семье я один был похож на ее мужа, т.е. на моего деда. Об этом мне говорила мать.

Немного о "раскулачивании". Понятно, об этом ни в 40-е, ни в 50-е, ни в 60-е годы в семье не говорили. И только уже в 70-х годах я узнал, что мой дед (по линии матери) долго служил в царской армии, был участником обороны Порт-Артура, где и получил Георгиевский крест. К этому кресту царь давал деду ежемесячно три рубля. Эти деньги (тоже со слов матери) давали деду возможность, не работая, хоть и

скромно прокормить свою семью, которая состояла из пяти человек: дед, бабушка и трое детей. Но дед эти деньги копил, а затем покупал землю. Но тут ... Великая Октябрьская... Имел дед к тому времени несколько лошадей и коров. Коллективизация! Дед попал в категорию кулаков. А раскулачивали его очень "добросовестно". Вынесли из дома все, даже табак-самосад, который сушился на чердаке. А деду с сыном Иваном пришлось полгода прятаться в лесу. Моя мать носила им туда пищу. И все это время мой отец, избранный председателем колхоза, обивал пороги высшего начальства, добивался для них амнистии. Амнистии он добился, но разграбленное имущество деду уже не вернули.

После этого дед заболел и вскоре умер. Тогда в деревнях врачей не видели, диагноза мать не знала. Думаю, что у него был рак. Умер он в 1935 году.

Часто пытаюсь сообразить: то, что я помню в раннем детстве, к каким годам относится? Наверное, это не удивительно, что самые первые воспоминания связаны с войной. Дальний Восток находился далеко от линии фронта с фашистской Германией, но рядом (в 30 километрах) граница с Китаем, который был в то время полностью оккупирован Японией. Япония выбирала момент, в который можно наиболее эффективно нанести удар по Дальнему Востоку и Сибири Советского Союза. Помню: у нас собирались соседи, которые долго обсуждали положение на фронте и при этом говорили, что, если на фронте "что-то случится", то "японец"

начнет войну на Дальнем Востоке, а это значит, что нас сразу же начнут бомбить. Поэтому окна с наступлением темноты плотно закрывались. Ни один луч света не должен был заметить японский летчик. Однажды в наше окно кто-то с улицы стучал и велел плотнее закрыть окно, т.к. проникает свет. Значит, ходили патрули. Позже я узнал, что японские захватчики увязывали это нападение с падением Сталинграда. Следовательно, это был конец 1942 и начало 1943 года. Было мне тогда 3,5 года.

С тем временем у меня связаны и сны, в которых я видел (очевидно, под влиянием подслушанных разговоров взрослых), как на меня рушится потолок нашего дома. Я с криком срывался с постели и бежал из дома. Меня ловили и убеждали, что мне всего лишь приснился плохой сон. Со слов матери – бегал ночью я тогда неоднократно.

Помню тогда же, в войну, жил у нас какое – то время дядя Митя, родственник с «Запада». Он был ранен на фронте. После госпиталя ему дали отпуск на восстановление здоровья, но домой ему тогда было не попасть, т.к. Брянская область была оккупирована немецкими войсками. Поэтому он и приехал к нам. Он, судя по отношению ко мне, очень любил детей, и много времени уделял играм со мной. В последствие я спрашивал у матери (а это был её двоюродный брат) о судьбе дяди Мити. Она сказала, что от нас он опять попал на фронт, где вскоре был убит.

Несмотря на военные трудности, в нашем поселке шла

электрификация. В 1942 или в 1943 году у нас в квартире впервые загорелась "лампочка Ильича". Вспоминаю, что отец принес лампочку, ввернул ее, и свершилось чудо – в квартире стало светло как днем. Наша квартира состояла из кухни и комнаты, а лампочка была одна, поэтому ее берегли и по мере необходимости переносили из кухни в комнату и наоборот. Тогда же мне объяснили, что если я суну палец в патрон (в котором нет лампочки), то "меня стукнет". Я очень в этом сомневался, т.к. патрон был очень маленький, и там вряд ли мог поместиться тот, кто мог бы меня "стукнуть". И однажды, когда дома никого не было, я залез на стол и сунул палец в патрон. Меня действительно "стукнуло", да так, что я очутился на полу. С тех пор я уважаю электричество.

К тому же военному времени относится и первое воспоминание о деревне. Через поселок Хор проходит, кроме железной дороги, еще и автотрасса Хабаровск – Владивосток. С юга за поселком, а вернее сразу за рекой Хор, располагается деревня Кондратьевка, а с севера по этой же автотрассе расположена деревня Дрофа. В школьные годы под влиянием соответствующего воспитания и победы в Великой Отечественной войне я считал названия этих деревень убогими. То ли дело: Сталинград, Ленинград, Ворошиловград и т. д.. В деревне Дрофа жили родственники.

Здесь требуется небольшое пояснение. Дело в том, что мой отец приехал на Дальний Восток вначале один. Так сказать – на разведку. Уехал он в начале 1939 . А т.к. дорога

была дальняя, и уезжал он надолго, то он с матерью решил сфотографироваться "на память". Я помню эту фотографию в рамке под стеклом. Если внимательно к ней присмотреться, то можно понять, что моя мать беременная. Беременна она была тогда мною. С "разведки" отец вернулся через год. Очевидно, он так расписал прелести Дальнего Востока, что туда поехала наша семья и семья родного и единственного брата моей матери – Карловского Ивана Ивановича. Брата матери осенью 1941 призвали в армию, направили на фронт, где он и "пропал без вести" под Москвой. Пропать без вести у нас не проблема и сейчас, в мирное время. А что спрашивать с сороковых – роковых! Кто-то из тех, кто призывался и воевал совместно с Иваном Ивановичем, впоследствии сообщил матери, что он был направлен в разведку и оттуда не вернулся. Мать очень его жалела, и я был свидетелем, как, вспоминая его, она плакала. Кстати, когда у Кремлевской стены хоронили Неизвестного Солдата, моя мать, как, наверное, и миллионы других людей, допускала мысль: хоронят ее брата. А допустить мысль, что Иван Иванович попал в плен, а затем оказался в западных странах или в Америке, мать не могла. Она говорила, что знает своего брата, и твердо уверена, что он от своих детей никуда не уедет. А я своей матери верил.

А до ухода на фронт Иван Иванович со своей семьей жил в деревне Дрофа. С ним жила тогда и моя бабушка (а его мать) – Карловская Мария Никитовна. Бабушка позже, убе-

дившись, что сын с фронта уже не вернется, переехала жить к дочери, т.е. к нам. Но там, в деревне Дрофа оставалась вдова – Карловская Вера Егоровна, жена Ивана Ивановича, (позже она стала Балкиной) с тремя дочерьми и сыном. Сын – Карловский Василий – был младше меня на один год, и внешне был очень схож со мной. Уже в 20-летнем возрасте я смогу в этом убедиться и сам, рассматривая оригинал и сравнивая его с собой в зеркале.

Вот к этим родственникам меня и повезла однажды на телеге, запряженной лошастью, Вера Егоровна. Цель: чтобы я повидался с сестрами, а главное, с братом, который "очень похож на меня". Я не помню, как и во что мы играли, но запомнил, что дома и сараи в деревне были без крыш. Стояли одни стропила. Так как всех мужиков забрали на фронт, то сено косить стало некому. Вот и пришлось коровам съесть "крыши". Да и с дровами были проблемы. А топить печь надо.

И еще помню, что тогда в деревне меня впервые кормили хлебом только что вынутым из русской печи. Испечен он был вместе картошкой, и, несмотря на то, что мне все мое военное детство хотелось наесться досыта хлеба хотя бы один раз, этот хлеб я есть отказался. Чем вызвал большое неудовольствие у Веры Егоровны, которое она потом и высказала моей матери.

Вспоминаю также о болезни моего старшего брата Ивана. Болел он так сильно, что даже кричал. У него были нестерпи-

мые головные боли. Проболе́л он несколько месяцев. Школу пришлось на время оставить, т.к. он сильно отстал от программы. Нагонять с больной головой было нельзя. А учился он тогда в 8 классе. И было ему 16 лет. Летом 1944 года его призвали в армию.

Это потом мне стало ясно, что брат был еще совсем "зеленый" и брать таких в армию в нормальных условиях нельзя: они же еще ничего не соображают и против взрослых еще и физически были слабы. Но это был 1944 год. Шла война, и на фронте решался вопрос – кто из двух фашистов победит: коммунист Сталин или национал-социалист Гитлер. Людские резервы раньше кончились у Гитлера, он в конце войны вынужден был призывать в армию 14-летних. Потому победил Сталин. Но и у него людские резервы уже были на исходе. Вот среди последних резервов и оказался мой старший брат. Но мне – пятилетнему – он казался очень взрослым.

Провожали его летом. Шел дождь, лица у всех были мокрые и, наверное, поэтому мне запомнилось, что плакала одна моя мать. А может быть потому, что я больше наблюдал за ней?

Здесь хочу поделиться своими последующими наблюдениями и выводами. Дело в том, что проводы в армию в военные годы – это проводы на фронт, откуда многие не возвращаются. Нормальные люди понимали, что видят провожаемого, может быть, в последний раз. Поэтому все проводы бы-

ли со слезами. Рисковать жизнью хотели немногие. Поэтому и добровольцев было мало. Шли по призыву. Деваться некуда! Лет 30 после окончания войны об уходе добровольцев на фронт говорили редко. Наверное, их мало и было. Но через 30 лет число добровольцев стало резко возрастать. Думаю, потому, что истинных добровольцев и свидетелей того времени почти не осталось, и уличать во лжи стало некому.

О службе брата. Т.к. у него образование было 7 классов (а тогда 7 классов давало знаний куда больше, чем сейчас многим общее среднее), то его направили учиться в г. Комсомольск-на-Амуре, где полгода он обучался военной специальности авиационного механика. Война с Германией к концу его учёбы закончилась, но готовилась с Японией. Поэтому воинская часть, в которой служил мой брат, перебрасывалась в Монголию для участия в боевых действиях с Японией. Тогда я первый и последний раз увидел брата в летной военной форме.

Их самолеты делали промежуточную посадку на дозаправку недалеко от поселка Хор. Летели они ночью, скрытно от японской разведки и от своих лишних глаз. Во время этой заправки брат и отпросился на один час заехать домой повидаться (и проститься!) с родственниками. Летели они на фронт, поэтому ему и разрешили. Как и когда он появился в доме, я не знаю. Была поздняя ночь, и я спал. Меня (как и остальных детей) разбудила мать: "Иди, попрощайся с братом, он летит на фронт". Брат выглядел неподражаемо:

в комбинезоне и в шлемофоне, который мне особенно запомнился тем, что на шлемофоне красовались летные очки. О чем шел разговор – совсем не помню. Наверное, эти очки затмили для меня все. Я любовался братом.

А воевать брату не довелось. Япония быстро капитулировала. И хотя их часть была зачислена в состав фронта, ни одного боевого вылета самолеты, которые обслуживал брат, сделать не успели. Но это не помешало им всем получить медали "За победу над Японией". А к этим медалям, в последствие, в мирное время полагались другие, юбилейные. Так утяжелялась грудь и моего брата. А служить ему пришлось долго, 8 лет. В начале положенные свои три года, потом в ожидании пока подрастет смена – ведь нельзя же брать все время 16-летних. Служил он немного на Сахалине и потом долго – на Чукотке.

Еще один эпизод врезался в память с тех военных лет. Отец для фронта не годился по состоянию здоровья. Но работал он в пожарно-сторожевой охране (ПСО) Хорского гидролизного завода. Сейчас делят функции охраны на ведомственные и вневедомственные. Тогда на Хору охрана заводов была только ведомственная. В военное время она переводилась на казарменный режим. Причем это было так серьезно, что их не отпускали домой даже пообедать, хотя ходу от дома до места работы было 10 минут. Но и на работе их никто не кормил. Поэтому обед отцу носил мой второй старший брат Алексей (он старше меня на 4 года), с которым часто

напрашивался идти на завод и я. Однажды моему отцу надоело служить рядом с домом и без дома, и он пришел домой. Выпил, поел и лег спать. Разбудили его двое товарищей по работе с винтовками и под конвоем увели на работу.

Но из дошкольного и начального школьного времени сохранилось у меня и очень светлое воспоминание. И связано оно с военными. Поселок Хор расположен на правом берегу одноименной реки. Рядом три моста: два железнодорожных и автомобильный. Во время войны их охранял зенитный полк. В полку вечерами в помещении столовой после ужина для солдат демонстрировали кино. А т.к. до этого помещения от нашего дома было всего метров 300-400, то желание у нас попасть туда было огромное. Но если вокруг заводов к концу войны деревянные заборы были почти полностью разобраны, то воинская часть вместе с мостами была огорожена исправной изгородью из колючей проволоки. Вообще – то, вспоминая количество колючей проволоки, которое я видел в детские и юношеские годы, теперь прихожу к выводу, что по ее производству СССР тогда занимал первое место в мире, но в этом признаться мы стыдимся. Наиболее ответственные объекты полка еще охранялись и собаками. Овчарок тренировали, а мы – дети – наблюдали через колючую проволоку, как это делалось. В общем – то мы знали о жизни воинской части много. С нами общались солдаты. Мы им носили самодельный табак, который воровали у отцов. Жены офицеров ходили в гражданские семьи и меняли

хлеб и тушенку на молоко для своих детей. Они тоже говорили и не только про детей. А нам оставалось умело использовать получаемую, как сейчас говорят, информацию (а тогда говорили – сведения). Поэтому мы всегда знали, какой фильм привезли в часть, и когда его будут показывать. А как туда попасть – это не проблема, если дружишь с солдатами. Они пропустить открыто не могут, но подскажут, в каком месте безопаснее всего пройти к столовой. Ну а уж, что там себя вести нужно очень тихо (чтобы не раздражать младших и старших офицеров), нам объяснять не надо. Фильмов нам довелось видеть много, но запомнил я с того времени только три: "Небесный тихоход", "Беспокойное хозяйство" и "Гаврош". Последний фильм запомнился еще и тем, что в нем Гаврош угощает двоих младших бродяг белой – пребелой булкой хлеба. Такого хлеба я в то время еще ни разу не ел и не видел. Даже ржаного еще вдоволь не доводилось наесться. А тут белый! Неплохо питались французские беспризорники. Во всяком случае, тогда я им завидовал.

К этому времени относится и мое первое осознание, что такое была Ленинградская блокада. Одна из офицерских жен брала у нас молоко. Вот однажды в моем присутствии она рассказала моей матери о том, как она жила в блокадном Ленинграде, о том, что там был страшный голод и что тогда много людей от этого умерло. «Мы выжили только потому, – говорила она, – что наш отец был столяр. У него было много деревянного клея. Его мы варили и ели. Так и спаслись». То-

гда я не совсем понял эти слова. По настоящему я их оценю, когда в Хабаровске буду заделывать щели в деревянном полу, применяя деревянный клей. Этот запах гниющих костей никогда не забуду. Но это был только запах, но не пища!

Киномехаником в полку был рядовой Николай Белокрылов. Банки с кинолентами он привозил с Хабаровска поездом, но к вокзалу машину подавали не всегда. Приходилось проявлять "солдатскую смекалку". Договаривался с нами, детьми, и к приходу поезда мы были на вокзале с тележкой. Договор соблюдался четко. "Новым русским" у нас есть чему поучиться. Николай грузил свои банки с кинолентами на нашу тележку, и мы весело и шумно привозили их прямо к кинобудке без задержки у часовых. Надо ли говорить, что после этого нас пропускали в кино без лишних вопросов, и что недостатка в желающих везти тележку (даже рано утром) тоже не было.

Жизнь Николая Белокрылова оборвалась трагически. Т.к. он часто приезжал с этими банками глубокой ночью, то его режим от всех солдат отличался. Утром по команде "подъем" он мог не вставать. Но завтрак ему отдельно не готовили и кормили в отведенные для всех часы. Однажды его подняли к концу завтрака. Чтобы успеть, он бежал. Дорога пересекала железнодорожный путь рядом с мостом и будкой часового. Из моста выходил в тот момент поезд. На глазах у часового этим поездом бегущий солдат и был сбит. Почему он не слышал шума паровоза – поезд шел на подъем и по

мосту, который при проходе поезда очень шумит – и криков часового – никто объяснить не смог.

Все, кто его знал, горевали. А что уж говорить о нас, кого он приручил к себе, и для кого он стал взрослым другом? Для нас это была невосполнимая утрата. Слух о смерти Николая быстро дошел и до меня. Какая-то сила тянула на место его гибели, и я пришел туда часа через два после трагедии. Часовой пропустил. Не помню, что я им говорил. Думаю, что они понимали мое состояние. Постоял, молча возле еще не засыпанной лужи крови и так же молча, ушел.

Хоронить Николая увезли на его Родину. Не видел, как с ним прощались в полку, но когда машина с гробом и почетным караулом выезжала из ворот части, вдоль дороги его провожали застывшие детские фигуры. Тогда мы еще не понимали, что он за короткое время приучил нас ценить данное слово, быть точным и трудолюбивым. А сколько дали нам его фильмы? Трудно оценить.

Полк часто проводил учебные стрельбы из зенитных орудий. По небу летал самолет, за которым на длинном тросе тянулась мишень. Артиллеристы должны были ее сбить. Мы смотрели, как выстрел за выстрелом артиллеристы посылали "в молоко". Часто самолет так и улетал на свой аэродром с этой мишенью. Один раз увидели: мишень сбита. Бегали на место ее падения. К нашему удивлению она состояла из негодных тряпок.

День Победы – 9 мая 1945 года – был теплый, тихий и

солнечный. Даже природа радовалась. На улице все взрослые мужчины пьяные. Наша улица называлась Красноармейской, т.к. начиналась от колючей проволоки, ограждающей воинскую часть. В тот день по ней проезжали две военные машины – "полуторки". Их тогда с юмором называли "Смерть немецким оккупантам", за их малую грузоподъемность и тихходность. На фронте, говорят, их могли догнать немецкие танки. На прицепе у этих машин были пушки. Радостная толпа остановила эти машины и солдат вместе с офицерами, ехавшими с этой техникой, напоили. Пили, по-моему, во всех домах. Была всеобщая, объединяющая всех, радость. Все улыбались, шутили, смеялись, обнимались, плясали и плакали тоже. А главное, ...мне никто не мешал лазать по пушкам. Особенно заинтересовали светоотражатели красного цвета, которые были установлены на пушках. Я все пытался сделать для них ночь, чтобы посмотреть, а светятся ли они в темноте. Так и не понял. Вечером была беспорядочная стрельба из всего табельного оружия, которое имелось у военных. Салют! Стреляли долго и много, а я любовался тем, как летели трассирующие пули в виде красных точек, которые, повисев какое-то время в воздухе, падая, гасли. Уже в темноте по улице проехал кто-то из военных и громко командовал: "Прекратить стрельбу!" Стрельба постепенно стихла. Тогда я еще не знал, что это было единственное и наибольшее в моей жизни "сближение" с военной техникой и армией одновременно. Служить в армии мне не

доведется. Двухмесячную переподготовку в должности замполита роты в автомобильном батальоне всерьез не воспринимаю.

Заканчивая военную тему, хочу отметить одну особенность. Я бы ее не заметил, если бы после войны в Афганистане и в Чечне не заговорили об Афганском и Чеченском синдроме. А вот о синдроме Отечественной войны разговоров не помню. Было много калек, которые часто пили, хотя далеко не все, и которые потом куда-то исчезли. А в основном, мужики, вернувшись с войны, первый вечер гуляли, пригласив соседей. Это была радость и одновременно слезы. Плакали те, к кому с фронта пришли похоронки. А на завтра эти мужики начинали восстанавливать, изрядно пошатнувшееся за годы войны, домашнее хозяйство. Вот и весь синдром! Не связан ли Афганский и Чеченский синдромы с применением на тех войнах в большом объеме алкоголя и наркотиков?

Ещё надо сказать о контроле времени. Часы на руках были большой редкостью. В квартирах бывали часы-ходики: с гирей и маятником. И то не у всех. Поэтому на заводах в нужное время гудели паровые свистки: за час до начала смены, начало (а для кого-то конец) смены, время начала обеда и его конец. Таким образом, гудки раздавались в 7 часов утра – побудка. В 8 часов – начало первой смены. В 12 – начало обеда, в 13 – конец обеденного перерыва. В 16 часов – предупреждение о подготовке ко второй смене. В 17 – начало второй смены. В 23 часа будили тех, кому работать в третью

смену. В 24 – начало третьей смены и конец второй. Первым, как правило, гудел паровой свисток гидролизного завода. У него был солидный бас. За ним – гудок лесопильного завода, и следом – кирпичного, самый тонкий.

В 1946 правительство приняло решение, по которому в советскую школу можно было принимать на учебу с 7 лет. До этого времени в школу записывали только восьмилетних подростков. Мне в мае того года исполнилось 7 лет. Но мать считала, что с учебой торопиться не надо, лучше, когда в школу идут постарше, а значит, и покрепче здоровьем и умом. Поэтому никакой подготовки по отправке меня в школу не проводилось, твердо решив, что я пойду учиться в следующем году. Но я почему-то хотел в школу и потому ушел записываться самостоятельно, не предупредив родителей и не взяв никаких документов. В школе на меня напала робость. Не мог объяснить учителю, который производил запись, для чего я пришел. Но тут вошла другая учительница, которая дружила с моей старшей сестрой – учительницей и потому бывала у нас. Она узнала и "разговорила" меня. Так я стал первоклассником. Дома удивились моей прыти, но изменять ничего не стали.

В газете «Комсомольская Правда» (№22-2014г) прочитаю «Какие документы нужны для оформления в школу?» Списываю: 1. Заявление о приёме; 2. Свидетельство о рождении ребёнка; 3. Документ, удостоверяющий личность родителя; 4.если нет прописки, то в школу нужно принести дого-

вор аренды жилья; 5. Если вы решили отдать своего ребёнка раньше положенного возраста, например, в шесть с половиной лет, или, наоборот, в более позднем возрасте – в восемь лет и старше, придётся для начала обратиться в управление образования города. (Директору школы недоверие по последнему вопросу?). Какой контраст с тем, как я записался сам без документов и без родителей.

Так я стал учеником 1”а” класса Первомайской начальной школы, которая располагалась в то время в обычном деревянном двухкомнатном, в прошлом жилом доме с теплым коридором и с тремя печками. В комнатах поставили парты, и они стали классами. Часть коридора отгородили под учительскую. Т.к. классных комнат было две, а учеников набиралось на шесть классов (два первых, два вторых, два третьих), то занятия проходили в три смены: первая – с 8 часов до 12, вторая – с 12 до 16 и третья – с 16 до 20 часов. Четвероклассникам для занятий здесь не было ни места, ни времени, поэтому они должны были идти за полтора-два километра в единственную в то время Хорскую среднюю школу. "Идти" потому, что автобусов тогда никаких не было. Кстати, ходили пешком в эту школу не только проживающие в поселке Хор, но и из соседних сел Дрофа и Кондратьевка, а также дети железнодорожников с соседней станции Хака. Позже для “соседей” был открыт при этой школе интернат в расположенном рядом бывшем госпитале для японских и корейских военнопленных. Разумеется, это "открытие" со-

стоялось после того, как все, оставшиеся в живых пленные, были отправлены домой, и госпиталь оказался свободным. (Почему «оставшиеся в живых»? Да потому, что рядом с посёлком за кирпичным заводом в послевоенное время выросло большое японское кладбище).

Первой моей учительницей была Анна Константиновна Серебрякова. Та самая, которая дружила с моей старшей сестрой, и которая приняла "активное" участие в моем оформлении учеником 1 класса. Тетрадей тогда было очень мало, поэтому нам выдали их всего по две штуки (сейчас точно не помню: на полгода или только на одну четверть), одна в косую линейку (для письма), другая в клетку (для арифметики). Писали в тетради мы крайне редко. А т.к. тогда не было и учебников (первое полугодие я проучился без единого учебника), то учился я плохо. Домашнее задание надо было выполнять либо между строчек на старых газетах, которых было тоже "не густо", или в ненужных книгах. Но самая главная причина, которая вызвала у меня быстрое исчезновение желания учиться, это то, что в школу надо было ходить к 8 часам утра, стало быть – и рано вставать. В общем, я расхотел учиться. Но мать каждое утро терпеливо и долго будила меня и отправляла в школу, не смотря на мое сопротивление. При этом она приговаривала: "Я тебя в школу не посылала. Сам записался. Теперь ходи".

Учебников не было не только у меня. Потрепанный довоенный букварь был один на всю нашу улицу. Приходилось

просить его на полчаса. У меня была отличная зрительная память, с помощью которой я быстро запоминал все, что хотели от меня старшие. Так же я отвечал и в школе. Попадался я только тогда, когда учительница заставляла меня читать не с начала текста, а где-нибудь с середины.

В любимой и дорогой для меня тетради "для письма" на одной странице бывало по 4 двойки. И я гордился этим, т.к. у соседки по парте на той же странице было 5 двоек. Значит, я учился лучше. И еще с того времени мне запомнилось, как все-таки приятно было писать между строчек на "Конституции СССР", которую в том 1946 г отпечатали огромным тиражом и выдали каждой семье. Была она и у нас. Бумага там была "лащенная", как тогда говорили, и перо не цеплялось. Сейчас такую бумагу нам поставляет Финляндия. В той Конституции, как потом я узнаю, были записаны гарантии свободы слова и совести. Как это ни странно сейчас звучит.

За первую четверть я принес домой следующие оценки: по арифметике – 4, по чтению -3, по письму – 2. Вторую четверть я закончил без двоек. Но хорошо читать я научился на новогодних каникулах. Тогда старшая сестра Вера – учительница начальной школы села Могилевка – привезла мне к Новому году "Родную речь" для первого класса. Это была первая книга в моей жизни, да еще и новая! Я с ней не расставался все каникулы, и к их концу умел бегло читать. 1 класс закончил без двоек, с "твердыми" тройками и четверткой по арифметике.

Надо отметить, что Анна Константиновна была хитрая учительница, и всегда отбирала в свой класс лучших учеников. Она и меня записала в свой 1-й класс как многообещающего ученика. Но т.к. я ее надежды не оправдал, то во втором классе я уже учился в параллельном 2-м "Б". Там учительницей была Варвара Михайловна Махаринская. Она учила меня во 2-м и 3-м классах, и у неё я стал лучшим учеником – троек в табеле у меня не было. Варвара Михайловна была чутким человеком. Нас она любила, и мы отвечали ей взаимностью. Впоследствии меня (как и всех) учило много преподавателей, но лучшим учителем в памяти осталась она. Особенно запомнилось, как она пела на уроках пения. Варвара Михайловна в процессе пения забывала, что она на уроке, и пела, вкладывая в песню всю душу. Мне кажется и сейчас, что жизнь она очень любила, но с мужем ей, как и многим женщинам, не повезло. Он пил и часто в нетрезвом виде приходил к нам в школу. Она, сгорая от стыда, увидев его еще на улице, выбегала из класса и, наверное, уговаривала его идти домой. Мы видели в окно, как он пьяно куражился, и нам было обидно за свою любимую учительницу.

Еще помнится, что в то время зимой появились в поселке волки. Один из них ночью придушил соседскую собаку и унес ее на остров реки Хор, где и съел. Утром я и старший брат пошли с санями на этот же остров за сеном и на дороге прочитали всю собачью трагедию: следы крови и клочья шерсти на улице, затем на реке, и уже на острове нашли все,

что осталось от этой собаки. Днем мы почему – то волков не боялись, но вечером, зимой, в 9 часу идти по тёмным улицам было страшно. В то время наш класс занимался с 16 часов, и уроки заканчивались в 20 часов. Поэтому ученики собирались в большую стаю и шумно двигались домой. Хуже было тем, кто жил дальше всех, – последние десятки метров преодолевались бегом. Одним из таких был я. Наверное, по этой причине я умел потом неплохо бегать? Тогда не принято было встречать учеников после занятий из школы. Да и показывать, что ты боишься, тоже было нельзя – засмеют.

Помнится и такое. В поселке Хор было три завода. Один из них, как я уже упоминал, был гидролизный. Конечной продукцией этого завода был спирт. Завод поставлял этот спирт на какой-то шинный завод. Говорили, что на Минский. Кроме этого, завод производил и дрожжи для сельского хозяйства. Дрожжами кормили свиней, но помню, что их ели и люди. Пробовал дрожжи и я. Не понравились. Но когда голоден, есть можно. Спирт считался техническим. Ну и что из того? Для русского человека это ничего не значит. Пили его в поселке Хор все. И я пробовал его неоднократно. Мой отец, как я уже об этом упоминал, работал на этом заводе в пожарно-сторожевой охране. Эта организация охраняла завод, а в случае пожара, они же выполняли обязанности пожарников. Периодически на завод подавалась железнодорожная цистерна, в которую этот продукт (спирт) перекачивали с емкостей завода. Склад, естественно, охранялся. Отец

был начальником смены, поэтому он вправе был давать такую команду: "Боец Тесленок, проверьте посты!". Боец Тесленок (а это был наш сосед) брал огнетушитель на плечо и шел проверять посты. К этому времени цистерна уже была полная. Ее закрывали, пломбировали, но в трубопроводе и в шлангах оставался спирт. Не сливать же его на землю! Вот тут и появлялся боец Тесленок. Он подставлял свой огнетушитель, который был специально пустым и вымытым, и 8 литров "попадало уже не на землю". Затем боец брал потяжелевший огнетушитель опять на плечо и "продолжал проверять посты". С огнетушителем заходил домой, где спирт сливал в ведро, и возвращался на службу. Вечером я видел, как отец с соседом делили "добычу". Делили честно, кружкой разливали в два других ведра: кружку тебе, кружку мне, кружку тебе, кружку мне и т. д...

Считаю нужным немного рассказать о соседе, которого я только что упоминал. Каким он остался в моей памяти (с учетом воспоминаний матери)? Молодость у него была бурная, и, как говорила моя мать, "душ он погубил много". В Гражданскую войну воевал и за белых, и за красных, и за зеленых, и за прочих цветных. Но в конце оказался красным, но таким, что надо было сменить место жительства. Поэтому и он оказался на Дальнем Востоке. Сам слышал его пьяный рассказ за столом, как он в то лихое время оказался на одной гулянке, где ему понравилась девушка (в его рассказе она – "баба"), но у нее, оказывается, уже был кавалер. Со-

перничество кончилось тем, что он вывел кавалера во двор, где финкой располосовал ему весь живот, и все удивлялся, почему тот долго не падает. И только, когда уже мертвого кавалера занесли в дом и расстегнули на нем ремень, – "у него все кишки вывалились" (его слова), тогда он понял, почему тот так долго сопротивлялся. "Ремень у него был широкий и держал все внутренности" – так закончил он свой рассказ. Жен у него было несколько, но все они с ним были несчастливы и почему-то рано умирали. Детям тоже большого счастья он не дал: одна из дочерей после двадцати лет покончила жизнь самоубийством, а сын погиб где-то на Севере. Перед смертью сосед сильно и долго болел. Кажется, у него был туберкулез. Он был еще не стар, но последняя жена умерла значительно раньше его. В чем – то, как соседу, помогала больному моя мать, и, приходя от него, она говорила: "Мучается он сильно, но эти муки, наверное, ему Господь Бог послал за загубленные им невинные души".

Пройдет не один десяток лет, и я, бывая на кладбище на могилах своих родителей, буду подходить и к могиле своего соседа. Всмотриваясь в его фотографию на памятнике, ищу в его лице и в его глазах подтверждение тех материнских рассказов. Нахожу.

Иногда вспоминаю, как я в первом классе "стал жертвой культа личности". В "Родной речи" была помещена фотография – рисунок Володи Ульянова в детстве. О том, что это Ленин, мне никто не говорил. И я не знал, что это святая лич-

ность, и к ней нельзя прикасаться. Для меня это был обычный мальчик, хоть и симпатичный, но не Бог. Поэтому, когда у меня появилась самая первая пачка цветных карандашей, я, естественно, покрасил ему щеки в красный цвет. Ну не мог я равнодушно смотреть на его бледные щеки. Это увидела учительница, и, чтоб я знал вождей в лицо, поставила меня до окончания занятий в угол. Там я и запомнил, как выглядел в детстве "наш любимый вождь и учитель", "отец всех народов", "сильно любивший детей", которых у него не было.

Уместно здесь вспомнить и мой «прокол», который я допустил в шестилетнем возрасте. После чьей-то подсказки я шёл по нашей улице и громко пел: «Когда Ленин умирал, Сталину приказывал: чтобы хлеба не давал, а сало – не показывал». Видимо я пропел это несколько раз. Услышал, что меня срочно зовёт домой мать. Дома за эти стихи мать дала мне подзатыльник, и сказала, что, если я ещё хоть раз где-нибудь пропою эти слова, моего отца посадят. Культ был, но были и его противники.

Может сложиться впечатление, что у меня тогда зародилось сомнение в величии Ленина и его ученика Великого Сталина. Ничего подобного! Все мы были послевоенные фанаты и в душе готовы были "к борьбе за дело Ленина и Сталина". Тем более, что только что закончилась Великая Отечественная война, "которая доказала всему Миру верность учения Ленина и Сталина". Мы были самые счастливые де-

ти, потому что родились в Великой Стране, которой руководят самые Умные и Мудрые Люди на свете. Мы – дети единственной страны, строящей счастливую жизнь своим детям. В других странах об этом тоже мечтают, но им не дают строить "проклятые буржуины". Поэтому там дети и взрослые страдают и завидуют нам, советским людям, что и подтверждалось песнями "бедного" американца Поля Робсона. Особенно эффектно у негритянского певца звучали на русском языке слова (с акцентом): "Я другой такой страны не знаю, где так вольно дышит человек". По радио в "Последних известиях" ежедневно и ежечасно читали доклады, примерно, следующего содержания: "Москва, Кремль. Товарищу Сталину Иосифу Виссарионовичу. Докладываем Вам, дорогой Иосиф Виссарионович, что колхозы и совхозы (называется район или область) выполнили и перевыполнили взятые перед Вами обязательства....." и т. д. При этом в докладе было около 50% слов – "дорогой Иосиф Виссарионович". И так каждый день, каждый час. Поэтому мы, не смотря на то, что многие из нас еще и в декабре месяце ходили в школу босиком, считали себя счастливыми. А ноги можно было отогреть и на парте, сложив их под себя. Кстати, именно тогда мы учили стихотворение, в котором были слова – "немец – барин не привык, русский стерпит, он – мужик" Потом это стихотворение из школьной программы изъяли. Кто его написал, не помню.

К этому же времени относится и такой факт. Связан он с

моим братом Алексеем, который был старше меня на 4 года. Но он учился в школе всего на два класса впереди. Один год он потерял, потому что в школу принимали с 8 лет, а вот куда девался еще один год – не знаю. Война или переезд? Так вот он бросил учиться в школе, закончив всего 3 класса, той самой Первомайской начальной (а правильнее – 3-х классной) школы. Идти в 4-й класс другой школы он отказался. Что только мать с ним не делала – бесполезно! Уговоры, "битие" ... все было. Сколько раз мать плакала, видя, как его сверстники идут в школу. Больше в школу брат никогда не ходил. Сыграли ли решающую роль те два километра, которые надо было пройти до школы, напугала ли возможность быть битым при проходе по "чужому" району, где жили так называемые "заводские", с которыми мы постоянно "воевали"? Не знаю. Короче, мой брат прожил свой век с 3-мя классами образования. А ученик он был способный.

Тогда же решила судьба моей второй старшей сестры – Нины. Окончив 7 классов, учиться дальше ей не пришлось. Трудное материальное положение в семье вынудило ее пойти работать в 15 лет. Уехала она работать в районный центр, поселок Переяславка. Почему ей надо было обязательно уехать из дома (ведь на Хору было три завода: гидролизный, лесопильный и кирпичный)? В основном потому, что жили мы очень тесно. В квартире, состоящей из комнаты и кухни, постоянно жило 7-10, а однажды в этой квартире проживало 13 человек. Мне сейчас трудно представить, как мы там раз-

мещались. Помню только, что 4-5 человек (это дети, и я в том числе) спали на полу под одним большим одеялом. Уезжая от нас, сестра, таким образом, улучшала условия жизни остальных членов семьи.

У меня постоянное ощущение, что Нина недополучила от жизни того, что ей полагалось и по уму, и по трудолюбию. Что тут больше виновато – война или страна, руководимая большевиками? Наверное, то и другое вместе. После переезда на Дальний Восток, мать тяжело заболела. Лечили ее долго, в том числе и в Хабаровске, в Краевой больнице, где она пробыла более полугода. Как говорила мне мать, я в возрасте одного года оказался на руках вот у этой сестры почти на целый год. А было тогда ей 10 лет. Оставшись без материнского ухода, начал болеть и я. Вот с таким братиком она мучилась год и днем, и ночью. В таких условиях дети взрослеют быстро. Конечно, я этого не помню, но что-то остается в "подкорковом сознании". Во всяком случае, из всех сестер и братьев она до сих пор мне ближе всех. По-моему, и она также относится ко мне, хотя об этом и не говорит, но я это чувствую.

Нина была красивой девушкой. На нее обращали внимание мужчины. И вскоре она выйдет замуж за мужчину, намного старше и опытнее ее. Замуж – то она вышла, но брак регистрировать было нельзя. Нельзя потому, что ее муж был ссыльный. И об этом надо рассказать подробнее.

В ссылку он попал потому, что во время войны был в пле-

ну. С его слов, в плен он попал при следующих обстоятельствах. Генерал Власов, как известно, за годы Отечественной войны был разгромлен трижды: дважды немецкими войсками и один раз советскими. Первый раз его армия была окружена и разбита летом 1941 года под Киевом. Сталин тогда наградил его орденом и дал другую армию. Летом 1942 года немцы разгромили его армию вторично под Ленинградом, но на этот раз в плен попал и сам генерал Власов. Уже в плену генерал сформировал из пленных красноармейцев еще одну армию, с которой воевал уже за Гитлера, и был разгромлен в третий раз теперь уже Советскими войсками.

Так вот, мой зять и муж старшей сестры Гусев Михаил Иванович был в составе той армии Власова, которая была окружена и разгромлена немцами под Киевом. Ее остатки сдались в плен. Зять говорил, что был приказ о сдаче в плен, и он был правильный, т.к. воевать они больше не могли, так как ни продуктов, ни боеприпасов у них уже не было. А сидели они окруженные в болоте. "Мы с облегчением восприняли приказ о сдаче в плен, т.к. в противном случае нас ждала только голодная смерть!" – говорил Михаил Иванович. Привезли их немцы в Германию и заставили работать на заводе. Зять был хороший механик, неплохой токарь (до войны он окончил механический техникум), но, говорит, работать по специальности не мог. Нельзя было работать на врага. Поэтому немцам он сказал, что он не имеет никакой специальности, и его определили уборщиком производственных по-

мещений. Вспоминал, что руки чесались, хотелось стать к станку, которых на том заводе было много, но не стал, выдержал. Немцы в первый период войны играли "в гуманность" и пленных на работе не охраняли. Поэтому Михаил Иванович часто отлучался на рынок что-нибудь продать – купить. Продукцию готовили сами на тех же станках. "Посылали торговать на рынок меня потому, – говорил зять, – что я был сухощав, волосы светлые и хорошо говорил по-немецки. Если бы у меня были вставные зубы не из белого металла, меня бы принимали за немца. Немцы тогда вставляли зубы только золотые".

Зов крови и отсутствие должной охраны привело к тому, что зять трижды бежал из плена. Дважды – на восток и оба раза был пойман. На вопрос моей матери: «Били сильно, когда ловили?» – он говорил, что лучше им в руки не попадаться. Третий раз бежал на запад и удачно – попал к американцам. Уехал в США, где устроился на работу, Проработал он там целый год и кое-что успел заработать и купить. Но в 1946 проходил обмен гражданами, оказавшимися в войну за границей. Михаил Иванович вернулся домой. На границе все вещи и ценности у него были отобраны, а сам он арестован. НКВД его тщательно проверило. Сейчас мы знаем, что после этого "фильтра" многие оказывались вновь в лагерях, только теперь – в родных, советских.

Зятю было зачтено, что он бежал из плена, но в ссылку он все-таки попал. Говорил, что если бы он нашел закопан-

ные еще в окружении перед сдачей в плен свои документы и, прежде всего, комсомольский билет, то его бы не сослали. "Я был в тех местах, искал, но место, где зарыл в землю документы, найти не смог. Там все так изменилось" – закончил он свой рассказ. Значит, он бы тогда и с моей сестрой не встретился. Судьба!

Ссылки не имели паспорта, а, значит, не были и гражданами СССР, поэтому и регистрировать брак никто не стал, – негде ставить штамп. Когда у них родилась дочь Лариса, то в "Свидетельстве о рождении" против графы "Отец" стоял прочерк. Ребенок родился без отца. Михаил Иванович говорил, что это ерунда. Скоро его ссылка закончится (его сослали на пять лет), он получит паспорт, зарегистрирует брак и в "Свидетельстве о рождении" будут внесены все необходимые исправления. Но этому не суждено было сбыться.

Последний год ссылки он работал в лесопункте Ходы района им. Лазо того же (Хабаровского) края. Ссылочный обязан был работать там, куда посылала Родина. Каждый день надо отмечаться у сотрудника НКВД. Однажды они возвращались с дальнего лесоучастка. Какие у нас дороги, известно со времен Гоголя. Машина застряла. Отметиться в этот день не успел, т.к. заночевали в тайге. На следующий день утром у нас в доме был обыск. НКВД решило, что он сбежал и прячется у родственников.

В 1951 году его ссылка закончилась. Получить документы он мог только в районном центре, т.е. в поселке Переяславка.

Получил паспорт, военный билет и заехал поделиться радостью к нам в пос. Хор, который находится по пути. У нас они "обмыли" эту радость и поехали далее. Они – это Михаил Иванович и еще один его товарищ по несчастью, чья ссылка закончилась одновременно с Михаилом Ивановичем. Ехали в кабине грузовой машины втроем. У машины выхлопная труба была неисправна, и выхлопные газы попадали в кабину. Шофер об этом не знал. Во всяком случае, он это утверждал. Ехать надо было всю ночь. Первыми потеряли сознание двое пассажиров. Затем начал отключаться и водитель. Он решил, что пассажиры уснули, что и он устал. Остановился, чтобы и самому немного "дремануть". Поставил машину на обочину, но двигатель останавливать не стал т.к. была зима, и морозы держались под 30 градусов.

Утром кто-то из жителей рядом расположенного поселка обратил внимание, что машина долго стоит с работающим двигателем, а из нее никто не выходит. Подошел к кабине, открыл дверь, и из кабины вывалился неживой человек. Признаков жизни не подавал никто. Прибывшие медики установили, что двое уже мертвые, а третий еще жив. Жив был шофер, его и спасли. А двоих, в т. ч. и мужа моей сестры, похоронили.

Родом Михаил Иванович был из Москвы, там жили его родители и сестры. Но материальное положение его московских родственников было такое, что на его похороны никто из них не смог приехать. Да и расстояние ... 8000км. Ту то-

гда еще не летали.

У меня он остался в памяти как человек очень добрый. Не жадный, в разговоре был приветлив и, хотя мне было 10 лет, а ему 30, разговаривал он со мной на равных. Он любил пиво, и я с удовольствием ходил в "Чайную" (так тогда называлось в нашем поселке заведение, где можно было "выпить и закусить") и приносил ему бидончик пива. Пил он с наслаждением. Но когда предложил выпить и мне, и я попробовал, то я удивился, как можно пить такую гадость и еще с наслаждением.

Запомнился мне еще и такой случай, связанный с Михаилом Ивановичем. Когда у них родилась дочь, то потребовалось для кормления и молоко. В продаже в тех самых Ходах молока не было. Корову они не держали, поэтому на семейном совете было решено, что из нашей живности им будет передана коза Зинка. За ней и приехал Михаил Иванович. Козу надо было доставить на автотрассу Хабаровск – Владивосток, там "поймать" попутную машину и на ней ехать до тех пор, пока будут совпадать пути-дороги у водителя и пассажира. А там опять "голосуй", пока кто-то не подберет. Это называется "добираться на перекладных". Других способов передвижений в то время не существовало. Но вначале ту козу надо было довести до автотрассы, а это от нашего дома составляло более двух километров. А коза из дому с незнакомцем не пойдет. Родители несколько раз пытались отправить зятя с козой на веревке. Но коза шла, пока шла мать.

Как только она остановится, останавливается и коза. И далее, хоть убей, не идет. Тогда ими принято было решение отправить до автотрассы меня. Меня Зинка признавала, т.к. я пас ее вместе с коровами. Дошли мы почти до автотрассы, когда Михаил Иванович остановился, попросил меня подождать, а сам зашел в магазин. Вышел с большим пакетом, в котором были пряники. Вручил он этот пакет мне, поцеловал и сказал: "Все! Спасибо, дальше я доберусь сам. А пряники тебе за работу". Первый раз в жизни я наелся пряников "до отвала". Такое тоже не забывается.

После смерти мужа сестра с дочерью Ларисой переехала жить к нам, в поселок Хор.

Но я уже опережаю события. Вернемся в начальную школу. После третьего класса Анна Константиновна Серебрякова вновь решила меня "осчастливить" и взяла в свой класс. Ее класс был с индексом "А". Значит, я учился в 1-А, затем во 2-Б и 3-Б, потом снова попал в 4-А. Но чтобы можно было учиться в 4 классе Первомайской школы, надо было построить новую школу. Я уже говорил, что имеющаяся школа работала в три смены и все равно могла учить детей только до 4-го класса. Не забываем, что в 1946 году в школу пошли дети 1938 рождения, и большая часть детей, родившихся в 1939. Поэтому школы оказались переполненными.

Новую школу начали строить весной 1949 года из деревянного бруса, который готовился на лесопильном заводе. Тогда этот завод числился, как «Лесозавод № 6». Нас – тре-

тьеклассников – не отпускали на весенние каникулы, т.е. не давали "Табель успеваемости" ("Дневников" тогда мы еще не знали), пока мы не расчистим от снега площадь, необходимую для выгрузки бруса. Дело в том, что как раз перед началом весенних каникул была сильная метель. Снега намело много. А тут время завозить строительный материал. Вот нас и использовали как рабочую силу. В то время это было нормально, потому что каждый дома в 9-ти, 10-ти – летнем возрасте обязательно выполнял какие-то постоянные обязанности, связанные с физическим трудом. Это – работы на огороде. Это – заготовка дров в лесу и дома. Это – обеспечение водой, которой требовалось много, так как почти каждая семья держала хозяйство: корову, свинью, коз, кур и гусей. Собака и кошка, содержание которых сейчас связано с большими хлопотами и трудностями, тогда жили "между прочим".

Привычные к труду, мы раскидали сугробы ещё до обеда, получили табеля и отбыли на каникулы. Назавтра начали строить школу. А т.к. и строители тогда были приучены к труду, то к 1-му сентября, т.е. всего за пять месяцев новая одноэтажная деревянная школа с печным отоплением была построена. Вот в нее мы и пошли в 4-й класс.

Долго не мог я понять, почему в то время нам запрещалось иметь огород более 15 соток (0,15 га). Так же нельзя было иметь две коровы и, тем более, лошадь. Даже одну. Причем, семьи были большие, а зарплаты маленькие. Мой отец получал 300 рублей. Этого не хватало даже на 30 булок хле-

ба, т. е. на одну булку в день. А семья 8-10 человек. Только хлеба требуется 3-4 булки ежедневно. Прокормиться за такие деньги было немыслимо. Но за лишние сотки огорода и за лишнюю скотину (поросенка можно было иметь тоже только одного) полагался такой налог, что выгоднее было с этим не связываться. Шкуру свиньи вместе с шерстью необходимо было снять и сдать государству – офицеры в Красной Армии должны были ходить в хромовых сапогах. Парадокс: люди хотят и могут держать больше скотины и обрабатывать больше земли, но им запрещают.

Позже пойму, что это делалось с одной целью – чтобы не было богатых, а были только бедные. Таких людей легко перемещать по стране и земному шару, да и за жизнь они "цепляются" слабее. Сейчас разрешают брать и землю, и заводить скотины столько, сколько душа желает. Но подавляющему большинству жителей этого уже не надо, много земли тоже почти никому не надо, а кое-кому лучше просить милостыню, чем обрабатывать землю и иметь собственные продукты. Отучили. За годы Советской власти отвыкли хорошо работать, значительно ослабили такие человеческие черты, как достоинство, честь, самолюбие (не путать с "себялюбием"), гордость!

Но в те годы люди работать умели и выход находили. Если скот надо было держать только дома (и его никак не спрячешь), то огород можно было иметь в стороне. Возле поселка Хор река делилась на два "рукава", затем, пройдя несколько

километров, опять смыкалась. Образовался огромный остров, который резался многими протоками, соединявшими оба "рукава", на более мелкие острова. На этих островах жителям поссовет давал сенокосные участки, которые назывались покосами. Вот на этих покосах можно было иметь дополнительный огород. Там сажали, в основном, картофель. На этом картофеле люди выжили в войну и еще прикармливали скотину. Я помню, мать говорила, что если на зиму в подвал мы не спустим шестьдесят мешков картофеля, то зимой жить будет трудно. На этом острове огороды имели почти все жители, проживающие в районе Старого Хора (так назывался наш район поселка, расположившийся вдоль и рядом с рекой Хор). Поэтому на реке почти у всех имелись весельные лодки. Осенью, когда шла копка огородов, на берегу реки скапливалась огромная масса народа. Там было интересно и детям. Поэтому получать задание от матери – доставить тележку для перевозки мешков с картофелем от реки к дому – было приятно. Там на берегу почерпнешь столько информации, станешь участником и свидетелем таких событий, что разговоров среди детей хватает на ползимы. Хотя копать картофель мне не нравилось и тогда, не нравится и сейчас.

Кроме названного огорода у нас было еще: два вдоль железной дороги и один за кирпичным заводом. Всего вскапывать лопатой (а тогда копали огороды только "вручную", других способов не было) надо было не менее гектара. Позже

отец брал на заводе лошадь с плугом и пахал. Но это будет позже. А в войну и в первые послевоенные годы ходовым орудием были лопата, тямка и мотыга. Последнее орудие использовалась для раскорчевки "целины", т.е. для образования нового огорода.

Но вернемся еще раз к моей учебе в начальной школе. Я уже говорил, что Анна Константиновна была хитрая учительница. Отбирая в свой класс лучших учеников, она числилась хорошим учителем. Ее даже как-то награждали. Об этом говорила мне мать после возвращения с родительского собрания. Но учить, в общем, она особенно не умела. Я вновь у нее стал получать тройки, хотя меня и заедало, ведь я уже привык быть лучшим или в числе лучших учеников класса. Учил много, но оценки были хуже, чем в третьем классе.

Приведу один пример слабости ее педагогических способностей. В то время я много читал. Наверное, поэтому у меня получались неплохие изложения, которые учительница зачитывала всему классу, не считаясь с тем, что меня это очень стесняло. Выделила она и мое сочинение по фильму "Повесть о настоящем человеке". Даже приходила к моим родителям и убеждала их, что при правильном дальнейшем моем развитии из меня получится писатель. (Писатель из меня не получился, значит, или я не неправильно развивался, или она ошиблась – вот и гадай теперь!). Так вот, однажды она принесла в класс книгу "Иван Грозный". Книга была новая, в

твердом переплете, что было в то время большой редкостью, и очень хорошо смотрелась. Анна Константиновна спросила: "Кто хочет почитать эту книгу?". Поднялось десятка полтора рук. Она долго выбирала и решила дать почитать мне, хотя я руку не тянул. При этом она опять положительно отозвалась о моих "литературных способностях". Книгу я взял и даже прочитал. Но ничего в ней не понял, т. к. она и не рассчитана на 10-летних. И сейчас я из нее ничего не помню, но и не могу себя заставить перечитать.

Свою хитрость наша учительница, конечно, маскировала, но не настолько, чтобы никто не догадался. В конце 4-го класса Анна Константиновна маскировку отбросила. Четвероклассникам полагалось тогда сдать четыре экзамена: арифметику – устно и письменно и русский язык – тоже устно и письменно. Билеты и задачи она приобрела заранее, и мы последний месяц их "штудировали". Результаты экзаменов против 4-го "Б", который этого не делал и об этом ничего не знал, (наша учительница нам строго настрого запретила кому-нибудь говорить о нашем методе подготовки) были отличными. Я получил, как и большинство в классе, на всех экзаменах "пять". Вспоминаю, что по русскому языку все в классе боялись 21-го билета. Ну не запоминался он и все! Боялся его и я. Он мне и попался. У меня даже голос дрогнул, когда я говорил комиссии номер билета. Что я отвечал, и как на него реагировала комиссия, один Бог знает. Но я помню, что Анна Константиновна улыбалась, прикрываясь

газетой. Все равно – "пять"!

Анна Константиновна в то время замужем еще не была и жила со своими родителями. Семья эта была оригинальная. Ее отец был по национальности татарин и имел две жены. Одна из них родила ему двоих детей: сына и дочь. Оба получили образование. Сын был офицер и служил в авиации, дочь была нашей учительницей. Сына я почти не видел, он приезжал иногда только в отпуск. Поэтому эта семья жила в то время вчетвером. Мать двоих детей была домохозяйкой. Нигде не работала и вторая жена, впрочем, как и их общий муж. Но вторая жена детей не родила, и, наверное, потому ездила с главой семьи в лес за дровами, за сеном, т. е. выполняла всю мужскую работу. Вместе с мужем она косила сено, заготавливала дрова, обрабатывала огороды и т. д. Вторая жена в выполнении каких-либо тяжелых физических работ замечена не была. Конечно, нам, детям, наличие двух жен у одного мужчины казалось странным, и мы спрашивали: "А почему?". На что взрослые "убедительно" отвечали: "Он татарин!". Кстати, этот татарин не оставлял без внимания и чужих жен. Мы были детьми пронырливыми, "засекли" его и в этом.

Я уже упоминал, что все дети, росшие в то время, имели постоянные домашние обязанности. Часть обязанностей я уже перечислил. Но у меня была еще одна обязанность, которой я никогда не гордился, это – пасти коров. Корову в то время держали почти в каждом дворе. Основная масса

жителей "гоняла коров в стадо". Весной избирался пастух, и он с мая до октября месяца пас коров за кирпичным заводом. Но был и другой вариант содержания коров летом – это пасти их индивидуально вдоль железной дороги. Стадо там пасти было невозможно потому, что это запрещалось из-за опасности выхода коров на железнодорожную линию и наезда на них поезда. Но за одной коровой можно было уследить и выхода ее на железную дорогу не допустить. Но для этого надо быть постоянно рядом с ней. После окончания первого класса такая обязанность была возложена на меня.

Нашу корову звали Галькой. Это была смиренная и послушная корова, поэтому я без особого труда освоил свои новые обязанности. Пастухов, подобных мне, набиралось до 15 человек, и, понятно, нам было нескучно. Трава вдоль железной дороги была лучше, чем, на постоянно вытаптываемом большим стадом, поле за кирпичным заводом, поэтому наши буренки давали больше молока. Но постепенно желающих пасти скотину становилось меньше. Все-таки здесь иногда коровы попадали под поезд. Вероятность потерять надежную кормилицу заставлял людей выбирать из двух зол меньшую опасность. Но мои родители мне доверяли, и мне пришлось оправдывать это доверие до 7 класса. Мало того, мне после второго класса уже пришлось пасти корову и телку. Потом соседка уговорила мою мать взять под мой надзор и ее корову, затем еще одна соседка уговорила ее в этом же. Мать не была "диктатором" и убеждала меня "экономикой". Она го-

ворила: "Две коровы по 50 рублей в месяц – это 100 рублей. Май, июнь, июль, август и сентябрь – это пять месяцев. Значит, за лето ты заработаешь 500 рублей. Мы сможем купить тебе хороший костюм к школе". Так я и зарабатывал себе на костюм вплоть до 7 класса.

Конечно, пасти коров надо было каждый день и в любую погоду. В том числе и в период затяжных дождей. Неприятно быть в промокшей насквозь одежде, т.к. укрытием от дождя могло быть только дерево и сложенный капюшоном обычный мешок. Правда, коровы в дождь пасутся хорошо, спокойно, но тут впору самому бегать от дождя и комаров как корова от оводов в жаркую погоду. Еще неприятно было рано вставать. Ведь коров надо выгонять пасти до семи часов утра, значит, вставать надо было в шесть. Для меня это была очень большая неприятность. Дело в том, что вечером, пригнав коров к заходу солнца и быстро поужинав, надо было бежать на "тырло" (так называлось место, где собиралась молодежь с нашей и соседних улиц), откуда возвращались домой уже после 12 часов ночи. Спали мы на чердаке сарая, сделав постель на сене. Поэтому мать не могла проконтролировать, когда мы приходим домой. Да она и не ставила перед собой такой цели. Просто вечером, когда я "убегал гулять" (и такое было выражение), она говорила: "Не забывай, тебе утром рано вставать". А утром она также спокойно произносила: "Я тебя вчера предупреждала, что рано вставать". Сколько раз я, поднимаясь, думал, что возьму телогрейку, выгоню коров,

и как только они начнут пастись (а рано утром они пасутся довольно спокойно), я посплю на этой телогрейке. Но пока встанешь, выпьешь кружку молока с хлебом, выгонишь коров и дойдешь с ними до пастбища, уже спать не хотелось.

А вот о том, что прежде, чем меня будить, мать уже успевала многое сделать по дому, в т. ч. подоить корову, я не думал. А ведь ей тоже хотелось спать. Но так было во всех домах, и мой эгоизм, думаю, тоже не был исключением.

Не было тайной, что все пастухи курят. Так защищались от комаров. Курил и я. Вначале "тащил" у отца "самосад", затем я начал играть на деньги "в чикю" и "в орлянку", и научился играть так, что выигрыш у меня был гарантированным каждый день. Благо для тренировок времени было достаточно. Потому стал курить папиросы, и даже иногда "Казбек», который тогда курить могли позволить себе только состоятельные люди.

Ещё одно воспоминание с тех пастушьих времён. «Коллега» по работе Лёнька Чепиков утащил дома 50 рублей. У них был бык, к которому водили клиенток. Обслуживание стоило 50 рублей. Его мать такую купюру сунула за зеркало и потом, видимо, забыла. Так выходило со слов Лёньки. Нужно было нам их «оприходовать». Решили купить копчёной колбасы. Она тогда стоила порядка 40 рублей. При тех зарплатах эту колбасу покупали редко. Я дома её к тому времени не видел. Лёнька тоже не видел. Вот и решили восполнить пробел. Купили килограмм. Съесть весь килограмм за раз не

могли. Остаток закопали в штабель угля. На второй день нам ещё есть её не хотелось – объелись вчера. Было лето, жара. Когда мы решили её откопать и доесть, она уже была зелёной. Пришлось просто выбросить собакам. Вспоминаю этот эпизод ещё и вот почему. Колбаса в магазинах была потому, что она стоила дорого. Её мало покупали – зарплата низкая. Но когда зарплаты подросли, колбаса со свободной продажи исчезла.

В пятый класс я пошел в ту школу, в которую не пошел мой старший брат. Пришлось преодолевать психологический барьер. Ведь я знал, что главной причиной, из-за которой брат бросил школу, это как раз то расстояние, которое необходимо преодолевать, где могут и побить, т.е. трусость. Район, в котором мы жили, назывался Старым Хором. Наверно, потому, что первые поселенцы селились вдоль реки. Другие места осваивались позже. На Старом Хору все жили в частных домах с огородами и дворовыми постройками. А средняя школа находилась в центре поселка. Там дома тоже были деревянные, но построены в стиле двухэтажного "барака". Удобства для жильцов этих домов были во дворе, отопление печное. Этим достижением сталинской архитектуры до сих пор могут гордиться практически все населенные пункты Дальнего Востока. Сохранились они и в центре поселка Хор. Бывая там сейчас, прохожу по знакомым с детства улицам. Невольно прихожу к мысли, что в этом поселке архитектор никогда не жил даже временно в гостинице. Без-

вкусно строился Хор в первой половине прошлого века, так же строился и во второй.

Так вот, в центре поселка жили так называемые "заводские", которые враждовали со "старохорскими". Разумеется, на детском уровне. Время от времени мы узнавали, что кто-то из "наших" был там побит. У них было преимущество в том, что мы в центр вынуждены были ходить (там школа, там и клуб, единственный на весь поселок), им же к нам на окраину ходить особой нужды не было. Поэтому нам приходилось группироваться. На группу нападать было уже опасно. Так "в группе" я и пошел в другую школу. Позже узнаю, что так когда-то на Кавказе путешествовали русские (во времена Пушкина, Лермонтова и Льва Толстого). Кстати, страхи были преувеличены. Особой злобы от проживавших в тех местах подростков я не ощутил. Драки бывали, но они бывали и в нашей Первомайской школе.

Учиться в пятом классе мне не понравилось. На каждый урок приходил другой учитель, совершенно равнодушный к тебе, и многим из них просто нужно было отчитать положенный материал, выставить положенное количество "пятерок" и "двоек". Но были среди них и запоминающиеся. Так в 5 и 6 классе нам преподавала русский язык и литературу учительница по имени Ксения, а вот отчество уже забыл (кажется, Александровна). У нее была большая душа, и она любила, по-моему, нас всех. Нежность – главное в ее воспитании. Когда в 6 классе она нас оставляла в связи со сменой места

жительства, то мы были в трауре, а девчонки плакали. Кому-то в другом месте и в другой школе повезло.

На всю жизнь запомнилась преподаватель "немецкого языка" Янкина Елена Степановна. Она в то время была или пенсионного или предпенсионного возраста. Говорили, что у нее есть орден Ленина. Преподаватель требовательный, но мне нравилось быть на ее уроках, почему-то легко усваивался поданный ею материал. Ну, а ее знания просто потрясали: она каждое слово могла произнести и на немецком, и на французском, и на английском языке. Впоследствии, вспоминая о ней уже очень взрослым человеком, уже имеющим определенный кругозор, я приходил к выводу, что такие преподаватели были не следствием Советской власти. Таких преподавателей могли подготовить только до Великой Октябрьской Социалистической революции. По возрасту так и выходило, т.к. она родилась еще в 19-м веке. Своеобразен был у нее метод поддержания дисциплины на уроках. Я не был послушным и дисциплинированным учеником, и, чтобы находился постоянно "на глазах" у преподавателя, меня почти всегда усаживали за первую парту. А здесь трудно было удержаться и не подсказать "тонущему" у доски, ученику. Немецкий мне давался легко, и я "щедро делился" своими знаниями. За это Елена Степановна ставила мне в журнал "1". В то же время, вызывая отвечать у доски, за мои ответы ставила "5". В результате в конце четверти в журнале против моей фамилии стояли цифры: 5, 1, 5, 1, 5, 1, 5, 1, 5 и т. д.

И когда надо было ставить итоговую оценку за четверть, она, прочитав мне монолог о несоответствии знаний и моего поведения на уроках, исправляла "1" на "4" и ставила итоговую оценку "5". У меня осталось к ней на всю мою жизнь большое уважение.

Арифметику в 5 классе преподавал бывший военный летчик. В войну он потерял глаз. Место глаза закрывала традиционная черная повязка. Звали мы его, конечно, "Циклоп". Как учитель он запомнился тем, что водил меня, пятиклассника, в 9 класс, показать девятиклассникам, как можно быстро считать устно.

Быстро считать устно я умею и сейчас. Это мне доставляет неприятные моменты. Покупаешь какой – то товар, продавец считает на счетах, теперь на калькуляторе. Пока он сосчитает, я уже ответ держу в голове. А так как продавец очень часто "ошибается", и, разумеется, только в одну сторону (догадайтесь, в какую?), то дальше его нужно "поправлять". А это всегда неприятные минуты. Если же делать вид, что ты ничего не заметил и ему веришь, – тогда не уважаешь себя. Но и каждый раз конфликтовать не хочется.

Когда я, уже проживший более 4-х десятков лет, прочитал исповедь одного директора магазина города Москвы, получившего длительный срок заключения (арестованного в бытность Генеральным Секретарем ЦК КПСС Андропова Ю. В.), то воровству работников торговли того магазина не удивился. Их нравственный уровень мне был уже знаком. А в

исповеди того директора есть такие слова: "Когда я девушкой после окончания торгового техникума пришла работать в этот магазин, то ныне покойный директор на собеседовании мне сказал, что если я не буду довешивать всего 5 грамм, то хоромы себе не построю, но жить буду безбедно". Золотые слова! Великая мудрость! Кто из нас обращал внимание на 5 или 10 грамм недовеса? Почти никто! Тут хоть бы на 50 грамм не обманывали. А еще неправильные гири или неправильная регулировка весов, плюс недовес, плюс обсчет, плюс списание "пришедшего в негодность" товара! Вот и начинаешь понимать, почему, уже отсидевший "срок", продавец полгода нигде не работал и крутился вокруг ОРСа в ожидании освобождения места. В той сфере текучесть кадров, которая так мучила в свое время всех руководителей предприятий, и которую мы сейчас уже начинаем забывать, была минимальной. Торговые кадры, в основном, обновлялись по причине привлечения к уголовной ответственности. Ну, еще увольнения происходили из-за того, что в эту систему случайно попадал честный человек, и через некоторое время, оценив обстановку, уходил.

Мне не кажется абсурдным чей-то рассказ-анекдот о том, как одно лицо "кавказской национальности", устраиваясь на работу продавцом (в советское время), на заявление директора магазина, что оклад у продавца очень маленький, ответило, что он эту сумму готов сам платить государству, лишь бы его устроили работать продавцом. Хотя я до сих

пор убежден, что в сороковые годы воровали меньше чем в 70-80-90 годы. И "чем дальше в лес, тем больше дров"! Чуть позже я коснусь вопроса, почему в Советское время система торговли в первую очередь так активно и без шума разлагалась.

В 5 классе я учился посредственно. Желания учиться лучше не было. Наверное, это было привыкание к новой школе и к тому, что почти на каждый урок приходил другой преподаватель. В 6 классе я уже был "хорошист", т.е. в табеле у меня стояли оценки не ниже "4". Что-то было и "5", но что – я уже не помню. Знаю только точно, что по арифметике стояло "пять".

В 6 классе начали изучать физику. Ее преподавал мужчина. Фамилию его я помню, но называть не буду. Он был нашим классным руководителем, но, на мой взгляд, своих учеников он знал плохо. Тому были веские причины. У него была большая семья, жена не работала. Зарплаты преподавателя не хватало. Он держал корову, поросенка, копал и корчевал землю под огород. Времени для класса у него оставалось очень мало. Поэтому воспитывал он нас на уроках физики. Несмотря на то, что он много работал, и что в то время учителю за труд платили "божески", материально он был обеспечен плохо. Его костюм с обтрепанными рукавами (нитки висели на краях рукавов) я вижу и сейчас. Знаю, что он был участник Великой Отечественной войны, но наград не носил.

С этим преподавателем у меня связано особое воспоминание. На уроке "Зоологии" по причине болезни какого-то преподавателя наш класс объединили с другим классом. Что такое шесть – семь десятков учеников в одном классе, да еще шестиклассников, знают только сами ученики и их преподаватели. Урока, можно считать, нет. Где еще можно безнаказанно хулиганить, как не в такой толпе? За партой сидит 4 ученика. Крайние наполовину висят, наполовину сидят. Средние зажаты. Я сидел крайним. И т.к. места на парте было мало, то я держал "Дневник" с учебником в руках, а руки – под партой. Кто-то из сидящих позади учеников использовал "интересный" момент и "пускал" из-под парты с помощью зеркальца солнечного зайчика, который резво бегал по потолку и классной доске, развлекая учеников. Учитель подумал, что это моя "работа", и без всяких вопросов удалил меня из класса. В принципе я и сам был не против удаления из той "атмосферы", поэтому не стал спрашивать "за что?" (как это принято делать в таких случаях) и спокойно покинул класс.

Дома такими успехами делиться не принято. А ночью я угорел, т.к. мать рано закрыла печную трубу. Угарный газ наполнил квартиру. Утром, очнувшись, но еще не совсем здоровым, я пришел в школу. Факт, что меня вчера выгоняли из класса, вылетел из головы. Поэтому, когда "физик" спросил меня, что произошло вчера на уроке зоологии, я вспомнить не смог и ответил, что ничего не произошло. Это было ко-

щунственно: меня выгнали с урока и я считаю это нормальным! С помощью классного руководителя я кое-как вспомнил это событие, но вины за собой справедливо не признал. Но если я не виноват, то почему спокойно покинул занятия и почему не сказал – кто виноват на самом деле? Принцип – "Сам погибай, а товарища выручай" – я соблюдал свято. Поэтому ответил, что я выполнил команду преподавателя, а кто виноват на самом деле, не знаю. "Физик" пригласил меня после уроков в учительскую и предложил извиниться перед преподавателем зоологии, который находился здесь же. Я сказал, что не виноват, поэтому извиняться не буду. Извиняться должен преподаватель "Зоологии", т.к. она ни за что удалила меня из класса. Это уже было, с точки зрения "физика", хамство. Он оставил меня без обеда (популярное в то время наказание) и велел преподавателю зоологии держать меня в учительской до тех пор, пока я "не пойму своей вины и не принесу свои извинения". Сам он ушел, а преподаватель зоологии стала проверять тетради и ждать, когда я дозрею до извинения. Заходили в учительскую другие учителя, спрашивали, что случилось, и удивлялись моей незнательности. Так прошло часа два. Я молчу, преподаватель тоже. Наконец, ей надоело (может время "прижимало") и она сказала: "Мне твое извинение недорого, иди домой и хорошо подумай, правильно ли ты поступил". На том и расстались.

По итогам учебы в шестом классе директор школы Николай Константинович Корчагин объявил мне благодарность и

премировал книгой. Такая премия, как и такой же подарок тогда были популярны.

Аналогично я закончил и седьмой класс. Но в период учебы в 7 классе произошло очень важное событие в государстве, которое тогда я еще не мог правильно оценить.

В марте 1953 года, как известно, умер (по своей или чьей-то воле) И.В.Сталин. То, что был всеобщий траур,— это еще ни о чем не говорит. Были коллективные слезы. Когда читались бюллетени о состоянии здоровья Вождя, люди собирались на улице у репродуктора толпами. Отходили печальные. В центре нашего поселка перед клубом на столбе висел громкоговоритель. Там в момент чтения Левитаном бюллетеней и Правительственных сообщений и собиралась огромная масса народа. Сообщение о смерти Сталина застало меня как раз возле этого столба. Левитан читал медленно. В поселке снег в полдень уже подтаивал, и мне пришлось слушать, стоя в луже. К ощущению, что мы теперь остались беспомощными, добавились замерзшие ноги. В общем, хуже не бывает!

Нам до этого успешно внушили, что мы живы, пока жив Сталин. О том, что это мировой убийца номер два (первый В.И.Ленин), и что ему уступают Чингисхан и Адольф Гитлер, я узнаю значительно позже. А тогда я тоже был "убит горем". В день похорон Сталина с братом Иваном пилил дрова. Видя мое удрученное состояние, Иван стал успокаивать меня. Он говорил, что трагедии не произошло, что остались не

менее умные люди в Правительстве, и что жизнь не ухудшится, а может даже улучшится. Тогда я воспринял его слова, как и криминальные, и успокаивающие. Повторить кому-то эти слова, разумеется, я не решился. Тюрьма! Но позже я убедился, что брат был прав. До сих пор не могу понять, откуда у него, 25-летнего, могли сформироваться тогда такие правильные мысли? Значит, восьмилетняя служба в армии его развитию не помешала!? Сахалин, Чукотка – места лагерей и ссылок еще с царских времен, а он проходил службу там. ...

На уроках в эти траурные дни девчонки отказывались отвечать. Сильное расстройство! Занятия в школе в день похорон были отменены. В восьмом классе нашему 8 – “б” было поручено провести торжественный вечер памяти вождя. Мы разучивали кем-то написанные слова и читали их со сцены. Мне пришлось читать: «Но ты, учитель, нас учил всегда: не падать духом, голову не вешать, какая бы не грянула беда». Помню до сих пор. Правда, потом кто-то из партийцев, присутствующих в зале, сделал замечание классному руководителю Анне Антоновне Туней, что, мол, Ишутин прочитал эти слова слишком весёлым голосом.

В седьмом и восьмом классах "Математику" нам преподавала Галина Николаевна Новикова. Большой души человек, получивший воспитание ещё до революции. Любил я и этого учителя, и то, что она нам преподавала. Осталось впечатление, как будто мы были ее детьми, а она была нашей мамой.

Конечно, мы ее слушались и старались не обидеть. А вот кто преподавал математику в 9 и 10 классах, уже не помню.

Но хорошо запомнил преподавателя немецкого языка. В 9 и 10 классах иностранному языку нас учила Зоя Григорьевна Сергеева. Красивая, только что закончившая институт, она понравилась нам всем и сразу. К тому же она оказалась и хорошим преподавателем. Свои симпатии к ней мы выражали по-разному. Часто и злили. Что не осталось для меня без следа. В аттестат она мне выставила по немецкому языку "три". Хотя этот язык я усвоил на более высоком уровне. Во всяком случае, когда через 4 года после окончания школы я поступал в институт, то на вступительном экзамене за этот "язык" мне поставили "5". Кроме того, когда

в институте писал уже дипломный проект, преподаватель немецкого языка предлагала мне защиту проекта вести на немецком языке. Конечно, в этом "были виноваты" и Елена Степановна, и Зоя Григорьевна. С большой благодарностью вспоминаю этих учителей до сих пор.

Зоя Григорьевна не была лишена и чувства юмора. Вспоминается такой случай. Я и В. Корниенко "сбежали" с урока немецкого языка. Причиной была хорошая погода и полученная на предыдущем уроке немецкого языка В. Корниенко двойка. Побег был нашим протестом. На следующий день Зоя Григорьевна (за глаза мы ее звали Зойкой) вызвала нас к доске и спрашивает: "А почему вы отсутствовали вчера на уроке?". Володька отвечает: "Топиться ходили". (А мы ходи-

ли за речку под названием Мусорка, впадала она в реку Хор). Зоя Григорьевна оценила юмор и спрашивает далее: "Ну и почему же вы не утопились?". Надо выкручиваться и в том же духе. Тем более, что класс помнит его предыдущую двойку и хохочет. "Вода холодная" – нашелся я. Всеобщий хохот в классе! "Садитесь, – говорит Зоя Григорьевна, в следующий раз выбирайте для этого день потеплее". На этом конфликт был исчерпан. Таких преподавателей любят.

А сколько она рассказывала интересных случаев из своей и чужих жизней! Это называется разговором не по теме. Однажды она рассказывала, что, будучи на курорте на Кавказе, видела Сталина. Видела на вокзале, возле которого остановился литерный поезд. Пассажиры знали, что в нем находился Сталин, и начали скандировать: "Сталин!, Сталин!" и т. д. Через какое-то время он показался в тамбуре, поприветствовал собравшихся поднятой рукой и удалился. Тогда мы этому поверили. Позже, познав характер и поведение Сталина, я засомневался, что выходил и приветствовал их сам Сталин. Скорее всего, это был двойник.

После окончания 7 класса моя мать решила, что я уже "кандидат в женихи", и меня освободили от обязанности пасти коров. Но зато теперь у меня появилась обязанность вместе с отцом каждое лето заготавливать на зиму сено. Причем, заготовить столько, чтобы весной была возможность часть сена продать. Весной, как известно, цена на сено подрастает. Значит, продавать его в это время было выгодно. Таким

образом, пополнялся семейный бюджет. Но и труд сенокосчика очень тяжелый. Я уже говорил про сенокос на острове. Но тот покос был мал, и сено там было далеко не самое лучшее. Поэтому отец "облюбовал" сенокос на Гальдячке. Не знаю, за что это место так прозвали, но там никто не "галдел". Это место находилось на старом русле реки Хор. Река сменила русло давно, и там уже выросли большие деревья. А между деревьями росла высокая (в рост человека) и сочная трава. Конечно, у косарей там коэффициент полезного действия был выше, чем на нашем острове. Но там были и свои "но".

Во-первых, это место от поселка находилось в двадцати километрах. Это в сторону границы с Китаем, до которой от Хора 30 км. Идти туда надо было по тропе вдоль реки. Дороги туда летом нет, поэтому сено оттуда вывозят только зимой, когда замерзнет болото. На себе несешь запас продуктов и инструмент: косы, вилы, грабли, носилки, веревки. А т.к. пройти . 20 км туда и вернуться в этот же день обратно, намахавшись вдоволь косой, невозможно, то приходилось там жить. Комаров столько, что без накомарника съедят. Накомарник тоже несешь на себе. Пока дойдешь, отдыхаешь не один раз! Тропа идет по пересеченной местности. Овраг за оврагом.

Во-вторых, там низкое, а значит, и сырое место. Для тех диких мест это означало наличие туч комаров. Кто не косил именно там сено (а больше там незачем появляться), тот не

знает, что такое армада здоровых комаров, которые способны прокусывать одежду. Только покосив несколько лет подряд в тех местах сено, я понял, чего стоили В. К.. Арсеньеву его путешествия по Уссурийскому краю.

Попробуем реально представить, как косится трава и идет уборка сена, когда с тебя течет пот (жара за 30 градусов, влажность под 100%), а раздеться нельзя. Комары и мошка загрызет. Мало того, тебе еще и отмахнуться нечем – руки заняты (косой, граблями, вилами и т. д.). Но ещё "веселей" себя чувствуешь, когда после обеда занимаешься уборкой сена. (Накошенное сено пару дней сохнет, на третий день его перевернешь и с обеда можно убирать). Уборка заключается в сгребании сена в небольшие копны, которые на носилках (это две длинные выструганные жерди) переносишь к одонку. Одонок – это сложенный из срубленных деревьев и веток высокий фундамент, на котором и вырастет стог сена. Почему высокий? Да потому, что осенью река Хор от сильных дождей разливается и топит низкие места. Поэтому стог должен находиться на такой высоте, чтобы вода прошла под ним, но сено не достала. А теперь остается только вообразить, что ты несешь носилки с копной сена, у тебя заняты обе руки и в твою спину или руку через рубаху впился овод, которых при солнечной погоде там тучи. А т.к. при малейшем ветре (а порою и без него) раздеваешься – все-таки так и прохладнее и загар появляется – то радость для насекомых бесконечная. Иногда впиваются сразу несколько оводов и ко-

маров. Вообразили? И что делать? Бросать носилки? Нет, их надо нести и в шаг с партнером, которого тоже кусают оводы. Резких движений делать нельзя, т.к. копна развалится. Вот такие радости! Не один раз пожалеешь, что ты не корова и у тебя нет хвоста!

Но есть у сенокоса и свои плюсы. Во-первых, корова зимой ест и радуется, что сено вкусное, и, значит, даёт много молока. Во-вторых, с сенокоса возвращаешься загорелый, как негр! На Канарах такого загара не приобретешь. Девчонки тебе завидуют. Правда, основной загар приобретаешь, когда косишь сено на острове рядом с домом. Там комаров меньше.

Если повезет с погодой, т.е. за все время сенокоса не будет ни одного дождя, то с Гальдячки вернешься через десяток дней. Ну а если будут дожди, то процесс заготовки затягивается. В зависимости от продолжительности дождей ты там можешь прожить и 15, и 20 дней. Бывало не раз, что у отца уходил на это весь отпуск. Впрочем, тогда считалось нормой, что владельцы коров брали отпуск и полностью его использовали на заготовку сена. Иногда я, в порядке юмора, предлагал старшему брату Ивану (когда он женился, они тоже приобрели корову) ехать в Крым и загорать там, а не на сенокосе. И получал ответ, что лучшего отдыха, чем тот, который достался ему на сенокосе, не придумать, т.к. там и воздух чистый, и аппетит хороший, и физически развиваешься. На счет Крыма – это был действительно только юмор,

т.к. отпускных денег хватило бы только на полдороги в одну сторону. Такова была тогда зарплата. И потом, – а кто накопит корове сено? Причем брат говорил эти слова очень даже серьезно, стараясь в этом убедить не столько себя, но и меня.

После сенокоса на Гальдячке косить сено на острове всегда было отдыхом. Главное – ночуешь, завтракаешь и ужинаешь дома. Ну и комаров намного меньше. Хотя и дома их бывало много. Мать вспоминала, что в первое лето жизни на Дальнем Востоке (1940 год) комаров было столько, что она пришла к убеждению – это и есть "тот самый ад"!

Почему она пришла тогда к такому убеждению, я понял, когда побывал на своей Родине, в Клинцовском районе Брянской области. Если сравнивать с Хором, то там комаров нет. Впрочем, их намного меньше и в окрестностях города Тынды, в котором я пишу эти строки.

Окончание 7 класса еще связано и с тем, что на последнем собрании учителя прямо говорили, кому они рекомендуют учиться в 8 классе, а кому нет. Рекомендации были жесткими. И их, по-моему, никто не нарушил. Способствовало отсеиванию и то, что за 8 класс надо было платить 150 рублей: 75 – в первую половину года и 75 – во втором полугодии. Деньги в общем-то небольшие, но моей матери, которая не высказывала сомнений в необходимости моей дальнейшей учебы, выкроить эти деньги из скудного семейного бюджета было очень непросто. Подавляющее большинство учащихся и сами не изъявляли желания учиться в старших классах

и из-за тяжелого материального положения семьи. Был год, в который наша, тогда единственная, средняя школа не выпустила ни одного учащегося с Аттестатом Зрелости – просто не было 10-го класса, т.к. двумя годами раньше никто не пошел учиться в 8 класс. Оставив учебу и устроившись на работу, пятнадцати- и шестнадцатилетние ученики становились финансовым подспорьем в семье.

Но надо и признать, что для подавляющего большинства учащихся рекомендации учителей были решающими в вопросе продолжения учебы. Конечный результат по переходу в восьмой класс был следующий. Если 5-х, 6-х и 7-х классов, когда я в них учился, было в школе семь (я учился в 5-Е, 6-Е и 7-Е, но был тогда и “Ж”), то 8-х было только три. В старших классах я был “бэшником”.

В этой связи я вспоминаю судьбу одного сверстника по фамилии Коновалов. Ему педагоги не рекомендовали учиться в старших классах. Его и так еле дотянули до 7 класса, выполняя действовавший тогда “Закон о всеобщем 7-летнем образовании”. Кроме проявления уже названных “способностей”, он еще обладал и своеобразной совестью, позволяющей совершать подлые дела. Он легко мог оболгать человека. Свою вину часто “сваливал” на другого. За что он неоднократно был бит. Оставив школу, он себе не изменил. Уже значительно позже, когда я окончил школу и учился в железнодорожном училище, приезжая домой, убеждался, что он по-прежнему “тот же человек”. А еще чуть позже, в период

моей учебы в Хабаровском железнодорожном институте, вечером в курилке кинотеатра "Гигант" встретил Коновалова. На вопрос, что он делает в Хабаровске, ответил, что учится в школе милиции. Вскоре на Хору я увидел его с погонами младшего лейтенанта милиции на плечах. Тогда я был очень удивлен. Но в дальнейшем в милицию ушло работать еще три знакомых человека. И все они отличались низкими нравственными качествами. Такой отбор кадров и привел к тому, что в 80-х и 90-х годах население стало бояться милиции больше, чем бандитов. Конечно, в милиции работают и честные люди, но судя по тому, что "погоду" там делают «оборотни в погонах», им работать тяжело.

В 8 классе мы уже чувствовали себя будущими студентами. В нем учились только те, кто намерен был потом продолжить образование в ВУЗе. Для техникума было достаточно и семи классов. Наш 8-й "Б" (как и другие два класса) был сборным. Кроме тех, кого отобрали из семи седьмых классов, в эти классы влились и учащиеся соседних семилетних сельских школ, решивших (тоже с учетом рекомендаций преподавателей) продолжить учебу в старших классах. Но те, кто учился в 7-Е, и кому рекомендовали продолжить учебу в 8 классе, все были в 8-Б. Таких было не более 10 человек.

В 8 классе у меня постепенно обновился и круг друзей. Если раньше они все были "старохорскими" или из числа тех, с кем вместе пасли коров, то теперь ими становились

одноклассники, живущие во всех районах поселка. В гости ходили и за несколько километров. Класс становился более сплоченным. Этому способствовала наш классный руководитель Анна Антоновна Туней. Сейчас по прошествию многих десятков лет выделяю один существенный принцип сплочения нашего класса – доверие. Нам стали больше доверять, и мы доверяли друг другу. Доверие надо было оправдывать. Понятно, что мы старались не подвести ни педагогов, ни товарищей. Принцип хорошо известный еще от Макаренки. Но ВКП (б) – КПСС этот принцип на деле не поддерживала. Для этого пришлось бы много сказать того, что скрывалось, то есть признаться в преступлениях. А это невозможно сделать до сих пор! Хотя принцип доверия всегда дает хороший результат.

В 9 классе нашим классным руководителем стала Тамара Григорьевна Домрачева. Она этот принцип не разрушила, а наоборот, укрепила. Класс получился хороший, и, главное, честный. Это доверие поддерживали многие преподаватели. Я уже называл Галину Афанасьевну Новикову. Еще большее доверие лично я почувствовал от преподавателя истории Вилена Яковлевича Шейнина. Приведу только один пример.

Во время войны самые тяжелые работы на Хорском гидролизном заводе и Хорском лесозаводе выполняли "бамовцы". Бамовцами тогда называли заключенных, которые работали на строительстве Байкало-Амурской Магистрали в 30-е годы. Но с началом войны эта стройка была прекращена,

а строителей- "бамовцев" расставили по другим местам тяжелой физической работы взамен ушедших на фронт мужчин. О том, что бамовец – это заключенный, т.е. "зэк", я знал уже с первых сознательных дней. Меня еще маленького мать пугала этим именем. Если я просился на улицу, а там уже было темно, мать говорила: "Иди, иди – там тебя бамовец схватит". А вот то, что слово бамовец происходит от слова БАМ, которое расшифровывается как Байкало-Амурская Магистраль, я узнаю лет на 30 позже. После 4 курса института нас направили на преддипломную практику. Я ехал в г. Ашхабад. На Забайкальской дороге прочитал название станции БАМ (сейчас она переименована в Бамовскую). Тогда подумал, что эту станцию за что-то сильно наказали, дав ей ругательное название.

Потом, после окончания войны, бамовцев на заводах сменили военнопленные: сперва корейские, затем японские. Не знаю, кто конкретно был виноват, но в то время наш лесозавод горел почти каждый праздник. Обвиняли вначале бамовцев, затем корейцев, потом японцев. После освобождения и отъезда всех военнопленных пожары на заводе не прекратились. Но и теперь было кого обвинять – на Хор привезли в ссылку сотни семей из Западной Украины – бандеровцев. Чтобы не подожгли и школу (а она тогда была деревянная) на праздник принимались дополнительные охранные меры.

Надо отметить, что в то время на весь поселок был один единственный милиционер, но зато были войска НКВД. Вой-

ска охраняли стратегические объекты – два моста через реку Хор. Заводы же охранялись ведомственной охраной, в которой работал и мой отец. Школу же охраняли сами ученики – старшеклассники. В восьмом классе и нам доверили ночью охранять школу. Доверялось это только мальчишкам и физически не слабым. Патрулировали группами по пять человек. Одна группа охраняет, другая в это время отдыхает в учительской. Менялись в зависимости от температуры, но не позже, чем через час. Старшим группы назначался учитель. Мужчина.

Однажды старшим группы с нашим 8"Б" был назначен Вилен Яковлевич Шейнин. Зная, что в поселке много хулиганов, Вилен Яковлевич, отправляя нас на патрулирование, отозвал меня в сторону. "Слушай, – говорит, – я больше боюсь не поджога школы, а нападения на вас. У вас что-нибудь есть для обороны?". Я задумался. Ведь это могло быть и провокацией. Но потом решил и достал из-за пояса нож – финку. Он не высказал удивления и произнес, что это "кое-что". Доверие к нему после этого окрепло. Не знаю, связано ли это с "Делом кремлевских врачей" или нет, но он вместе с матерью и отцом – евреями выехал с Хора в 1954 году. Среди жителей поселка ходили разговоры, что они вредители.

Остановлюсь на своем отношении к евреям и еврейскому вопросу, который у нас часто затрагивается в прессе, на радио и телевидении. Я считаю, что нет плохих наций, есть

плохие люди. Их можно найти в любой нации. Только на какой-то момент в силу созданных условий их может быть больше или меньше. И меня в этом убеждает отношение к нам, русским, болгар. Известно, что во время Второй Мировой войны ни один болгарин против СССР не воевал, хотя они служили в войсках, которые подчинялись Гитлеру. Известно так же, что в конце войны наши войска освободили Болгарию практически без потерь. Болгары к подходу советских войск сами изгнали гитлеровцев и встретили входящие советские войска с цветами. Почему так? Да потому, что они (и не только они!) помнили русские войска, которые в 1877 году освободили их от турок. Спасли нацию! Освободили и ушли. Но после освобождения в 1945г советские войска не ушли и, опираясь на них, Сталин поставил во главе государства коммунистов-болгар. Таким образом, болгары убедились (и не только они!), что эти войска значительно отличаются от тех, которые их освободили от турок, да и Россия уже совсем другая! А в том, что мы, русские, совсем не те, какими были до 1917, мы терпеливо убеждали весь мир семь десятков лет, убеждаем в этом и сейчас. Познав, какими мы стали за годы советской власти, болгары, оказавшись в конце 80-х годов вдруг свободными от власти коммунистов (образно говоря, СССР по указанию М.С. Горбачева убрал штыки, на которых и держалась власть болгарских коммунистов), стучатся обеими руками и ногами в двери НАТО. "Пустите нас!", – кричат. Теперь они боятся нас, как когда-то

турок. Так же себя ведут и Венгрия, и Чехия, и Польша и т. д. Что теперь русская нация стала плохой? Кто-то так и считает. Но мы – то знаем, что мы разные. Да, с 1917 г у власти в России находились и находятся "шариковы". Они получили возможность свободно размножаться. Но не все же стали "шариковыми". Хотя их и сейчас много крутится вокруг "престола".

Те евреи, которые встретились мне на жизненном пути, достойны уважения. Это: уже названный мной Вилен Яковлевич Шейнин, его мать, тоже преподаватель истории, Софья Наумовна Вольфовская, осмотрщик вагонов вагонного депо ст. Облучье Дубинский, машинист локомотивного депо ст. Тырма Павел Иосифович Розенфельд, машинист локомотивного депо ст. Высокогорная Куся Абрамович Мороз (думаю, что он взял фамилию жены), преподаватель Хабаровского института инженеров железнодорожного транспорта, доцент Зингерман, заместитель начальника Читинского отделения Забайкальской железной дороги Зильберман и многие другие. Побольше бы таких людей, и жили бы мы намного лучше.

Антисемитизм в России возникает, я думаю, по одной причине. И причина эта раскрывается в ответе экс-премьер-министра Великобритании Черчилля. Отвечая на вопрос одного журналиста: "Почему в Англии никогда не возникают вопросы антисемитизма?", он сказал: "А мы не считаем себя глупее евреев". Больше к этому ответу ни приба-

вить, ни убавить.

На Хору сады были всегда, но в них росли в 40-х и в первой половине 50-х годов в основном черемуха, слива и груша. Смородина, вишня, клубника, яблоня (не "дикая", а садовая), ранетки стали появляться только в конце 50-х годов. Думаю, что главной причиной слабого развития садоводства было ограничение на приусадебный земельный участок. 15 соток и ни метра больше! Семьи большие, жили бедно, поэтому огород максимально занимали под картофель. Фрукты были уже роскошью. Но кое-где все-таки сады были. Поэтому мы - подростки 13-14 лет организовали небольшую компанию, которую сами назвали "Юные мичуринцы". Этой компанией по ночам "посещали" чужие сады. Воспитанные романом А.А.Фадеева "Молодая Гвардия", понимая важность тайны и дисциплины, мы выбрали командира (им стал В. Дворяшин), комиссара (им стал я) и выработали присягу, под текстом которой все расписались. Там было сказано и о цели создания нашей организации, и о мгновенной явке на место сбора при появлении такой необходимости, и о "пусть меня покарает рука товарища", если клятва будет нарушена.

"Работали" мы тихо, продуманно и надежно. Нас даже через годы никто не подозревал. Правда, на это требовалось больше времени и терпения. Чтобы попасть в намеченный сад, мы заходили с противоположной от дома владельца сада улицы (с той стороны хозяин меньше всего ждет "нападе-

ния"), т.е. надо было пройти ползком и очень тихо не часть огорода, и не один огород, а два огорода. И первым преодолевали совершенно нам ненужный огород. Уходили "с победой" тем же порядком. Этот маршрут днем предварительно незаметно изучался. Собака нас не могла обнаружить. Ее привязывают с расчетом, что нападение на сад или дом будет со своей улицы. Поэтому "посещение" сада обнаруживалось только днем. Расследование заводило "следователей" в тупик. Не будешь же ходить по чужому огороду. А обращение к соседу с противоположной улицы вызывало у того удивление. Тем более, что у него ничего не пропадало. "Работали" по два-три человека. Лишний шум не нужен!

Однажды мы унесли большое количество груш. Дома их надо было спрятать так, чтобы и мать не обнаружила (тогда будет "баня"), и чтобы не обнаружил старший брат Алексей. Я опасался, что он меня "выдаст". Разрешил эту проблему просто. У нас в пристройке над погребом на видном месте висел полутора- или двухведерный бидон. В нем когда-то был керосин. Но последние годы электричество подавалось аккуратно, поэтому надобность в керосине отпала, и висел он много лет пустой. В него я груши и спрятал. Брат позже рассказывал, что его "убивал" запах спелых груш. Он был убежден, что они у меня где-то спрятаны, искал, но в бидон заглянуть не догадался, т.к. считал, что "на видном месте не прячут".

Нам нравилось быть неуловимыми, поэтому "игра" про-

должалась и тогда, когда мы начали ухаживать за девушками. "Организация" росла и численно. Быть в ней значило, еще и иметь защиту. Ведь мы росли и физически: подтягивались в росте, накачивали мускулатуру. Поэтому тронуть кого-то из нас, видя какой стаей мы ходим, уже побаивались. Когда я учился в восьмом классе, нас таких (давших клятву) уже было полтора десятка. А за время учебы в старших классах мы еще более окрепли. Правда, число "юных мичуринцев" мы больше не увеличивали (не было необходимости), но число тех, кто при наличии шпаны на улице хотел быть защищенным, росло. Это были те же старшеклассники. Мы "доросли" потом численностью до тридцати человек, а еще позже в один "нужный момент" на "линейку готовности" могли выставить 50 человек.

Поясню, почему появился этот "нужный момент". Война и репрессии 30-х годов породили большую безотцовщину. Семьи в то время были многодетными, и, оставшись одна, мать не могла обеспечить ни нормальное воспитание, ни нормальное материальное положение семьи. И, если все многодетные семьи тогда жили бедно, то в семьях без отцов была нищета. Мать разрывалась между домом и работой, и поэтому она имела мало времени для занятия с детьми. Детей воспитывала улица. Отдаю должное и преклоняюсь перед теми матерями, которые, имея по 5-6 детей (а иногда и более), не бросили их на произвол судьбы, не просили, чтобы их забрали в детский дом, а терпеливо "тянули свою лямку", дожидаясь,

когда подрастут дети. Знаю многие такие семьи, в которых выросли трудолюбивые и честные дети, ставшие потом и сами хорошими семьянинами. Не помню таких детей, которые при живом хотя бы одном родителе, остались бы сиротами. Не помню и матерей, которые, ссылаясь на трудности жизни, хотя бы завели разговор об отказе от детей.

Но улица не ко всем была благосклонна. Были и такие дети, которые, будучи предоставлены самим себе, не очень утруждали себя помощью матери и учебой. А так как время все равно куда-то надо было девать, то начинали заниматься делами несправедливыми. В основном, это было воровство и хулиганство. Воровать одному неудобно и опасно, поэтому объединялись в стаи или, как тогда говорили, в "шайки". Плохая учеба этих подростков вела к досрочному их исключению из школы. Многие прекратили учебу уже после четвертого класса. Тогда еще не было принято за норму "тащить за уши" до седьмого класса и учителя расставались с неспособными и недисциплинированными учениками без особого сожаления. После отчисления из школы ими, кроме матери (ну и еще хороших соседей), никто не занимался. А как могла заниматься мать, я уже сказал. Воровство объединяет эту шайку. Легко добытые продукты, вещи и деньги кружили им голову. Они начинали смотреть на "не умеющих жить" сверстников свысока. Кстати, вору 90-х и нулевых годов смотрят на честных людей точно так же. Обворовывали они не сады. Тащили с заводов, обворовывали квартиры и

магазины. Я напоминаю, что на Хору после войны в течение 10 лет работал с двадцатитысячным населением один единственный милиционер в звании "старшины". Поэтому воровство проходило безнаказанно.

Воровали они и спиртные напитки. Пили сами. Подрастая, стали щедро угощать и легкомысленных девушек. Я многих таких девушек помню до сих пор. Знаю их последующую не сложившуюся семейную жизнь. Знаю так же, как они потом жалели о своем легкомыслии в юности. Впрочем, сейчас такой образ жизни обществом не осуждается. И разводам 70% вступивших в брак тоже не удивляются.

Безнаказанность со стороны власти была тогда почти гарантирована. Но с этим не всегда соглашались обворованные. Соседи видели, кто и чем занимается, и могли осудить вора и не только словами. Поэтому "шайка" начинала вооружаться вначале ножами, потом и пистолетами. О том, что у них пистолеты были, знаю с их слов. А вот чтобы они эти пистолеты применили по их прямому назначению, такого не помню.

Почему я все это знаю? Пока шесть лет пас коров, я с ними со многими общался. По мелочам даже сотрудничал. Звали они меня и на более серьезные дела (внушал я им, стало быть, доверие), но тут мы расходились во взглядах. Но так как я умел "держать язык за зубами", то меня они не остерегались, принимая за своего. Те взрослые, которые пытались рассчитаться за ту или иную обиду со "шпаной" поодинач-

ке, потом оказывались биты группой из этой "шайки". Постепенно создавалось мнение, что с ними связываться опасно. Тем более, что они тоже росли и численно, и физически.

До восьмого класса мы, учащиеся, "шпане" сильно не мешали. Ну а когда нам исполнилось по 15-16 лет, начались трения. Конечно, виноваты, как всегда, женщины! Ну а в нашем случае – Девушки. (Пишу с большой буквы потому, что они действительно тогда ими были, а не назывались «девушками».) В 15 лет юноши уже хотят нравиться девушкам. Девушки тоже не против этого, но они выбирали тех, кто серьезнее относится к жизни. Ясно, что учащиеся старших классов выглядели более привлекательными: они начитаны, более грамотны и культурны. У них шире кругозор, следовательно, с ними есть о чем говорить, и с ними не скучно. Это "шпане" не нравилось. И там, где они проигрывали в интеллекте, брали силой. Постепенно у них появилась открытая неприязнь ко всем, кто учится в школе в старших классах.

По субботам в актовом зале школы часто проводились "тематические вечера". В соответствии с планом, утвержденным директором школы, какой – то класс назначался ответственным за "вечер". Класс под руководством классного руководителя заранее готовил самодеятельность, которую показывали сразу после доклада. После показа самодеятельности начинались танцы. Мальчишки из этого же ответственного класса обеспечивали на "вечере" порядок. Организовывалось дежурство. Дежурные носили на рукаве красные

повязки. Самый ответственный пост был на входе в школу. Посторонним вход запрещен. Пропускали только учеников старших классов. Со школьниками проблем не было. Они достаточно дисциплинированы. Старшеклассники в присутствии девушек-старшеклассниц вели себя прилично. Школьники не могли позволить себе прийти на вечер "под Бахусом". Но та самая "шпана", которая давно не училась (а к этому возрасту многие из них трудились на заводе, и, значит, были рабочим классом и имели деньги), тоже приходили на эти "вечера" в изрядном "подпитии". Дежурные на входе в школу их, естественно, не пропускали. По этой причине возникали между ними и школьниками драки.

На один класс старше меня учился родственник Долматов Леонид. Родней он стал после того, как мой старший брат Иван после демобилизации из армии, побыв "на свободе" пару месяцев, "срочно" женился на его тетке. В одно из дежурств его класса он был ответственным за порядок на входе в школу. Подпитый "рабочий класс" пытался проникнуть в это время в школу. Их не пустили. При этом из всех, стоящих у входа дежурных, выделялся своим высоким ростом Ленька. "Рабочий класс", затаив обиду, "отступил" от двери к туалету типа "сортир", который находился в углу школьного двора. Расчет был на то, что рано или поздно их обидчик там появится. Так оно и случилось. Общественный туалет освещения не имел. Только Леонид туда вошел, как его схватили за чуб, резко нагнули голову и опасной бритвой по-

лоснули по лбу. На этом та стычка и закончилась. Залитый кровью "ответственный дежурный" был доставлен учениками в учительскую, где его перебинтовали. Я увидел его уже с перебинтованной головой. Он знал, кто его "уделал". Назвал фамилию. На милицию рассчитывать не приходилось, поэтому он поинтересовался, нет ли у меня надежных парней. Я спросил: "Десяток хватит?" Количество его удивило, и он попросил всего пять. Меня брать "на дело" не стали, т.к. главный обидчик (по кличке "Чуприк") был моим соседом.

На следующую ночь восемь человек (двоих добавил Ленка из своего класса) залегли в тени под заборами недалеко от дома Чуприка. Ночь была лунная, и улица просматривалась далеко. Расчет был таков: Чуприк будет возвращаться домой после 12 часов ночи. Сопровождало его обычно два – три человека. Атаман без охраны не ходит. Натешившись возле клуба, в котором по субботам и воскресеньям были танцы и много пьяных, влив в себя необходимое количество алкоголя (а это мог быть и спирт, выработанный на Хорском гидролизном заводе) и, как правило, кого-нибудь избив, к часу или двум ночи он шел домой спать или допивать водку. "Разведка" донесла, что Чуприк действительно находится в клубе и пьяный. Ждать пришлось долго. Некоторые стали замерзать, все-таки 7 ноября. Наконец, выставленный вперед дозор условным сигналом дал понять, что ожидаемый объект движется. Было их всего двое. Били обоих от души. Таких не жалеют. Все, кроме Ленки, были переодеты так, чтобы

невозможно было узнать. Кроме этого, было договорено, что все делать будут молча, чтобы не узнали по голосу. Ленька не маскировался, его все равно выдавала перебинтованная голова. Но совсем без разговоров обойтись не получилось. Чуприк выхватил нож. Его руку перехватили. Попытка разжать руку и отобрать нож не удалась. Тогда Ленька сказал одному из наших "мичуринцев": "Эдька, режь руку!"

Назавтра одноклассник Леонида по имени Эдик был жестоко избит возле клуба, не ведая, совершенно, за что. Его в той операции не было, но его "вычислили" по имени. Теперь за Эдьку ("кровь за кровь") были избиты еще двое "чуприковцев". Во всех случаях требовалась медицинская помощь.

Родители избитых подали заявления в милицию. С районного центра приехал разбираться следователь. Вызывали с уроков к нему и меня. Тогда и состоялось мое первое знакомство с работой следователя милиции. Как и ожидалось, следователь, в конце концов, решил, что это "обоюдная драка", и что здесь нет ни правых, ни виноватых. На последнем допросе он обратил мое внимание на то, что мы своими незаметными поступками отобрали много дорогого времени у районной милиции. А это – государственные деньги. Таким образом, я получил первый урок по социалистической экономике. Ну а мы с той бандой позже, когда и им, и нам надоело убегать и прятаться, заключили перемирие, предупредив, что за каждого битого "нашего" будут биты двое "ваших". Нас больше они не трогали.

Бандой я назвал не случайно. Через пару лет будет большое уголовное дело. Осуждено было не менее десяти человек. Но судили их не за избиения невинных людей, а за воровство. Причем воровство было массовым и крупным. Один ограбленный магазин ими был сожжен, что даст милиции основание посадить продавца этого магазина. Отсидит он ни за что, ни про что около двух лет. Хотя, как знать. Не зря же потом говорили, что если человек проработал продавцом три года, его можно без суда и следствия помещать в тюрьму. И только через три года разбираться: пора его уже выпускать, или еще пусть сидит.

А сожгли они магазин потому, что, выбравшись из магазина с наворованным товаром, обнаружили, что один из воров оставил там свою шапку. Одел новую, а свою, старую, оставил за ненадобностью на прилавке. А это серьезная улика. Так как залазили в магазин через крышу, разобрав печную трубу, то вторично лезть туда (а главное, вылезать оттуда!) не хотелось. Но и улику против себя оставлять было нельзя. Решили, что проще магазин сжечь.

Чуприку суд определил наказание в 25 лет, двум его подельникам – по двадцать, меньшему брату Чуприка – восемь лет (как несовершеннолетнему), а его матери – 10. Остальным участникам легкой и красивой жизни определили от 3-х до 15 лет. Дом Чуприка подлежал конфискации, и его описали. Чтобы он не достался государству, его ночью сожгли. Пожар был рядом с нашим домом.

В этой истории я впервые соприкоснулся с понятием "заложник". Сам Чуприк от милиции первоначально сбежал. Когда милиция пришла его арестовывать, он спал на чердаке дома. Я видел, как он спускался оттуда в сопровождении милиционеров. Но пока милиционеры что-то делали в доме, Чуприк спокойно вышел из дома во двор (и это я видел), сел на велосипед и уехал в сторону реки. Милиционеры были "пешие", и догнать его не могли. Тогда милиционеры арестовали старшего брата, когда тот пришел с работы. Он был единственный в этой семье, кто работал честно, не воровал. Чуприк "в бегах" был долго (не один месяц), долго сидел и его брат. И только когда Чуприк "добровольно" сдался, его брата освободили. Сдаться, по рассказам, его убедила мать. "Ты в лесу, а брат в тюрьме, а дома работать некому", – так она его убеждала. Вернувшись домой после отсидки, старший брат Чуприка напился и громко пел "блатные" песни. (Блатными тогда называли все песни, которых не было в советских песенниках.) Спустя несколько дней после его освобождения я с ним разговаривал. Звали его Сергеем, т.е. он был моим "тезкой". До этого разговора я думал, что в тюрьме избивают арестованных только фашисты. Оказалось – не только! Правда, тогда я еще не знал, что Гитлер и Сталин – "два сапога – пара". Поэтому и способы допросов у них одинаковы. Причем, опытом они щедро делились друг с другом.

Заканчивая этот рассказ, хочу отметить, что все эти бандиты выйдут на свободу досрочно. И только мать Чуприка

"отсидит" от звонка до звонка все 10 лет и выйдет из "мест не столь отдаленных" последней. Знаю также, что, выйдя на свободу, из всей этой компании только мать "завяжет" с воровством. Остальные получают еще "сроки", и я их дальнейшую судьбу не узнаю, т.к. уеду учиться и на Хору жить больше не буду. Да и они там больше не появлялись.

Учился в старших классах я хорошо. За 8-й и 9-й классы директор школы объявлял мне благодарности. По достижению соответствующего возраста меня приняли в комсомол. Секретарем комитета ВЛКСМ школы была тогда ученица 9 класса Чекалина Раиса. Красивая и умная девушка. Она нас готовила и принимала в комсомол в школе: вначале на комсомольском собрании класса, а за тем на заседании комитета ВЛКСМ школы. После чего она же возила нас за 15 км в райком ВЛКСМ еще для одного (последнего) приема. Мы очень боялись не ответить на какой-либо вопрос членов бюро райкома и, тем самым, подвести нашу Раю. Но все обошлось. Всех приняли. Мы были счастливы. И нашу радость не могло омрачить даже то, что за нами не пришла машина (обычная грузовая, не крытая!), и мы пошли в темноте домой пешком. Было это 10-го февраля 1955 года. Прошли километров шесть, и нас подобрала попутная машина. Я не помню, было ли нам холодно. Раиса Чекалина первой в истории нашей школы станет медалисткой – получит серебряную медаль, и её имя будет записано золотыми буквами на Стенде Почета школы.

Часто думаю о роли пионерской и комсомольской организаций в моей жизни. Воспоминания не одинаковые. В пионеры меня приняли в третьем классе. Прием происходил с 9 лет. Мне, как лучшему ученику класса, повязали на шею шелковый красный галстук. Так как шелковых галстуков было ограниченное количество, то их выдавали только в порядке поощрения. Остальным повязывали обычные хлопчатобумажные, которые при носке неприятно скручивались "в трубку". Приятно мне было? Бесспорно! Этим хвастался дома! За то, что я хорошо учился, меня начали избирать и вовлекать в общественную работу. А это мне не нравилось. И не потому, что это отнимало личное время. Я очень стеснялся выставлять себя перед другими. И, если я этой работой все-таки занимался, то с применением больших волевых усилий. Потому всегда сопротивлялся всяким "выдвижениям". Из-за этого мне иногда хотелось учиться хуже. Но интерес к этим организациям был. Там мы учились под контролем старших самостоятельности. Были пионерские сборы и собрания. Бывало (пусть не всегда, но часто) интересно. Жалел, что обязанность пасти коров лишило меня возможности побывать в пионерском лагере. Но в 5 -7 классах носить пионерский галстук уже было стыдно. Кто в галстуке, тот подлиза и маменькин сынок. А я ни тем, ни другим быть не хотел. Эффект от пионерских собраний, если их решения не подкреплялись требованиями учителя, в этих классах уже был близок к нулю.

Но в комсомол принимали только из пионеров. Поэтому все и числились пионерами. Кстати, вот это "все", на мой взгляд, и обесценило и ту, и другую организацию. Погоня за 100% "охватом" постепенно дискредитировало нравственный смысл этих организаций.

Комсомол в школе, да еще в той школе, в которой в старших классах учиться было дано не всем, имел высокий авторитет. Тем более, что в этом возрасте особенно высоко ценится честность, порядочность и преданность. Именно таких учеников тогда принимали в комсомол первыми. В этом и была сила школьной комсомольской организации. Мне кажется, тогда и учителя были более нравственны, т.к. нельзя же в открытые и чистые души плевать! (Сейчас это делается открыто, и на государственном уровне). В школе была взаимная воспитательная работа. Учителя, воспитанные еще до Октябрьского переворота, или учившиеся у таких преподавателей уже в годы Советской власти, конечно, в своей массе несли "высокое и нравственное". Беру в кавычки потому, что эти слова не мои. А воспитанные такими преподавателями ученики не позволяли нравственно опустить себя и учителю. Таким образом, действовала обратная связь.

Мои наблюдения, разговоры с выпускниками школ различных периодов жизни, а также убеждения всех родителей, что их учителя были лучше, чем те, которые учат теперь их детей, привели к интересному выводу. А он заключается в том, что качество подготовки советских преподавателей и,

особенно, их уровень нравственности, начиная с 1917 года, неуклонно снижается. Поэтому выпускники любого периода уверенно дают своим учителям более высокую оценку, чем последующим. И практически всегда правы! Количество преданных своему делу преподавателей тает. В мое время, например, было немыслимо, чтобы учитель во время урока зашел в класс к своему коллеге и, прервав урок, они стали обсуждать и мерить туфли. А такое было в МНР, в период моей работы на Улан-Баторской железной дороге, в советской школе (школа для детей советских специалистов) в 9 классе, в котором училась моя дочь. А там работали, по заявлениям отдела загранкомандировок Главного управления кадров МПС и наших партийных руководителей, лучшие советские специалисты. Подобные и худшие примеры можно вспомнить каждому и в большом количестве.

Отрицательный пример я могу привести и из своего периода учебы. В 9 и 10 классе

историю нам преподавала молодая учительница. Помому, она к нам пришла сразу после окончания пединститута. Звали ее Полина Александровна. Как преподаватель она сильно проигрывала нашим бывшим учителям: Вилену Яковлевичу и Софье Наумовне. Но это еще полбеда. Беда в том, что она не могла утром проснуться к первому уроку. Я, как староста класса, вынужден был бегать к ней домой и будить. Дверь в квартиру она не открывала, поэтому разговаривали через дверь. Узнав, зачем я пришел, она спокойным полу-

сонным голосом говорила: "Хорошо, я сейчас приду". Правда, мы не очень расстраивались, получая возможность лишних 20 минут поболтать на свободные темы. Но такой пример тогда был исключением. Закономерностью он был только у Полины Александровны. Кстати, опоздав, она начинала урок так, как будто ничего не произошло.

Авторитет учителя в нашем поселке в то время был высоким. По-моему, и труд их тогда ценился значительно лучше, чем сейчас, в последнее десятилетие 20-го столетия и первое десятилетие 21 века. Даже Сталин в конце 40-х годов подписал постановление, по которому для основной массы рабочих и обслуживающего персонала устанавливался ежегодный отпуск продолжительностью в 12 рабочих дней. А для учителей отпуск составлял 48 рабочих дней. Как видите, разница существенная! Учитель был мозгом той местности, где он жил, носителем и гарантом высокой культуры и нравственности. Его замечание было суровым приговором, и спорить с ним почти никто не мог. Учитель был кладезем знаний, и к нему шли разобраться в той или иной непонятной ситуации. И он всегда выручал. Если учитель что-то записал в дневник, значит, так оно и есть! Это для родителей. Ученики видели в нем гаранта справедливости. Поэтому "проколы" в подобных вопросах вели к снижению (как сейчас говорят) его рейтинга. Своим учителем гордились и спорили, доказывая, что "мой учитель лучше твоего". И учителя старались быть такими, какими ученики хотели их видеть.

Падение нравственного уровня жителей страны шло постепенно последние 80 лет 20-го века. Но у учителей и врачей он особенно резко начал падать, когда зарплата рабочего стала превышать уровень оплаты людей умственного труда. А это привело к тому, что учителя и врачи (а это, в основном, женщины) стали выходить замуж за представителей рабочего класса. Сильный рабочий класс быстро "подтянул" уровень культуры выпускников ВУЗов до своего. Стоит ли удивляться, что сейчас наша интеллигенция пьет водку в больших количествах и матерится как сапожник. С сапожником и живет!

Отдельно хочу сказать о Тамаре Григорьевне Домрачевой (в замужестве – Мамаевской) – нашем классном руководителе и преподавателе литературы в 9-м и 10-м классах. Мы были у нее первыми. Раньше она училась в этой же школе, любила ее, любила и труд преподавателя. Поэтому нашему классу она отдавала себя всю без остатка. Потом у нее были и другие классы, и с ними она "горела", но такой температуры это горение уже не достигало. Должен признаться, что со мной ей было трудно. Я не был легким учеником: был начитан (в отдельные годы на летних каникулах я записывался сразу в три библиотеки: в поселковом клубе, на гидролизном заводе и в школе), имел неплохую память и обладал определенной логикой мышления, а, главное, жаждой к спорам "с целью восстановления справедливости". Во всяком случае, мне так казалось. А такой в классе я был не один. Много при-

шлось ей потратить нервов в спорах с Ярославцевым Лешкой, с Кушнарченко Владимиром, с Валентиной Костенко, да и другие были далеко не ангелы! Но что было ценно в Тамаре Григорьевне, так это ее способность долго рассуждать с нами, поддерживая уровень спора на равных. Ведь могла она нас осадить стандартным приемом: "Вы еще не доросли до понимания тех вопросов, которые беретесь обсуждать". Этого ни разу не было. А молодость агрессивна, и теперь я понимаю – как было ей с нами трудно. Она несколько раз приходила ко мне домой, разговаривала с моими родителями и со мной. И здесь она не опускалась до выражений типа "да что ты в этом понимаешь?" А ведь нас в классе было 27 человек. И пусть не все были такими упертыми, как те, кого я уже назвал, и все же она тратила на нас много личного времени. Может поэтому наш 10-"б" после окончания школы собирался и отмечал пять, десять, пятнадцать, двадцать, двадцать пять и тридцать лет со дня окончания школы! И всегда собирался у Тамары Григорьевны! На тридцать пять лет мы уже не собирались, потому, наверное, что уже внуки не пустили. Но то, что школьные узы так долго нас сводили вместе, конечно, происходило "по вине" Тамары Григорьевны, которую за глаза мы звали Томкой.

Об уроках физкультуры и нормах ГТО, что обозначало: «Готов к труду и обороне». В.Путин понял этот вопрос вновь. Хилыми стали выпускники школ. Об уроках физкультуры в начальной школе ничего не помню. Очевидно, их и

не было. Да и как их было проводить в школе, которая располагалась в жилом доме на одного хозяина. А вот в средней школе эти уроки были. Но их в 5-х и 6-х классах часто заменяли на математику или русский язык. Про ГТО никто и не говорил. Хотя я видел у некоторых на груди подобные значки. Значит, эти нормы они выполнили. В старших классах уроки и физкультуры и военного дела были и всегда использовались по назначению. Нам не говорили, что мы должны сдать на значок ГТО, но в программу входило то, что для получения того значка требовалось: подтягивание, метание гранаты, бег лыжи и т.д. Посещали мы те уроки не всегда охотно. Пропускали. Особенно зимой: своих лыж не было, а школьные находились в безобразном состоянии. Но т.к. домашний труд был физическим, поэтому слабаков среди нас почти не было. Был один, он в последствие уйдёт в отставку в звании подполковника.

Коснулся физкультуры и вспомнил, что в 10-м классе мы сдавали нормы в зачёт соревнования среди школ района. Помню лыжи. Они были не совсем по ноге, и на них надо было пройти 10 км. Пошёл. Через какое-то время стало подводить и дыхание, и лыжи начали сползать с ноги. Трасса была проложена по замёрзшим протокам реки Мусорка и самой реке. Был момент когда мне хотелось сойти с трассы. Но я не знал, сколько прошёл, и сколько осталось. Поэтому допустил, что вернуться назад – может быть дальше, чем двигаться вперёд. Не сошёл. Позже Василий Михайлович – наш

физрук и военрук – вручил мне за тот «подвиг» значок третьего юношеского разряда.

Как-то так получилось, что в период учебы в нашем классе не сформировалось ни одной будущей семейной пары, о которой можно было сказать, что у них была еще школьная любовь. Хотя были и красивые девушки, и достойные их юноши. После окончания школы стало известно, что кое-кто к кое-кому "не ровно дышал". Но эти чувства были скрыты. Такое "дыхание" было у некоторых наших девушек, но примеру Татьяны Лариной никто из них не последовал. У меня была девушка, которую я любил, и с которой встречался и после окончания школы, но училась она на один класс ниже. Была подруга и у В.Корниенко, но она училась в параллельном – "В" – классе. А внутри класса ни одной пары не образовалось.

Наш класс был дружный. Кроме Тамары Григорьевны, считаю в этом "виноватым" и нашего бессменного комсорга Геннадия Ивкова. Он не был отличником, по-моему, он не был и полным "хорошистом", хотя ученик он был не слабый. Но он был отличным в другом. Он умел сплачивать класс. Вообще-то, у нас в классе не было негодяев. Но Гена нравственно был выше всех и значительно. В вопросах чуткости он был на голову выше. Если кому-то в классе было плохо, он не успокаивался сам и не давал успокоиться никому до тех пор, пока этому "кому-то" не станет легче. И делал он так не потому, что он секретарь и "ему так поступать поло-

жено", а как раз, наоборот, он избирался секретарем потому, что всегда поступал так.

Приведу пример. У одной одноклассницы был арестован отец. Арестован правильно. Он совершил преступление. Понятно, что это для 15-летней девушки тяжелейшая трагедия. А теперь представьте, как бы она себя чувствовала, если бы ее стали еще и дразнить. А она стеснительная и гордая. Поэтому нельзя было допустить, чтобы ей даже намекали на это. Причем, если наш класс это и поймет, и будет деликатным, то в школе – только восьмых классов было три. Значит, надо было не допустить таких выпадов со стороны хотя бы одного ученика. А их в школе 1500. Гена раскрутил это так здорово, и так деликатно, что я не слышал грязных высказываний в адрес ученицы. Хотя со многими пришлось говорить и ему, и тем, кому он доверил этим тоже заниматься. Некоторым, менее сознательным, пришлось пригрозить неприятностями. Получилось, в общем, неплохо. Гена любил класс, а класс любил его.

С восьмого класса мне пришлось учиться с Ярославцевым Леонидом, или как мы его звали – Лёшка. Я в предыдущих классах слышал о нём и видел его, но близко знакомы мы не были. Он был отличник. По окончании каждого класса его награждали Почвальной грамотой. Продолжил эту традицию он и в 8-м, и в 9-м классах. Причем это ни у кого в классе не вызывало недоверия. Пятерки у него были заслуженные. Мы считали, что это кандидат на следующую медаль. Причем не

на серебряную, а на золотую.

А на медали (как и на ордена) при Советской власти были лимиты и разрядки. Нашей школе выделялась только одна, и та была серебряная. В параллельном 10-м «А» училась дочь директора школы. Она тоже каждый класс кончала с Похвальной грамотой. Поэтому нашему Лешке вряд ли было суждено окончить школу с медалью, т.к. второй медали просто не было. Он её и не получил. Для меня осталось тайной, он не получил медаль потому, что в 10-м классе стал грубить учителям и стал получать чаще четверки, или, наоборот, стал таким потому, что понял – медали ему не видеть.

После окончания школы, обладая превосходными знаниями, он без особого труда поступил учиться в Дальневосточный политехнический институт. Но долго не проучился. Учеба его теперь мало интересовала. Он почувствовал свободу и хотел ею наслаждаться. Но этого не оценили в институте, и он со второго курса был отчислен. Затем его постигла судьба всех нерадивых студентов – его "забрили" в армию.

Из армии он вернулся с женой. Жена подарила ему за короткий срок трех дочерей. О продолжении учебы на очном отделении института не могло быть и речи. Он поступил на заочный факультет в Хабаровский политехнический институт. Видел у него дома листы ватмана с чертежами, встречал его в поезде, едущим сдавать очередную сессию. А вот закончил он институт или нет – так и не знаю. Он стал много и часто употреблять спиртные напитки. Постепенно терял

уважение в семье, одноклассников и товарищей по работе.

Последняя встреча с Ленькой у меня состоялась в 1986 году, летом. Я приехал на Хор в отпуск из Монголии. Зашел и к нему в гости. Он был нашим "центром", т.к. к нему заходили почти все приезжающие одноклассники, еще и поэтому он знал про одноклассников больше всех. Год был особенный, ЦК КПСС боролась с пьянством. Водки невозможно было купить. Хотя я к тому времени уже три года обходился без алкогольных напитков, в этом случае я знал, что без нее "родимой" с Ленькой разговора не получится. Кое-как нашли три бутылки вина, которое на местном жаргоне называли "Де Бормоте", а проще говоря, "бормотухой". Когда вошли к нему в квартиру и сели за стол, мне стало ясно, что с семьей у него отношения своеобразные: он не замечает их, они не реагируют на его просьбы. Сразу, как сели за стол, он налил по стакану (200 грамм) вина. Я пытался что-то у него спросить, но он не хотел говорить и, невзирая на мое настоженное отношение к его поведению, "осушил" стакан. И сразу же налил второй. Перекусив, по-прежнему не отвечая на мои вопросы, буркнув что-то, типа "кто не курит и не пьет, тот здоровеньким умрет", он опрокинул в рот второй стакан. Потом попытался уговорить выпить и меня, и, не добившись успеха, проглотил третий стакан вина.

И стал мгновенно пьяный. Речь его стала несвязанной, начал говорить чушь, оскорблять тех одноклассников, которые перестали заходить к нему. Поняв, что я у него уже ниче-

го не узнаю, я стал прощаться. Он не пускал меня и пытался держать силой. Пришлось от дверей его отодвинуть, оторвать его руки от себя и с неприятным осадком покинуть его квартиру. Жена и дети никак не реагировали на мой уход. Кажется, не сказали и "до свидания".

А на следующий год я узнал, что он умер от чрезмерной дозы алкоголя. Сердце не выдержало.

Долго думал, почему в нашей стране так много спивается умных людей? Ответа не могу найти, хотя отдельные корни вижу. И главный корень – это сознательное спаивание своего народа правителями. Пьяницами, как и дураками, легче управлять, тем более, что им не до политики. Во всяком случае, они не опасные для правителей. А песни со словами типа "выпьем за Родину, выпьем за Сталина, выпьем и снова нальем", по радио исполнялись каждый день.

Будет несправедливо говорить о мальчишках и забыть наших девчонок. Сильной ученицей была Сиденко Лида. В 1-А классе мы учились вместе, и 10-Б окончили тоже вместе. Она тоже почти во всех классах "умудрялась" получать "Похвальные грамоты", и ее знания такжегодились одноклассникам – списывать было у кого. Училась она ровно, была аккуратистом и очень общительной девушкой. У нее дома так же, как и у Ленки Ярославцева, собирались одноклассники и так же не по одному человеку. Была активной в жизни класса и одноклассников. Ее уважали и любили. После окон-

чания школы она без проблем поступила учиться в город Владивосток. Стала учителем и, думаю, неплохим. Почему "думаю" ..., потому, что она после окончания вуза прервала всякие связи с одноклассниками, на юбилейные встречи выпускников перестала приезжать. Знаю только, что она из города Владивостока никуда не уезжала. (Кстати, если кто помнит в командовании Тихоокеанским флотом адмирала Сиденко – так это её брат). В моей памяти осталось еще только то, что она любила астрономию (а я эту астрономию плохо переносил) и поэтому часто чертила карты звезд и для меня в соответствии с просьбой. Чертила она очень старательно, а т.к. еще надо было учить и заданный урок, то по астрономии в Аттестате зрелости у меня появилась вторая "тройка" (первую тройку я уже назвал – немецкий язык). А третья "тройка" мне была выставлена по русскому языку. Сочинения я писал длинные, а допуск ошибок от длины сочинения не зависел, поэтому всегда получал тройку. Больше таких оценок в моём Аттестате не было.

Хорошо училась Кирилюк Роза. "Тройки" ей тоже были противопоказаны. Так же, как и Л. Сиденко, она была активной в проведении тех или иных мероприятий класса, так же поступила учиться после школы в пединститут и также работала учительницей. Получила звание "Заслуженной", доросла, в конце концов, до должности директора школы в одном из поселков недалеко от Хабаровска. Профессию свою любит. Одна из тех, про кого говорят, что она "учитель от Бо-

га". Всегда участвовала во всех традиционных встречах одноклассников. Выходила замуж после окончания школы за одного из одноклассников, но брак был не долгим. На них и закончился список нашего класса, школьная дружба которых переросла в любовь, а затем и в создание семьи.

Мне запомнилась и Валентина К., с которой я познакомился в 8-Б классе, и которая потом оказалась "своим парнем". Она доверяла мне некоторые тайны, в том числе, кто "неровно ко мне дышит" и т. д. Смелая, гордая и независимая девушка. Кроме этого, она обладала прекрасной внешностью и большим умом. Любила проказничать, за что ей снижали оценки по поведению, а за третью четверть в 9-м классе ее поведение (как и мое) оценили на "три". Уроки учила она крайне не регулярно, поэтому у классной доски ей на заданные учителем вопросы частенько приходилось отвечать "гордым молчанием". Однажды в момент такой затянувшейся паузы я, сидящий в соответствии со своим поведением и ростом за первой партой, прошептал ей два слова из "Песни о Соколе" М.Горького: "Что умираешь?" Валентина услышала, рассердилась (она ожидала подсказку, но не издевку) и, подняв гордо голову и грудь, ответила: "Да, умираю! Я славно пожил! Я знаю счастье! Я храбро бился! Я видел небо. Ты не увидишь его так близко! Эх ты, бедняга!"

Учитель плохо слышал мою "подсказку", но ответ ученицы слышал хорошо (впрочем, как и весь класс). За дерзкое поведение у доски и незнание урока ей было выставлено в

"Дневник" сразу две оценки (по предмету и по поведению) и обе одинаковые – "два". ...

Совсем не помню, из каких соображений Валентина в 10-й класс не пошла. Наверное, надоело детство и захотелось взрослой жизни. Думаю, одна из ошибок этой ранней взрослости, стоила ей бездетности в дальнейшей семейной жизни.

До сих пор восхищаюсь Владимиром Кушнарченко. Он один из "кировцев", т. е. он проживал на улице Кирова. На этой улице проживало четверо из тринадцати парней нашего класса. И один из "салаг", т. е. он поступил учиться в школу в возрасте 7 лет. Таких парней в классе было трое (и я в том числе). Остальные 10 парней были на год старше. Учился он без особых трудностей. В отличники не годился, но и слабаком его не назовешь. Всегда имел чувство собственного достоинства, гордость и честность. С этими чертами он не расстался до сих пор. Удивительный человек! Встретившись с ним уже в возрасте (нам было за пятьдесят), я говорил с ним так же откровенно, как и в 10-м классе тридцать с лишним лет назад! Нисколько не изменился. А ведь сохранить в себе лучшие человеческие черты, с которыми рождаются все, и с которыми огромное число постепенно расстаются (некоторые еще в школьные годы), в нашей жизни – ох как не просто! После школы он сразу поступил в ДВПИ (Дальневосточный политехнический институт) в городе Владивосток. После окончания института всю жизнь работал в Хабаровске. Много ездил в командировки по всему Дальнему Востоку.

ку, трудился несколько лет в Индии. После Индии приобрел легковой автомобиль. Из него вышел отличный (на мой, конечно, взгляд) семьянин. Сейчас занимается внуками. С ним же жила и его восьмидесятилетняя мать. В основе его жизни всегда был честный труд. Такие люди нужны любому цивилизованному государству.

Думаю, что в настоящее время им – честным труженикам – жить очень трудно. Особенно трудно – морально! Ведь разворовываются результаты труда в основном таких людей, как Владимир Владимирович Кушнарченко. Знать, а тем более, смотреть на это, значит терпеть невыносимую сердечную боль.

Мать Владимира Кушнарченко работала инженером на лесопильном заводе, который тогда носил еще и номер, поэтому полное наименование завода было: "Хорский лесопильный завод № 6". Труд инженера Сталин ценил, потому ее зарплата была такой, что она растила без мужа двоих детей и жила эта семья материально лучше тех семей, где были отцы, но они не были инженерами.

Это позже Никита Сергеевич Хрущев почти уравнивает зарплату инженера с зарплатой уборщицы. Интеллигенцию не любили все коммунистические вожди. Но Сталин еще мечтал о "Мировой революции". А для "победы Мировой революции" нужна была мощная армия. Ее требовалось оснастить современной и высококачественной военной техникой. Для техники нужна промышленность. А последняя без

квалифицированных инженеров мертва. Вот и подкармливал их Иосиф Виссарионович пожирнее, заставляя для этого бесплатно работать десятки миллионов крестьян. Н.С. Хрущев в победу Мировой революции уже не верил. Поэтому и заигрывать с инженерами уже не стал.

Все это я рассказал для того, чтобы объяснить причину наличия в школьные годы у В. Кушнарченко фотоаппарата. Его купить в то время могло очень ограниченное количество людей. Несколько фотографий, сделанных тем самым аппаратом в последние школьные годы, уже более 50 лет хранятся у меня в альбоме.

Учился в нашем классе и будущий Заслуженный (а потом и «Народный») художник РСФСР. Он относился тоже к "пигмеям". Пигмеями у нас в классе называли трёх последних, стоящих в строю на уроках военной подготовки. В учебе знаниями "не потрясал", но рисовал хорошо, что "обязывало" его оформлять все классные стенгазеты. Но неплохо рисующие, по-моему, были в каждом классе. И то, что наш Виталька станет "Заслуженным художником", я не подозревал. Правда, был один интересный случай, который я потом увязывал с проявлением художественного таланта, и который я тогда не способен был разглядеть.

Случай был следующий. На перемене, как всегда, бесились. Чем-то Виталька обидел одну девчонку, и она его обозвала. Отомстить ей тем же способом он не успел, так как вошел учитель, и начался урок. Обидевшая его девчонка была

толстой. Таких мы "за глаза" называли "жиросаломясокомбинат". И вот во время урока по рядам пошел листок, на котором была нарисована консервная банка. На банке довольно точно были схвачены черты лица этой девушки (банка – это голова), и надпись "Свиная тушенка". Конечно, все узнавали и хихикали. Обида была смертельной.

После окончания школы Виталька поступил в Благовещенский горный техникум, который окончил со специальностью "Маркшейдер". По специальности он поработал недолго: год или два. Какая-то, неведомая многим (в том числе и мне), сила потянула его в Москву учиться рисовать. В художественное училище он с первого захода не поступил. Но тогда понял, что надо иметь московскую прописку, с которой поступить в то училище будет проще. Ему растолковали, что для приобретения этой прописки ему надо устроиться работать дворником. Что он и сделает. Как он впоследствии рассказывал, чтобы не было стыдно встречаться с людьми (такой молодой, здоровый и с метлой), он выходил убирать "вверенную территорию" раньше всех дворников. Если знать, как трудно в двадцать лет рано просыпаться и как рано дворники вообще должны начинать работать, то станет ясно – это был подвиг. Но он выдержал этот экзамен. Потом он вспоминал, что в тот период круг его знакомых состоял из бомжей, которые тоже рано просыпались в подвалах, и милиционеров, которые в это время стояли на посту.

Через год он вновь поступает в избранное художественное

училище, и его принимают. Это училище он заканчивает с отличием и его сразу же направляют учиться в высшее художественное училище. И это училище он окончил блестяще. Работать его оставили в Москве. Я видел его дипломную работу. Ценитель я слабый, но если бы эта картина продавалась, я бы ее с удовольствием купил. В Москве он долго не смог жить и работать. Перебрался в Хабаровск, поближе к дому.

Знаю, что его отец погиб в Отечественную войну, поэтому он должен был исполнить сыновний долг перед матерью, которая вырастила и выучила его одна. А он у нее был не единственный ребенок. Мужественная женщина! Уже в Хабаровске он будет иметь выставку своих картин, и в Хабаровске он узнает, что ему присвоили звание «Заслуженный художник РСФСР» и, как я уже написал, позже – звание «Народный художник России».

С Виталькой я встречался и разговаривал много. Знаю, что он собирался нарисовать картину о периоде руководства страной коммунистами, назвать ее хотел "Танец сатаны". Но последние годы я с ним не виделся, поэтому на данный момент судьбу картины не знаю. На всю жизнь запомнилось одно его умозаключение. А произнес он его в ту ночь, которую мы провели с ним после его возвращения из Москвы. Говорили мы с ним "за рюмкой чая" до самого утра. И вот тогда он спросил меня: "Кто у нас в стране лучше всех может видеть наше прекрасное будущее?" Я подумал и говорю: "Люди

творческие: писатели, художники, ну еще и историки". Тогда он спрашивает: "А кто страной управляет?" Очень крамольная мысль для середины 70-х годов.

Конечно, всех одноклассников я не смогу описать. Понадобится много времени и места. По ходу описания своей жизни я коснусь еще многих. А закончило 10-"Б" в 1956 году 27 учеников::14 – девчонок и 13 – мальчишек. Но одну одноклассницу надо вспомнить сейчас. Звали ее Таня. Очень упитанная и физически сильная девушка. Училась она средне. Кажется, какой-то период она в мою сторону "неровно дышала". Но я в то время уже год так же дышал в сторону другой девушки, которая отвечала мне взаимностью. Но это так, к слову. После окончания школы Таня поступила в торговое училище. Эта девушка в числе первых перестанет встречаться с одноклассниками. Не будет она приходить и на традиционные встречи 5-ти, 10-ти, 15-ти и т. д. «...-летия» со дня окончания школы. Позже мы пытались выяснить причину и пришли к выводу, что наша Таня не хочет встречаться с одноклассниками не потому, что не хочет их видеть, а потому, что не хочет отвечать на их вопросы. Работая в торговле, она быстро обошла всех в обеспечении себя материально. Сколько мог заработать честный продавец, мы знали. Поэтому при встрече и, особенно, в гостях, одноклассник мог спросить: "Таня, а как ты приобрела вот этот ковер?" или "Таня, сколько стоит вот этот сервиз?" и т.д. Думаю и сейчас, что это была наиболее правдоподобная версия.

С 9-го класса мы коллективно отмечали большие праздники: 7-е ноября, Новый год и 1-е Мая. Отмечали у кого-нибудь на квартире. Чаще всего это были квартиры Любы Луферовой, Валентины Чичик и, по-моему, Лиды Сиденко. Родители куда-то на это время исчезали или проводили праздник вместе с нами. Был юмор, много смеха (а в том возрасте для смеха многого не надо). Употребляли спиртные напитки, каждый "в меру своей распушенности". Норматив был такой: бутылка водки на троих юношей, на девчонок в той же пропорции – вино. Закуску частично закупали, а, в основном, было свое, "домашнее соленье и варенье". Фотографировались. Кто умел, тот танцевал. Я танцевать не умел, поэтому во время танцев сидел. Понятно, что девчонки пытались расшевелить, предлагали научить. Но напрасно. В то время я был твердо убежден, что настоящему мужчине танцы не к лицу. Никаких неприятных моментов от тех совместных праздников в памяти не осталось. Да и потом, после окончания школы мы встречались и малым коллективом, и большим. Но отношения были чистые как между мужской частью класса, так и женской. И, уж тем более, между противоположными полами. Девчонки были для нас чем-то возвышенным, божественным. Мальчишки имели право их оберегать от других обидчиков, места низменным чувствам не было.

"Обмыли" мы и получение "Аттестатов зрелости". При чем сделали это своеобразно. Как только завершилось вручение "Аттестатов" и почетный президиум удалился за кули-

сы, 10-й "Б", теперь уже бывший, оказался на сцене за занавесом. Стол президиума мгновенно был накрыт бутылками с шампанским, тарелками с конфетами, и под хлопки вылетающих пробок произносились последние прощальные слова одноклассников. Там на сцене нас и нашла теперь уже тоже бывший классный руководитель Тамара Григорьевна. "Я так и думала, что мой класс что-то учудит!" – так или примерно так приветствовала она своих выпускников, поднимая сосуд с шампанским за наше хорошее будущее. Потом был бал, потом ходили на реку, жгли костер.

Но меня там уже не было. Вечером, перед моим уходом на торжественный вечер отец спросил: "А как долго будет длиться ваш вечер?". Я ответил: "До утра". Тогда отец сказал: "Гуляй, сколько хочешь, но помни: в 5 часов подъем и идем на сенокос". Это на ту самую Гальдячку, до которой еще надо было пройти 18 км. Так что я лично с вечера ушел в 10 часов, потому что мне еще нужно было встретиться со своей подругой, с которой расстался в 12 часов ночи. Спать оставалось чуть больше 4-х часов.

Теперь пора рассказать о школьной любви. Несколько раз я уже задел это место. Наверное, эта любовь бывает у каждого, но у всех по-разному. Правда, я не знаю семей, которые могли бы сказать, что мы любим друг друга со школьных лет и живем счастливо уже несколько десятков лет. Но воспоминания у меня остались самые хорошие. Более полувека прошло с тех пор, но кажется, что ничего не забыл. Конеч-

но, это была Любовь, даже с большой буквы. Звали ее Тамара, я ее звал Томой. Жила она на той же улице, на которой жил и я. Ее родители приехали жить на нашу улицу, когда нам обоим было по 12 лет. Она младше меня на полгода. У них дома была библиотека, уже за это я мог в нее влюбиться. Я любил читать, и она давала мне свои книги. А так как я, кроме этого, еще брал их и в библиотеках, то был для того возраста достаточно начитан. Следовательно, нам было о чем поговорить. Прибавим сюда, что в школе она была еще (как тогда принято было говорить) и круглой отличницей, то с ней было говорить и интересно, и опасно. Нельзя было "заливать", т.к. можно было сесть и в лужу. Училась она на класс ниже, т.к. родилась в конце декабря месяца. Понятно, чувства созревали постепенно. Но когда они появились, я их надежно спрятал. Во-первых, женихов я высмеивал многократно, поэтому они могли взять реванш. Во-вторых, можно было обжечься, т.к. я не знал ее отношения ко мне. Вернее, знал, что она ко мне хорошо относилась, но так хорошо она относилась ко многим.

Девчонки в этих вопросах разбираются лучше, они и решились нас свести. Первая попытка провалилась. А заключалась она в том, что одна из них сделала букет цветов, подала его мне и предложила подарить его Тамаре. От растерянности и от желания доказать, что они ошибаются в своих предположениях, я забросил эти цветы в огород. Затем они подключили к этому одного из моих друзей. Тот разведал в от-

кровенном разговоре мое отношение к этой девушке, передал девчонкам, которые и довели дело до конца. Я должен был объясниться в любви обязательно в стихах. Подходящие стихи у них на этот случай были. Пришлось писать. Сейчас я их не помню, но там была такая строка: "Хочу узнать Вашу любовь!". Ответ я получил тоже письменный. Куплет запомнил на всю жизнь.

Ты хочешь знать, кого люблю я,
Его не трудно отгадать.
Будь повнимательней, читая,
Я не могу тебе сказать.

Сейчас, по истечению десятков и десятков лет, могу точно сказать, что ей я обязан многим, и, прежде всего, тем, что она научила меня смотреть на свои поступки со стороны. Это потом я где-то прочитаю, что обращаться с другими надо так, как ты хотел бы, чтобы обращались с тобой. А тогда она была строгим судьей и учителем. Ведь рос то я, прежде всего, на улице. Конечно, нельзя сбрасывать со счета влияние моей семьи и, особенно, матери. Было влияние и школы. И сильное. Но она за три года, которые мы встречались, а потом переписывались, оказало на меня в том возрасте решающее влияние. Я и после, когда мы уже порвали даже и переписку, часто смотрел на себя и свои поступки ее глазами. Она была для меня очень чистой и святой. Обидеть её я не

мог позволить ни себе, ни, тем более, кому-то другому. Достаточно сказать, что первый раз я поцеловал её через полтора года после объяснений в любви. У меня и сейчас о ней самые чистые воспоминания. О ней я в дальнейшем ещё буду говорить.

Чем еще памятны школьные годы? Вспоминаю такую деталь. Однажды с В. Корниенко после школы или даже на летних каникулах ходили купаться в бассейн. Бассейн – это место, где вода Хорской ТЭЦ после выполнения «своих обязанностей» по работе с турбинами (стало быть, это даже ещё пар), необходимых отопительных функций охлаждалась, чтобы вновь вернуться в котлы для нагрева. Замкнутый цикл. И это в 40-х годах прошлого века. Дико читать сейчас, что в городе Владивосток вода не возвращается в систему отопления, и она сбрасывается в море. Так вот, в этом бассейне вода всегда теплая, часто даже горячая. Бассейн большой, можно и понырять и поплавать. Там мы иногда и мылись.

Искупавшись в бассейне, мы с Вовкой пошли к его подруге, которая, как я уже упоминал, училась в параллельном классе. Звали её Альбина. Но, т.к. мать у неё была еврейка, то Володька, шутя, её мать звал Старая Сара, а Альбину – Молодая Сара. На стук в дверь вышел Алькин отец. Увидев нас, он громко сказал: «Аля, к тебе тут босяки пришли!» И только теперь мы сообразили, что мы и в бассейн, и к Альбине в гости пришли босиком. Брюки при этом до колен под-

врачивались. А ведь мы тогда уже были ученики 9 класса. Ходить босиком было не стыдно. Ну а то, что это еще и очень полезно для здоровья, я узнаю позже, когда уже буду семейным человеком, а жена моя будет работать врачом. К сожалению, тогда я уже ходить босиком не смогу. И не только потому, что стыдно, но еще и потому, что так ходить и больно. Нужна привычка и соответствующая кожа на подошве ног. А в те годы к концу лета я мог подошву ног прошить белыми нитками и показывать другим, какой я мужественный. Хотя боли при этом никакой не ощущал. Кожа на подошве толстая и мертвая, как у ботинка.

Как я стал железнодорожником.

Чтобы понять причины моего становления железнодорожником, я должен буду кое в чём повториться. Нужно вернуться в первый послевоенный год – 1946. Я уже писал, что в том году Советское Правительство приняло решение начинать обучение детей в школе с 7 лет. До этого года приём производился только с восьми. Таким образом, в том первом послевоенном году в первый класс пошли дети, которым исполнилось и 7 лет, и те, кому уже было 8. И вот эта двойная “высокая волна” в течение 10 лет прошла по всем школам Советского Союза.

Средняя школа в нашем 20 – тысячном поселке была одна, а начальных – три. Кроме этого, в эту единственную сред-

нюю школу шли учиться дети, окончившие начальные школы в трех ближайших деревнях. Поэтому наш 5 класс уже был с индексом “Е”, но он был не последний, последний был с буквой “И”.

В седьмом классе учителя открытым текстом сказали нам, кому не следует идти в восьмой класс. В то время действовало постановление Правительства об обязательном семилетнем образовании. (Почему-то так и говорили – “семилетнем”, но не “семиклассном”). В старших классах за обучение уже надо было платить деньги. А материально в те годы почти все семьи жили очень плохо. Особенно, многодетные. Тогда семьи, в которых было трое или четверо детей, считались малодетными. В нашей семье, например, детей было семеро. Я по счёту был пятым. На нашей улице жила семья, в которой было 11 детей.

По перечисленным причинам из 9 седьмых классов восьмых получилось три. Интересно вспомнить, что в прошлом 2004 году, когда в Хабаровске я в кругу своих одноклассников отмечал свой 65-летний юбилей, одна из одноклассниц показала нам квитанцию об оплате своей учёбы в восьмом классе. Сумела сохранить! Мы с любопытством рассматривали эту квитанцию, т.к. уже успели надёжно подзабыть.

Наш восьмой носил литер “Б”. Так “бэшником” я и окончил школу. Надо сказать, что, когда мы учились в 8 классе (и этих классов, как я уже сказал, было три), то в это же время 9 класс был один, а 10 класса не было вообще. Война!

Школа не выпустила в 1954 году ни одного десятиклассника! Отсчитывая назад, приходишь к выводу, что в 1944 году в первый класс пришло очень мало учеников, а в 1951 в 8 классе учиться никто не захотел. Пошли кто работать, кто учиться в техникум. Еще отбрасывая годы назад, приходишь к выводу, что в 1944 году в школу шел 1936 год рождения. Знаем, что эти годы отличались особо массовыми репрессиями. Повлияло на рождаемость?

Но зато в 1956 году только наша школа “выдала на гора”, говоря шахтёрским языком, три десятых класса. До этого года, в связи с малым количеством десятиклассников, почти все выпускники без всякого конкурса поступали в ВУЗы. А тут вдруг такой вал!

Обучаясь в старших классах, я твёрдо знал, что мои родители деньгами обеспечить мою учёбу в ВУЗе не смогут. (В старших классах я был единственным представителем многодетной семьи). А стипендии были тогда (и остаются до сих пор) бедными. На них проучиться было нельзя. Поэтому (и не только поэтому!) мечтал об авиационном военном училище. Тем более, что в то время авторитет военных вообще был очень высоким, а у летчиков он был выше, чем сейчас у космонавтов. На моих тетрадях всегда были нарисованы самолеты (винтовые, реактивных мы тогда ещё не видели и в кино).

Но одно “но”! В нашей стране так бывает часто. О приёме в школу с 7 лет постановление приняли, а разрешить при-

ём в военные училища с 17 лет (т.е. соответственно, на год раньше) не сообразили. Поэтому в училище принимали по-старому, только тех, кому исполнилось 18. В нашем 10-м «б» классе училось 13 мальчишек и 14 девушек. Нас троих недорослей (рожденных в 1939 году) даже на военный учет не поставили, так как и в армию призывали тогда только с 19 лет. Девчата над нами подсмеивались, когда 10 одноклассников – парней поехали в военкомат становиться на военный учет, а мы трое остались в классе, так сказать, продолжать грызть гранит науки.

Надо добавить, что к тому времени мои два старших брата отслужили в армии в авиационных частях (один три года, а второй, самый старший, восемь). Старший был призван в 1944 году в возрасте 16 лет, поэтому он служил в начале за себя, потом – пока подрастёт смена до 19 лет, а потом их ещё надо было обучить. Он был авиамеханик.

Вот они-то неоднократно и разубеждали меня в моём выборе. Приводили примеры по полётам, заканчивающиеся катастрофой. Это тоже повлияло на то, что я к окончанию 10 класса вместе с одним одноклассником решил поступать в Магаданский горный техникум.

Маленькое отступление. Когда в одном из фильмов я впервые узнал, что Гитлер в конце войны “ставил под ружьё” 14 летних детей, то я, вспомнив о возрасте своего брата, уходящего в 1944 году в армию (а тогда говорили – “на фронт”) в шестнадцатилетнем возрасте, понял одну из причин нашей

победы. Она была, к сожалению, не в пользу наших полководцев. Ведь я тогда уже знал, что к началу войны в СССР население насчитывало 180 миллионов человек, а в Германии – 60. Как видите, мы чуть-чуть не сравнялись по призывному возрасту.

Но вернемся в год 1956. Почему мы выбрали именно Магаданский техникум? Потому, что, обучаясь на третьем курсе (а мы собирались поступать именно на третий), нас обеспечивали стипендией в 600 рублей. Мой отец, работая на заводе, в то время зарабатывал столько же. Конечно, мы не догадывались, что в Магадане в том году был тоже богатый выпуск из средних школ, и что там (на мой последующий более взрослый взгляд) приняли правильное решение – принимать преимущественно “своих”. “Варяги” после окончания техникума разбегаются по своим малым Родинам, а местные будут работать в своей области.

В силу отсутствия таких важных на тот момент знаний я и мой друг – одноклассник уверенно собрали чемоданы, а родители обеспечили нас деньгами на дорогу “туда”. Так мы отправились в первое в своей жизни самостоятельное и далекое плавание. Ранее мне дальше Хабаровска бывать нигде не приходилось. К нам в компанию подключили ещё трёх девчонок, которые на базе семи классов хотели поступить на первый курс того же техникума. Причина такого выбора у них была та же, что и у нас – высокая стипендия.

На пароход (правильнее было бы говорить “теплоход”, но

его так называли дикторы морского вокзала) мы грузились в порту Находка, прождав его трое суток. На этот же пароход садились и члены комсомольско-молодежного отряда, сформированного в Европейской части СССР (преимущественно из москвичей) для освоения севера Дальнего Востока. Если память не изменяет, то это был третий эшелон. Тогда мерялось всё эшелонами потому, что так тогда возили военных. В крытых грузовых вагонах. В кино это показывают часто. Так через всю страну везли и комсомольско-молодёжные отряды. А всего этих эшелонов в том году было более десяти. И все они перегружались в порту Находка на пароходы и следовали в Магадан.

Здесь надо сделать ещё небольшое отступление. Как известно, в 1956 году прошёл 20 съезд КПСС. На нём был разоблачён культ личности Сталина. А ещё до съезда уже шла реабилитация репрессированных в период того самого культа. Следовательно, из Магадана уехали десятки тысяч невинно осужденных. Вот эти отряды и ехали туда им на смену. Работать же там всё равно кому-то надо! Но ни я, ни мой друг ничего этого тогда не знали. Мы не знали ничего и о культе личности Сталина. И хотя 20-й съезд прошёл в феврале 1956 года, нам в школе о культе не сказали ни слова. В газетах и по радио про культ тоже не упоминали. Доклад был секретный. Сейчас я понимаю, что у Хрущёва, как сейчас принято говорить, была сильная оппозиция. Вот эта оппозиция и скрыла от нас самый главный итог того съезда.

А чтобы мы не испортились, нас, десятиклассников, уже после последнего звонка ушедших готовиться к выпускным экзаменам, срочно собрали в школу и заставили конспектировать речь Жданова, в которой он громил Ленинградскую писательскую организацию (Зощенко, Ахматову и др.). Но не речь Хрущёва о культуре на 20-м съезде!!!

Теплоход, на котором нас доставили в Магадан, носил имя “Балхаш”. В пути были четверо суток. В Охотском море попали в шторм, который знатоки оценивали в 8 баллов. Интересно было стоять на корме и чувствовать, как винты корабля то выходят из волны, и тогда весь корпус теплохода дрожит, то вновь зарываются в море, и дрожь прекращается. Волна только что была рядом с тобой, и ты мог её тронуть рукой, а затем под тобой образуется глубокая пропасть. Именно тогда я понял, что море не для меня. Хоть и не тошнило, и я даже исправно в отличие от друга ходил в ресторан питаться, но самочувствие отвратительное. Шторм длился двое суток.

В Магадане, как я уже сказал выше, мы были не нужны. Поэтому никто из нашей пятерки не поступил. Не прошли по конкурсу. Я не буду останавливаться на деталях, но обида у меня была большая. Ведь я всегда был в классе по успеваемости в первой пятёрке. Бывал даже иногда лучшим учеником. Все, кто меня знал, были убеждены, что я могу поступить не только в техникум, но и свободно в ВУЗ! Стыдно было и писать об этих “успехах” домой, и противно было

просыпаться утром с мыслью, что надо возвращаться “не солоно хлебавши”. Но надо было брать себя в руки. И, прежде всего, заработать деньги на обратную дорогу.

Пошли с другом на стройку. Нас приняли разнорабочими. Начались трудовые будни. Вот в эти дни я немного и познал сам город. До этого любопытствовать было некогда. Самое большое открытие для меня было то, что в Магадане на площади стоял постамент, но без памятника. Спрашиваю: ‘А кто стоял на постаменте?’ Отвечают, Сталин. А куда он делся? Свергли! Объясняют, что первая партия реабилитированных политических заключённых набросила на шею памятника аркан и сбросила его на землю. А так как реабилитация продолжалась долго, то ставить его на место не стали. Всё равно сбросят. Это был для меня первый сильный политический урок и удар по тому, чему нас учили в школе. Всемогущего Сталина, любимого вождя всех народов, к которому всегда по радио и в газетах обращались со словом как минимум со словом “дорогой”, так унижить и не понести никакого наказания!?! Этого я понять не мог. Так могли поступить только враги народов! Эти слова тогда произносились часто. И такое могло произойти только в Магадане. Одно слово – Колыма! Пройдет ещё несколько лет, и эти памятники будут взрывать, и сбрасывать по всей стране. Но это потом. Но тогда в моей голове, хотя я этого ещё не понимал, начали появляться первые микротрещины в доверии к нашей непобедимой и верной ленинским заветам партии,

по имени КПСС.

Проработав более полумесяца и получив расчёт, мы поняли, что здесь нам на обратную дорогу денег не заработать. Нашелся предприимчивый товарищ, который предложил выполнить аккордную работу. Гарантировалась достаточная сумма. Мы бросили работу на стройке и приступили к новой работе. Но стройка не прошла для меня бесследно. Там я познакомился со словом и веществом под названием “чифирь”. Его пил сторож того дома, который мы строили и в котором, в уже отделанной комнате, мы спали на стружках. Этот сторож отработал в местных лагерях 25 лет за убийство. Ехать на материк ему уже было некуда, родственников, не говоря уж о знакомых, за это время он потерял. Поэтому остался “магаданить” до конца своих дней в тех местах, где его и понимали, и неплохо оплачивался северный труд. Он давал мне попробовать этот напиток, изготовленный из чайной заварки. Мне он не понравился, и пил я его тогда в первый и последний раз в жизни.

Аккордная работа требовала от нас не считаться с рабочим временем. Мы и работали от зари и до ночи с перерывом на обед. Наш предприимчивый товарищ хитрил. Работали мы вдвоём с другом. А он был вроде освобожденного бригадира. Появлялся пару раз за день, убеждался, что мы работаем, и под каким-нибудь предлогом пропадал.

Смысл нашей работы заключалась в том, что необходимо было поднять уровень земли возле здания “Дальстрой”,

т.к. каждой весной талые воды топили подвальные помещения в этом здании. А там располагалась и столовая, а, главное, продуктовые склады. Продукты портились. От “Дальстроя” с нами дело имел комендант этого здания. Фамилия у него была или Панченко, или Степанченко. (Надо было вести дневник!). Говорят, что он до этой работы был капитан войск НКВД. То есть, он имел дело с заключенными. Их количество после реабилитации сократилось. А ещё чуть раньше Берия амнистировал уголовников. Пришлось сокращать и войска НКВД. Так наш куратор стал гражданским лицом.

Этот бывший капитан рассмотрел, что наш бригадир не работает, а деньги хочет получать даже больше нас. Понял он и то, что мы “зелёные” в таких вопросах. Поэтому он предложил нам избавиться от бригадира. Все учетные функции он брал на себя. Сказал, вы работайте, а я вас не подведу. На наше заявление, о неудобстве для нас разговора на эту тему с нашим бригадиром, он сказал, что этот вопрос он берёт на себя. С того дня мы бригадира больше не видели. Панченко (или Степанченко) переселил нас жить в столярку этого же здания. Днем на верстаке работал столяр, а ночью этот же верстак служил нам кроватью.

Столяром оказался бывший политический заключённый. Арестован он был на последнем курсе института культуры. Музыкант. Играл на баяне. Говорил, что отсидел в колымских лагерях 18 лет. Давали 25. Не досидел по причине реабилитации. За все лагерные годы ему в руки ни разу не да-

вали музыкальный инструмент. И теперь он учился играть снова. Вечерами рассказывал нам о порядках в лагерях. О том, что лагеря были смешанные, т.е. там же сидели и уголовники. Уголовникам лагерное начальство доверяло командовать политическими. На этой почве бывали стычки, которые превращались иногда в массовые побоища. Однажды, по его словам, в драке участвовал весь тридцатитысячный лагерь. Шум был такой, что не слышно было даже автоматной стрельбы с вышек. Драка прекратилась после того, как была вызвана рота автоматчиков, которые открыли стрельбу прямо по дерущейся огромной толпе. Трупов, с его слов, было сотни.

Интересен и такой факт. Как-то вечером мы пошли погулять по городу и быстро вернулись. Наш столяр (а жил он в этой же столярке, в отгороженной фанерной стенкой клетушке) поинтересовался, почему рано вернулись. Мы ответили, что уже поздно, и боимся нападения на нас грабителей. Ведь это же Магадан! Он засмеялся и сказал, что мы можем гулять хоть до утра, и нас никто не тронет. Здесь есть грабители, но они занимаются серьёзными делами. Мы их заинтересовать не можем.

Бросилось в глаза, что территория, где работают заключенные, огорожена веревочками с красными флажками. Когда мы спросили у столяра, что будет, если заключенный переместится за флажки, он ответил, что по нему конвоир откроет стрельбу как за попытку к бегству. Когда мы сказали,

что в Магадане слишком много мест, огороженных красными флажками, куда нельзя заходить свободным гражданам, он с нами не согласился, заявив, что сейчас—то свободным есть где ходить, а раньше красными флажками огораживали территорию, где могли находиться вольнонаёмные, а остальная территория была занята заключёнными.

Тогда же мне рассказали и такое. В Магаданских лагерях находилась дочь репрессированного маршала Блюхера. У неё был большой лагерный срок. При прохождении какого-то медосмотра было установлено, что она девственница. Это было такой редкостью, что лагерное начальство поощрило её “двойной пайкой” (Слова рассказчика). На какой срок было такое поощрение, я не уточнил. А однажды наш столляр как-то сказал, что Магадан видел столько великих людей, сколько не видела и Москва. Но все они прибывали туда под конвоем.

Ещё один интересный факт я “увёз” с собой из Магадана. Гости из Грузии, приезжая в столицу Колымского края, привозили с собой пару чемоданов лаврового листа для торговли. В продаже в магазинах этого листа почему-то не было. Может быть, специально по просьбе тех самых гостей. Продавали по рублю за штуку. Каждый листик стоил рубль. Как сказал рассказчик, привозили два чемодана листочков, увозили два чемодана денег. В последствие мне это помогло понять, почему в Грузии в сравнении с Россией так хорошо жили, что даже про них анекдоты рассказывали. Они

свои дары природы продавали в России по рыночной цене, а покупали необходимую технику и другие блага по государственной. Вот эта разница и давала им возможность давать щедро взятки московским и другим чиновникам и жить богаче всех в СССР.

Наш сожитель по столярке решил остаться жить в Магадане постоянно. Он съездил на Родину. Родители его уже к тому времени умерли. Знакомые превратились в незнакомцев. Соседи смотрели на него не дружелюбно. Зэк! Тем более (а я это точно знаю по своим тогдашним убеждениям), тогда считалось, что у нас “зря не посадят”.

Наш куратор слово держал. Просил не переживать и работать. Оплачено будет хорошо. Он внушал доверие (а верить нам больше было и некому). Достаточно сказать, что он угощал нас свежими красными помидорами, которые для Магадана были большим дефицитом. Доставлялись они туда только самолетом (на пароходе сгниют!), значит, количество их было небольшое, и стоили они дорого. Но мы и работали везде, где он просил, а не только на планировке площади перед зданием.

Однажды он попросил нас почистить площадь. Пришлось работать и метлой. Подняли пыль. Мимо проезжали машины, на которых везли с работы заключенных. Они нам кричали о том, что наша работа хоть и пыльная, но денежная. А у нас на груди были комсомольские значки. Это они видели, поэтому и иронизировали. Но не матерились.

К концу сентября наша работа подошла к концу. Да и время было уезжать. Панченко – Степанченко пытался нас уговорить остаться работать у него на год, уверяя, что на следующий год мы гарантированно поступим учиться. Но у нас не проходила обида, поэтому мы говорили – домой. Он сам съездил в порт, купил нам билеты на пароход в каюту третьего класса (в Магадан мы приехали по палубным билетам), говоря, что на палубе в конце сентября мы замёрзнем. Он был прав. Перед этим он предлагал нам лететь даже самолётом до Хабаровска, т.к. денег хватит, и ещё останутся. Мы транжирить деньги не хотели. Да и куда нам было торопиться. “Добро бы на свадьбу” – как говорил герой А.С. Пушкина Савельич в “Капитанской дочке”. В день отъезда из Магадана мы ещё до обеда работали, хотя и расчет, и билеты были уже у нас в кармане. На “Победе” комендант отвез нас и на пароход.

Пройдёт много времени, а я этого человека не смогу забыть. Ведь мы для него были никто. С нас ему не было никакой корысти. Но заботился он о нас как самый близкий родственник. Хороший человек! В моей душе он оставил чувство большой благодарности на всю жизнь!

Обратно мы ехали на теплоходе “Феликс Дзержинский”. С нами ехала очередная партия реабилитированных. Мы познакомились с тремя. По их рассказам, им дали 25 лет за то, что они, будучи военными людьми, отвоевав на Японском фронте, после дня Победы сами себя демобилизовали из ар-

мии, т.е. дезертировали. Но позже я засомневался в правдивости их рассказа. А ехали они с нами вместе и на поезде, и сошли мы вместе с поезда на станции Хор. У них там были родственники. Они же попросили нас проводить их до нужного им дома (была ночь). По названному адресу мы догадались, что их родственники ссыльные из западной Украины. Проще говоря, они – родственники бандеровцев. Их в посёлке Хор тогда жило много. Для них специально построили дома, которые образовали несколько улиц. Со слов попутчиков, они тоже были реабилитированы, значит, их посадили за несовершеннолетние преступления? Сомнительно.

Домой мы прибыли в первых числах октября. Бывшие одноклассники или учились в городах, если поступили, или находились в “траурном” состоянии, как и мы. Грустно! Самостоятельная попытка устроиться на работу не увенчалась успехом. Работников отделов кадров отпугивало два обстоятельства: первое, мне нет 18 лет, и второе, у меня 10 классов образования. Рабочий со средним образованием был в диковинку на всех заводах, т.к. в должности мастеров работали, в основном, практики с 4-х классовым образованием. Редко – семиклассное. Пришлось отцу идти к какому-то высокому начальству и доказывать, что мне надо или идти работать, или воровать. Решили принять рабочим на биржу лесопильного завода. Там ворочают с помощью лебёдок брёвна из штабелей и укладывают их на транспортёр. А уже транспортёр эти брёвна доставит в распиловочный цех. В распилов-

ке (так этот цех называли в разговоре) брёвна превратятся в доски различных размеров, которые после сортировочной площадки пойдут по разным другим цехам. Конечной продукцией лесопильного завода были сборно-разборные щитовые дома (которые позже я встречаю на восточном участке БАМа), пиломатериал в виде брусьев и досок, а также опилки, которые поступали на гидролизный завод для производства технического спирта. Этот завод имел три подъездных железнодорожных пути, на которых выгружались брёвна, доставленные в вагонах из леспромхозов, и там же грузилась продукция завода (в эти же или другие вагоны).

Однажды, читая газету, я увидел объявление. В нём говорилось, что техническое училище № 2 г. Куйбышевка–Восточная (ныне г. Белогорск Амурской области) производит дополнительный набор учащихся по специальности “Дорожный мастер” и “Осмотрщик вагонов”. Срок обучения 2 года. Я послал туда письмо. Вскоре пришёл ответ. В нём говорилось, что для решения вопроса о зачислении на учёбу мне необходимо прибыть в училище. Перечислялись необходимые документы. Требовался обязательно аттестат о среднем образовании. Ответ пришёл к тому времени, когда отец договорился о моём приёме на работу.

С этим письмом я пошёл к однокласснику, с которым ездили в Магадан, и который так же пока был безработный. Что за специальности? Мы толком не знали. Дорожного мастера ещё представляли. Мы видели, что когда работали пу-

тейцы на ремонте железной дороги, он ходил в белом кителе с офицерскими погонами на плечах и с шаблоном в руке. А вот, что делает осмотрщик вагонов, представления не имели. Решили, что осмотрщик вагонов осматривает вагоны после их выпуска с вагоностроительного завода. Посоветовались с родителями и решили ехать в это училище учиться на дорожного мастера.

Мать не стала возражать против нашего решения. Позже, вернувшись с работы, согласился и отец. Опять пакуем чемоданы. Мать достала из сундука деньги, которые я вручил ей после возвращения из Магадана, вернула их мне со словами, что обучение любой специальности лучше, чем быть просто рабочим. Слово разнорабочий она не произносила, т.к. на Хорских заводах эта профессия была массовой. Поэтому на вопрос, кем ты работаешь, всегда отвечали: “Я работаю рабочим”.

В училище нам сказали, что группа “Дорожные мастера” уже укомплектована. Остались места только в группе “Осмотрщик вагонов”. Мы вышли, подумали. Решили, что возвращаться второй раз домой ни с чем позорно. Зашли и написали заявления в оставшуюся неуккомплектованную группу. Так я стал железнодорожником. Согласитесь, совершенно случайно!

Учёба в железнодорожном училище.

Техническое училище № 2, в которое я поступил в октябре 1956 года вместе со своим одноклассником, было образовано на базе железнодорожного училища, которое существовало в этих же зданиях ещё за год до этого. В данном случае государство проявило завидную оперативность и вовремя просчитало, что выпускников средних школ девать будет некуда. А главное, для государства была определённая выгода в переименовании железнодорожных училищ в технические. В железнодорожном училище учащиеся находились на полном государственном обеспечении. А это гарантировало обучение, проживание в общежитии, питание и обмундирование – всё бесплатно. Предоставлялись даже небольшое денежное содержание (на мыло и зубную пасту). В техническом училище бесплатное обмундирование и питание исключалось, взамен вводилось обеспечение стипендией в размере 235 (ещё сталинских) рублей. Это тогда равнялось размеру стипендии студента 3 курса техникума. Стипендии в нашей стране всегда были скромными. Понятно, государству подготовка квалифицированных рабочих в техническом училище стала значительно дешевле, а специалисты выпускались более высокой квалификации.

Небольшое отступление. В некоторых училищах профессионального образования, в которые принимали на учёбу только с “аттестатом зрелости”, учащимся внушали, что они по окончании обучения будут иметь среднее – техническое образование. Мотивировка была следующая. Мол, в учили-

ще поступают уже со средним образованием, а училище даёт ещё и техническую специальность, следовательно, после училища учащийся владеет средне – техническим образованием. В последствие во всех училищах, принимающих на обучение лиц с неполным средним образованием, обязаны были давать среднее общее и по окончании обучения выдавать “Аттестат зрелости” (требование закона о переходе к всеобщему среднему образованию). Выпускники отдельных таких училищ в заполняемых анкетах впоследствии так и писали. Я с этим столкнулся в Тынде.

Но вернёмся к нашему училищу. Оно было огорожено высоким, плотным деревянным забором, за которым находилось: учебный корпус (кирпичное, двухэтажное здание), два деревянных двухэтажных общежития (в стиле сталинских барачков) и одноэтажное деревянное здание мастерских, где мы овладевали практическими навыками слесаря. Расположено училище было рядом со станцией, на которой производилось (и сейчас производится) разборка и формирование всех поездов, следующих на восток. В то время раций на локомотивах ещё не было, и всё движение (в том числе и маневровые работы) осуществлялось паровозами. Стрелки переводились вручную, стрелочницами. Никакой централизации этих стрелок на той станции ещё не было. Поэтому маневровый паровоз, производя маневровую работу, давал стрелочникам команду готовить маршрут для каждой группы вагонов своим громким свистком. Свисток на паровозе в

то время тоже был ещё в единственном виде, т.е. громким. В общем, я долго не мог привыкнуть спать под непрерывно раздающиеся пронзительные паровозные свистки.



Группа будущих осмтрщиков вагонов

Комплектование группы “Осмтрщик вагонов” шло тяжело. Занятия в училище начались ещё 1 сентября. И хотя в группах должно было обучаться по 25 человек, в нашей группе после зачисления меня и моего друга насчитывалось только 14 человек. А на календаре уже была середина октября. Несколько дней спустя к нам добавили ещё двоих, прие-

хавших из Хабаровска. Больше группа не пополнялась. Двое учащихся были местные, проживали в городе, поэтому они в общежитии не нуждались. Нас оставшихся 14 человек поселили в одной комнате. В ней мы и прожили весь период обучения.

Срок обучения группы “Осмотрщик вагонов”, как и большинства остальных, был два года. Контингент собрался почти весь из таких как я неудачников. А один из двоих последних имел даже судимость. Он же ранее занимался боксом, поэтому умел хорошо драться.

Готовиться к занятиям в комнате на 14 человек было невозможно. Других мест для подготовки не было. Да мы особенно и не старались, считали это ниже своего достоинства. Очень “хромала” дисциплина. По этой части наша группа вскоре стала худшей в училище. То, что сейчас описывают в армии как дедовщину, в нашей группе появилось сразу. Двое хабаровчан вовлекли в свою компанию моего друга Владимира, физически выглядевшего не слабым, и установили в комнате диктатуру. Смысл той диктатуры заключался в том, что все посылки и денежные переводы должны были попадать в их руки. Мало того, они заставляли других “служить себе”. И если кто-то сопротивлялся, его били. В союзники они брали и меня, но мне устанавливаемые ими порядки не нравились. А после случая, когда они попытались в очередной раз продемонстрировать “свою волю“, а я заступился, пришлось и мне с ними подраться. Мне перепа-

ло, но и у них следы остались. После того случая меня стали “уважать” и оставили в покое. Кстати, здесь я впервые познал предательство, т.к. мой одноклассник в той драке не встал на мою сторону, а выбрал нейтральную позицию. А напади они до этого момента на него, я, не задумываясь, встал бы на его защиту.

Одного учащегося (из Тамбовки), очень боящегося драки, они после нескольких ударов по лицу превратили в человека с парализованной волей. Ему родители часто присылали посылки и денежные переводы. Всё это доставалось им. Мало того, они диктовали ему, что ещё попросить у родителей. Служил он им, выполняя все капризные требования, весь период учёбы. Перед окончанием училища я посоветовал ему пойти к директору, объяснить ситуацию и попросить о направлении работать на какую-нибудь станцию одного, чтобы никто не знал, как с ним обращались в училище. В противном случае, эта судьба будет и дальше его преследовать. Он ходил к директору, и тот просьбу Бориса (так его звали) удовлетворил. Дальнейшую его судьбу не знаю.

Что я считаю очень полезным из того, чему меня научили в этом училище – обращение со слесарным инструментом. Навыки вырабатывались постепенно, доводя до совершенства. Учились-то два года! Молотком я и сейчас попадаю по зубилу, а не по руке.

В группе была создана комсомольская организация. Избрали и секретаря по принципу “лишь бы не меня”. А он

оказался чуть-чуть, как мы выражались, из-за угла мешком стукнутый. Всякий раз, когда предлагаемое им мероприятие группой не поддерживалось, он обзывал не согласных врагами народа. В то время такое обвинение было страшным. Врагов народа эшелонами провозили мимо нас по железной дороге под усиленной охраной. Этими словами разбрасываться нельзя и сейчас, а уж тем более – тогда. Поэтому боксёр не выдержал и дал ему “левой”. Секретарь сделал оборот вокруг своей оси и рухнул на пол.

Его жалобе в руководстве училища придали политическую окраску. Случай разбирали на общем собрании группы. Я в своём выступлении сказал, что получил он то, что заработал. Что он подобным образом оскорблял товарищей и раньше. А это легкомыслие. Меня за мои взгляды передали на разбор в комитет ВЛКСМ училища.

Этот комитет возглавлял один из преподавателей училища. Там я свою точку зрения подтвердил примером из книги А. Макаренко “Педагогическая поэма”. В ней, если кто не читал, Макаренко признаётся, что тоже бил кулаком своего колониста. В общем, разбор закончился объявлением мне выговора по комсомольской линии. Это было первое (но не последнее!) взыскание в моей жизни. В средней школе я получал только благодарности.

Зимой, кажется в январе месяце, нашу группу отправили на ПТО (пункт технического осмотра) вагонов на практику. Моё первое дежурство было ночное. Слесарь, к которо-

му меня прикрепили, поручил носить “шарманку” (так назывался металлический ящик с инструментом) и керосиновый фонарь. Мне вскоре очень захотелось спать, и мой наставник устроил меня в каком-то тёплом месте почти на всю ночь. Но утром я вернулся в общежитие, как и положено, грязным. Что-то эту практику быстро свернули. Позже мы будем ходить в депо ремонтировать вагоны.

В депо работать мне нравилось. Там мы проходили практику в разных цехах и отделениях, постепенно меняясь местами. Особенно я сдружился со слесарем в калыцезаливочном отделении. В этом отделении готовили подшипники скольжения. Вагонов с роликовыми буксами тогда почти не было. Поэтому потребность в подшипниках скольжения была высокая. Я часто, уже проходя практику в других цехах и отделениях, приходил в свободное время к этому слесарю и с удовольствием помогал ему. Он в награду позволил мне изготовить форму и отлить в ней из баббита кастет.

С этим слесарем у меня связано одно очень важное событие. К лету 1957 года у меня от директора училища уже имелся и строгий выговор. Сейчас уже и не помню за что. В июне месяце в депо “горел” план деповского ремонта вагонов. Поэтому последний день месяца, по календарю бывшим воскресеньем, (тогда все субботы были рабочими), объявлен рабочим днём. Отгул всем предоставлялся в понедельник 1 июля. Не знаю почему, но наш мастер на это никак не отреагировал. Поэтому наша группа в воскресенье на практику не

ходила, а в понедельник пришла в депо. А там, кроме дежурного персонала, никого нет. Естественно, группа упустить такой возможности побездельничать не могла. Пока мастер куда-то ходил, и что-то уточнял, группа заперлась в одном из вчера отремонтированных вагонов и “травила” анекдоты.

Мастер, в конце концов, получил команду заняться ремонтом вагона самостоятельно, без рабочих депо. Но найти группу он долго не мог. Потом по голосам определил, что группа в крытом вагоне. Но двери в вагон заперты. Его команду открыть двери никто не выполнил. Все притихли. В общем, он долго убеждал, что двери надо открыть и приступить к работе. Но напрасно, группа его не понимала. Тогда он взял рессорный лист и стал им стучать по двери, угрожая её выломать. На что из вагона слышались выкрики, типа “живьём не возьмёшь!”. Группа держала осаду долго, но перед обедом сдалась.

Мастер привёл всех к директору. Но в этой, ведомой им группе, не было меня и ещё Гоши Солодухина. Тот ездил на воскресенье домой, приехал только утром. Говорил, что почти всю ночь не спал. А я в воскресенье был на дне рождения одной из знакомых девчонок. Гуляли до глубокой ночи. Поэтому тоже не выспался. Вот мы с Гошей и решили, что такая возможность нам дарована самой судьбой. Только спать Гоша улёгся прямо в депо в другом отремонтированном и свежеокрашенном вагоне. Я же вернулся в общежитие и уснул на “вверенной” мне кровати.

Директор долго воспитывал группу, а потом поинтересовался, чем занимались в это время я и Солодухин. (Гоша к этому времени тоже имел от директора строгий выговор.) Мастер сказал, что Солодухин спал в вагоне, у него на спине остались следы свежей краски. А про меня не знает, куда я делся. Директор принял решение: Солодухина – на педсовет с вопросом об отчислении из училища, а меня найти, и, если я не работал, передать тоже на педсовет вместе с Солодухиным на отчисление.

Когда группа ворвалась, как всегда, с шумом в комнату и увидела, что я сплю, многие удивились, почему меня не нашёл мастер. А не нашёл он меня потому, что летом общежитие белили. И в момент, когда мастер хотел проверить комнату, женщина белила потолок с лестницы, которая опиралась на дверь нашей комнаты. Чтобы ей не слазить с лестницы, она сказала мастеру, что в комнате никого нет. Мастер поверил и ушёл. От учащихся я узнал о приговоре Солодухину, и что меня ждёт та же судьба. Надо было что-то придумать. Вот тогда я и нашёл того знакомого слесаря, рассказал ему обо всём и попросил подтвердить, когда мастер спросит, что я весь день работал с ним. Он выполнил мою просьбу. Это меня и спасло. В результате Гошу педсовет исключил из училища, а я продолжил обучение. (Ещё одно подтверждение того, что железнодорожником я стал случайно!)

В то лето наша группа в училище оставалась в единствен-

ном числе. Все остальные проходили практику по станциям Амурской железной дороги. Была тогда такая дорога. Позже её ликвидировали, передав часть Дальневосточной, а в основном – Забайкальской железной дороге.

Горком партии, судя по всему, требовал от директора выделения рабочих рук, т.е. учащихся на сельскохозяйственные работы. Директор объяснял, что учеников у него в училище нет, все разъехались на практику по дороге. Но мы его опять подвели. И как!

Кормили нас в столовой, которая находилась по другую сторону станции. Эта столовая называлась фабрикой-кухней. Кормили за те 235 рублей стипендии. Точнее, за 7 рублей в день. Конечно, этого было скромное питание. “Чувство лёгкого голода” не покидало нас постоянно. Дополнительной “подкормки” почти ни у кого не было. Естественно, что поиски этого дополнительного питания были всегда. В том числе и тем летом.

Вокруг училища находились частные дома с огородами. Мы видели, что в огородах растут и созревают огурцы и помидоры. Вот там мы и находили “дополнительный паёк”. От жителей в Горком КПСС пошли жалобы. Директор был вызван туда, где и убедился, что его из-за нас уличили во лжи. Кроме того, он убедился и в том, что мы продолжаем позорить его училище. Вернувшись, директор проверил в нашей комнате тумбочки. Проверка подтвердила, что жалобы жителей справедливы. Почти в каждой из них стояли банки с

малосольными огурцами.

Опять мы подверглись воспитательной обработке, а в конце директор признался, что он нас прятал. Но теперь мы поедem в колхоз на сельскохозяйственные работы. Прятал он нас, конечно, не от любви к нам. В училище всегда нужна рабочая сила.

Отвезли нас в Возжаевский совхоз, на какое-то отделение. Шли дожди, и нас заставили под навесом сушить пшеницу. Это означало, что под шум нудного дождя мы лопатами бросаем зерно на элеватор, который поднимает пшеницу на некоторую высоту и сбрасывает её на кучу. Куча постепенно растёт в объёме. Потом эту кучу вновь на элеватор, а тот её опять бросает с высоты, но в другое место. И так несколько дней. Такое однообразие ужасно надоело. Позже у Достоевского я вычитаю, что если бы заключённых заставляли переносить песок с места на место на берегу реки или моря, т.е. делать бесполезную работу, они бы кончали жизнь самоубийством. Вот что-то похожее испытывал и я.

Но наступили и солнечные дни. И, если до этого по раскисшей земле два трактора волочили один комбайн (самходных комбайнов в то время почему-то не было), то теперь один трактор мог легко везти два комбайна. Но в колхозе не хватило комбайнёров. Поэтому один из местных совхозных руководителей обратился к нам с вопросом, работал ли кто-нибудь раньше на комбайне. Требуется два человека. Один учащийся заявил, что работал. Ему сказали выйти и сесть в

кузов рядом стоящей грузовой машины. Вопрос, а ещё кто? Все молчат. Тогда я говорю, что немного ранее работал. На самом деле, я до этого видел комбайны на картинках и в кино. Но этого никто не знал, поэтому мне было сказано, тоже садиться в грузовик.

Когда меня высадили в поле рядом со стоящим трактором, на прицепе у которого было два комбайна, а машина с другим учащимся-комбайнёром поехала дальше, ко мне подошёл тракторист. Он задал тот же вопрос, работал ли я раньше на комбайне. Теперь я честно признался, что не работал. Поворчав, что шлют к нему, кого попало, он начал обучать меня обязанностям комбайнёра. Они оказались не очень сложными, и я с ними быстро справился. Во всяком случае, проработал я на комбайне почти до конца нашего пребывания в совхозе. Чем гордился также как и полученным потом значком, на котором было написано: “Участнику уборки урожая на целине”.

Когда подошло время отъезда назад в училище, группа поинтересовалась у мастера, где расчёт за проделанную работу. Мастер ходил в управление и вернулся с сообщением, что всё, что мы заработали, ушло на оплату нашего питания. Короче говоря, мы всё проели. Но это же была наша группа! Где письменный расчёт? (У нас же среднее образование!) Увозить нас должны были на деревянных санях, которые тащил за собой трактор. Шел опять дождь, и дороги “раскисли”. Грузовики по тем дорогам могли ходить толь-

ко в сухую погоду. Мы уже и сидели на этих санях, когда мастер с управляющим сообщили нам о нашем “хорошем” питании. Мы сказали, что не поедем пока не получим расчёта. Управляющий дал команду трактористу ехать. Тракторист тронулся, но мы все соскочили с саней. Трактор встал. Управляющий вновь ушел в контору. Через некоторое время вышла женщина, которая заставила нас расписаться и выдала по пятьдесят с лишним рублей каждому. После этого мы согласились ехать домой.

Зимой нас распределили по станциям Амурской железной дороги для прохождения практики уже в должности осмотрщиков вагонов. При этом учитывали и наши пожелания. Наиболее близкая к дому станция, на которой производили технический осмотр поездов, была станция Облучье. Туда по желанию нас и направили: меня, моего одноклассника и ещё двоих человек. Живая работа всем понравилась настолько, что нас вскоре поставили действующими осмотрщиками. Правда, по положению нам платили только 33% от заработанных денег. Вагонное депо нашу зарплату обязано было перечислять в училище. А уже оттуда нам пересылали те 33%. Но всё равно нам стало жить интереснее: и работа живая, и к стипендии ещё была существенная прибавка.

Когда к концу практики к нам приехал завуч Лев Афанасьевич Бобылев, то администрация депо просила его, чтобы нас всех направили и работать после окончания учёбы в это же депо. Мы не возражали.

В июне месяце мы вернулись в училище и сдали государственные экзамены. Т.к. Л. А. Бобылев, вернувшись со станции Облучье, за хорошую работу снял с меня все взыскания, то после успешной сдачи экзаменов мне была объявлена благодарность.

Какие ощущения остались в памяти об училище. Я уже отметил, что нам прививали хорошие слесарные навыки. Естественно, мы приобрели профессию, нужную на железной дороге. Но и такое ощущение осталось. Группа жила сама по себе, а педагогический коллектив и мастер тоже сами по себе. Правда, нам говорили, что у нашего мастера накануне нашей учёбы трагически погиб сын. Вполне возможно, что это наложило свой отпечаток на его отношения с нами. Был в училище и замполит, которому по должности надо было знать, чем “дышит” каждая группа. Но он тоже был далек от нас, хотя его кабинет находился в общежитии напротив комнаты, в которой мы жили. И только Л. А. Бобылев уже на втором году учёбы мог поговорить с нами так, что это вызывало ответную откровенность. А в целом, вспоминая оценку, которую дал В.И. Ленин декабристам, хочется её поставить и педагогическому коллективу училища – “Страшно далеки они были от народа!”

В период учёбы в училище произошло три важных политических события. Запуск первого искусственного спутника земли. Конечно, этим мы гордились и всем общежитием выходили вечером смотреть, как спутник пролетал над Амур-

ской областью. Это был наш спутник! И после победы в Великой Отечественной войне он ещё раз убеждал нас, как и весь Мир, в силе нашего государства.

Второе событие произошло в Венгрии. Так называемый путч 1956 года. В кинотеатрах демонстрировали документальные кадры об этих событиях. То, что мы ввели войска и подавили это восстание, оставляло двойственное чувство. Во-первых, демонстрировало нашу силу, которая перед этим сломила фашистскую Германию. И это было, конечно, главное ощущение. Но, во-вторых, вкрадывалась мыслишка. Почему, если мы принесли на территорию Венгрии счастливую жизнь, сами венгры не подавили контрреволюцию. Ведь в Гражданскую войну мы смогли сами отбиться и от внутренней контрреволюции и от армады агрессоров. Целых восемнадцать стран! Да каких! Но это была мыслишка, а в целом мы гордились – “знай наших!”

И третье событие. Разгром Хрущёвым антипартийной группы. По этому случаю к нам в училище приезжал кто-то из партийных функционеров и убеждал, что это правильно. То собрание было бурным. Многие из выступавших учащихся говорили, что для них авторитет Молотова выше авторитета Хрущёва. А у меня та микротрещина в доверии КПСС, которая образовалась в Магадане, расширилась. Я уже начал понимать, что Сталин действовал не в одиночку.

Л.А. Бобылев, исполнявший на тот момент обязанности директора училища, с нашего согласия и по просьбе админи-

страции вагонного депо ст. Облучье направил нас работать в город Облучье.

Станция Облучье. Чётный парк. Начало трудовой деятельности.

На ст. Облучье мы приехали утром. Мы – это мой одноклассник Владимир Корниенко, Саня Шведов и я. В этом же поезде до Хабаровска ехали и те двое хабаровчан, которые превратили группу в “бурсу” с соответствующими нравами. Они на перроне, провожая нас, сказали, что начальник депо Облучье должен объявить мне благодарность за обеспечение ПТО вагонов запасными частями. На мой недоумённый взгляд пояснили, что я со ст. Белогорск (это название город Куйбышевка – Восточная получил в 1957 году) на ст. Облучье привёз две новые чугунные колодки. Оказалось, что в мой мешок, в который я погрузил рабочую одежду (“мазутку”), они положили две тормозные колодки (весом по 8 кг каждая), находившиеся последний год под моей кроватью. В комнате у многих под кроватями лежали тормозные колодки, используемые вместо гантелей. А я удивлялся, почему мешок тяжёлый?

В депо нас направили работать в те же смены, в которых проходили практику. Дали направление и в общежитие.

Город Облучье находится в долине реки Хинган, окружённый горами того же названия – Хинганскими. Чётный

парк обрабатывал все грузовые поезда, следующие на восток и пассажирские поезда обоих направлений, вокзал находился здесь же. Располагается парк на площадке, отвоёванной у горы. Эта площадка находилась по высоте примерно на середине горы. Общежитие (стиля двухэтажного барака) находилось рядом с чётным парком, но у подножия горы. Был, конечно, и нечётный парк, обрабатывающий только грузовые поезда, следующие на запад. Он располагался последовательно, у подножия соседней сопки. Поэтому чётный и нечётный пути в городе расходились, образуя большую петлю, а на выходе из города вновь соединялись. Чётный поезд, выходя из нашего парка, сразу же попадал в тоннель. Для него начинался крутой подъём, поэтому он со станции отправлялся тройной тягой. Три паровоза вели поезд до ст. Лагар-Аул, где два паровоза – толкача (один с головы, а другой с хвоста поезда) отцеплялись и возвращались назад за следующим поездом.

Станция Облучье имела электрическую централизацию стрелок, поэтому ни стрелочников, которые “всегда виноваты”, ни стрелочных постов на станции не было. Зато в воздухе было много дыма и твёрдых частиц сгоревшего угля, которые обильно выбрасывались в атмосферу тремя паровозами, берущими состав со станции. По этой причине я часто засорял глаза, так как в мои



занности входило провожать каждый поезд, уходящий со станции. А паровозы, трогаясь с места и набирая разгон, в этот момент выбрасывали максимальное количество гари.

Измерение выхода штока тормозного цилиндра

Кроме этого, станция ещё отличалась и тем, что на ней находилось и администрация Облученского отделения дороги. Отделение имело границы от ст. Архара до ст. Ин. Через год, когда Амурскую железную дорогу расформируют, это отделение войдёт в состав ДВЖД. А ещё позже ликвидируют и это отделение дороги, передав все его станции в состав Хабаровского отделения ДВЖД. Такова краткая характеристика этой станции.

Войдя в общежитие, мы сразу же, по привычке, прошли в комнату, в которой раньше жили. Но она уже была занята, в ней жили две девушки, прибывшие после окончания медицинского училища работать в отделенческую больницу. Мы с ними познакомились. С одной из них у меня будет непродолжительный, но запоминающийся роман. (Об этом чуть позже.) Нас поселили в другую комнату.

Смена, в которой я проработаю два года, состояла из трех групп осмотровиков вагонов, восьми слесарей и четырех смазчиков букс. Группы осмотровиков делились на: четыре осмотровика–пролазщика, которые осматривали каждый вагон с пролазкой под ним и автосцепки, четыре осмотровика, которые осматривали поезд сбоку, в основном буксы и рессоры, (их за это называли боковиками) и четырёх осмотров-

щиков – автоматчиков, дающих гарантию работе автоматических тормозов поезда. Четыре слесаря были закреплены за осмотровиками–автоматчиками, остальные выполняли работы, которые им находили восемь остальных осмотровиков. Смазчицы добавляли осевое масло в буксы, уровень в которых осмотровики (боковики) считали недостаточным и оставляли крышки этих букс открытыми. Смазчицами доверяли работать женщинам, остальные должности комплектовались, как правило, мужчинами. Схема осмотра поездов сохранилась надолго. Но в то время она была новой и называлась ”Осмотр поездов по методу Героя Социалистического Труда Щебликина”. Щебликин в то время был жив. (Впоследствии его раскритикуют в газете «Гудок» как зазнавшегося). Всего смен было четыре. Возглавлял каждую смену старший осмотровик. У нас им был Василий Назарович Русин.

Я был назначен осмотровиком–автоматчиком. Смена была трудолюбивой и дружной. Браков почти не было, нам даже присвоили звание “Бригада коммунистического труда”. Бригаду сфотографировали и премировали. От того присвоения звания у меня осталось одно недопонимание – в смене без оглядки даже на женщин матерились. “Неужели и при коммунизме можно будет материться?”– думал я. А, в целом, присвоение звания считал нормальным.

О Русине Василии Назаровиче. Лет ему было тогда за пятьдесят. Он не курил, почти не пил. Его называли гураном.

Кажется, он был и охотник. А главное, он был честным и справедливым человеком. В смене его уважали. И в присвоении звания “Бригада коммунистического труда” была его огромная заслуга. Здоровье он тогда сохранил хорошее. Кто-то про него сказал, что он бегаёт по парку как сохатый. Зря никого не привлекал к ответственности. Да и наказывал он редко. Наоборот, “своих” работников Василий Назарович в обиду не давал. Расскажу только об одном случае.

Из четырёх осмотрщиков-автоматчиков старше всех по возрасту был Александр Маслобойщиков. Человек семейный, у него на иждивении находилось четверо несовершеннолетних детей. Зарплата наша была невелика, поэтому он ещё имел и подсобное хозяйство. В общем, работал, как сейчас принято говорить, на двух работах. Однажды он проводил с компанией кого-то на вокзале. Был “под градусом” и порядочно. Провожая, лихо играл на гармошке и пел песни прямо у вагона. Время было шестой час вечера. Мимо проходил мастер нашего парка Лещёв. Он и увидел “поддатого” Сашу. Зная, что Саше работать в ночную смену, справедливо решил, что он протрезветь до 20 часов не успеет. Поэтому он передал по смене, чтобы Маслобойщикова проверили на медкомиссии на предмет возможности допуска к работе.

Когда смена собралась, Василий Назарович отозвал нас четверых осмотрщиков – автоматчиков в сторону и поведал об угрозе, нависшей над Александром. Начали думать, как его спасти. Василий Назарович сказал, что он обязан вы-

полнить указание мастера. Следовательно, он должен вести Маслобойщикова в больницу. Но там его “забракуют”. Надо его на кого-то подменить. Ведь документов на работе ни у кого из нас не было, да они и не требовались. Но на кого? Приходим к выводу, что абсолютно трезвого вести в больницу нельзя. Ни врач, ни, тем более, мастер этому не поверят. Поэтому нужен кто-то слегка выпивший или хотя бы с запахом. Ищем. Один в смене признаётся, что в обед выпил стакан водки. Годится! С ним старший осмотрщик и пошёл в больницу, где тот назвался Маслобойщиковым Александром. Вернулись они с документом, в котором врач констатирует слабую степень опьянения и поручает руководителю смены решить вопрос о возможности допуска проверяемого к работе. Допустили и ...отправили Сашу (уже настоящего) до 12 часов ночи спать в смазочную. После «отдыха» он исправно работал до утра. А утром предстал перед мастером с извинениями и объяснением, что он даже чуть-чуть выпьет, всегда поёт песни. Старший осмотрщик доложил мастеру, что команду его он выполнил и показал заключение врача. “Смена решила, что работать он сможет” – сказал он в заключение. Мастер подозрительно осмотрел уставшую за ночь смену. Замечаний от движенцев по обработке поездов не было, поэтому и отпустил всех отдыхать с миром. Так спасли Сашу. До этого и после подобных случаев за ним не наблюдалось.

Ещё мне запомнился рассказ Василия Назаровича о его

молодости. А жил он тогда на берегу Амура. Граница с Китаем тогда была открыта. Свободно ходили китайцы в Россию, а русские в Китай. В основном за продуктами. “Приходишь, бывало в магазин, – говорил он, – а продавца – китайца нет. Брели нужный товар, клали деньги на прилавок и уходили. Никогда обмана не было”. Вспоминаю эти слова часто, думаю, куда же делась та совесть России. Лишили!?! Кто? У Василия Гроссмана позже вычитаю слова: «Лишать человека права на совесть – это ужасно». Но лишали и многократно. А в 90-х годах прошлого века, многие привыкшие к лишениям совести люди, легко с нею расстались уже без принуждения, и оказались в так называемой элите.

Начальником Облученского отделения дороги в то время работал Кувшинов. Про него рассказывали много анекдотов. Например, о том, как он выкручивался по поводу своего отсутствия на работе в момент приезда с проверкой в Облучье начальника дороги. Начальник дороги, не найдя НОДа на работе и дома, велел его заместителям, сказать своему начальнику после появления того в отделении, чтобы он вызвал начальника дороги. По анекдоту, он был у любовницы. За помощью НОД обратился к начальнику больницы. Тот сказал, что помочь ему ничем не может, так как все знают о его богатейшем здоровье. Он действительно был большого размера и большой физической силы. О силе тоже ходили анекдоты. И ещё – весь волосатый как обезьяна. Даже кисти рук заросли. НОД говорит главврачу: “Думай, иначе я погиб!” Глав-

врач, после раздумья, спрашивает: “Тебе аппендицит вырезали?” Тот отвечает, что нет. Тогда главврач и говорит: “Ложись на стол. Его всё равно вырезать надо”. И вырезали. Но это, наверное, всё-таки анекдот. А вот как он двигал поезда в трудную минуту, я видел сам.

Прибыл чётный поезд. Он был негабаритный, поэтому его приняли на специальный путь. На этом пути не было колонки для добора воды. Паровоз по технологии должен был идти станцию “на проход”, без отцепки в депо. В голову поезда зашёл толкач. Я произвёл пробу тормозов, заполнил справку и отдал машинисту ведущего локомотива. Машинист поезда локомотива поинтересовался у своего помощника уровнем воды в тендере. Тот сказал, что маловато. Тогда машинист потребовал от дежурного по станции поставить паровоз на другой путь под колонку. Дежурный игнорировал его просьбу и открыл выходной сигнал. По парковой связи потребовал от машиниста отправляться. Тот залез на паровоз и громким свистком дал сигнал остановки. Позже я узнал, что если бы в тот момент этот поезд не отправился, то потом ему трудно было подобрать на графике “нитку”. Он же негабаритный! Но тогда я был недоволен поведением машиниста из-за того, что мне придётся делать поезду ещё и сокращённую пробу тормозов. Машинист же слез с паровоза и продолжил осмотр паровоза, стуча молотком по колёсам. Слышу, помощник машиниста говорит: “НОД идёт!” Машинист, несмотря на свою тучность и солидный возраст, пулей взле-

тел в кабину, дал длинный свисток, толкач повторил, состав тронулся с места. НОД остановился на полпути, (здание отделения находилось выше по горе, НОДа хорошо было видно) и показал машинисту свой огромный кулак.

В Облучье я получил наглядный пример нетерпимости транспорта к лицам, применяющим алкоголь. Суть его такова. В апреле 1959 года железнодорожники проводили в честь дня рождения В.И.Ленина воскресник. В то время все субботы были рабочими, поэтому преданность идеям великого вождя можно было продемонстрировать только в воскресенье. Путьцы отмечали этот день рождения “ударным трудом” на перегоне. Как это было принято, работали до обеда (до часа или двух дня), а потом обедали с водкой. После этого по договорённости с поездным диспетчером, для них был остановлен грузовой поезд, на тормозные площадки вагонов которого путьцы и сели для возвращения домой. Поезд следовал в нечётный парк, поэтому проходил дома, где жили некоторые путьцы, без остановки. Подпитому, а потому очень храброму дорожному мастеру такое дело не понравилось. Он решил с помощью концевого крана тормоза вагона остановить поезд. Для этого мастер перевалился через борт тормозной площадки и потянулся рукой до крана. А в это время машинист, не видя из-за сопки показания маршрутного светофора (в то время на ДВЖД ещё не было ни автоблокировки, ни АЛСН), “осадил” поезд локомотивным (есть ещё и поездной) краном машиниста. По поезду пошла

реакция. Вагоны ударились о впереди идущий вагон. Дошла эта реакция и до того вагона, где был дорожный мастер в височном положении. От удара он сорвался и рухнул на рельс. Ему отрезало обе руки и обе ноги. Так как в агонии он поднимал голову, то его ещё било и по голове тормозными тягами вагонов. Когда после прохода поезда к нему подбежали люди, он был уже мёртв.

Через три дня его похоронили. Как принято, после похорон поминки. Как принято, меры при этом не знаем. Его бригадир, “напоминавшись”, вечером шёл домой. Идти надо было через чётный парк. Дорогу преграждал поезд. Ему бы обойти три паровоза, которые на этот раз все стояли в голове состава. Но он полез под автосцепку между первым вагоном и паровозом. Его не остановили свистки, которые подавали перед троганием с места по очереди машинисты всех трёх паровозов. В результате ему отрезало ногу. Он стал орать и крутиться на земле рядом с проходящими колёсами вагонов. Последствия могли быть худшие, но подбежавший осмотрщик – автоматчик Маслобойщиков (тот самый!) поймал его за шиворот и оттащил от поезда. Даже нелепая смерть дорожного мастера ничему не научила его бригадира.

Ещё один случай запомнился. Летом пришла гроза. Тучи имели необычный свинцовый цвет. Ливень был “как из ведра”. Я обрабатывал на тот момент поезда “с хвоста” и с правой стороны. Это означало, что после обработки состава все осмотрщики шли в помещение (если, конечно, не подхо-

дил следующий поезд), а два осмотрщика-автоматчика оставались у поезда для проверки действия тормозов. Первоначально от ливня я спрятался под вагон стоящего поезда. Но через некоторое время почувствовал, что мой зад становится мокрым. Через рельс, на котором я сидел, пошла вода. Такого я ни до, ни после не видел. Когда ливень прекратился, и я пошёл до хвостового вагона, стараясь наступать на шпалы, подготовленные путейцами для замены, и те шпалы тонули под моим весом. А за хвостовым вагоном зияла огромная яма. Целый рельсошпальный пролёт висел в воздухе. Земля ушла куда-то внутрь горы. Позвонил об этом дежурному по станции. До исправления путь был закрыт. В эту яму высыпали три вагона балласта. Но куда ушёл грунт? Осталось для меня тайной.

Но этот ливень сделал ещё одно гадкое дело. По распадку между двумя сопками бежал ручей. Звали его официально Красавчиком, а в простонародье – «Переплюнька». Справа и слева от него стояли частные дома. Тот ручей от того ливня так разбушевался, что унёс чей-то дом и бросил его посередине реки Хинган. Дом был застрахован, поэтому хозяин обратился в Госстрах. Страховку ему не выплатили, мотивируя тем, что хозяин при строительстве поставил дом дверями против течения. Вода открыла эту дверь и сорвала дом с фундамента. С тех пор я отрицательно отношусь ко всем видам страхования. А наши страховые кампании и сейчас упорно поддерживают во мне это убеждение.

И о романе с девушкой, с которой я познакомился в бывшей нашей комнате в день приезда в Облучье. Мне она понравилась. Моё ухаживание она приняла. Мы ходили на танцы, в кино, прогуливались по городу. Так прошло несколько месяцев. Однажды вечером я зашёл в её комнату. Женщина, которая на тот момент проживала с ней, сказала, что уходит в гости до утра. Я “свою” Валентину обнимал, целовал. Разговаривали. И так до двух часов ночи. В два часа ночи “моя” Валентина вдруг заявила, что у неё есть другой парень, которого она любит и просит меня к ней больше не приходить. Конечно, я был ошеломлён, но “насильно мил не будешь”. Просьбу её выполнил. Через месяц узнал, что она выходит замуж за одного из жильцов нашего общежития. А ещё через три месяца она родила. Тогда я понял, почему она меня отторгла. Она приехала в Облучье уже беременной. Ей срочно надо было выходить замуж. Время шло, а я не оправдывал её надежды. И та ночь была для меня последним тестом, который я успешно провалил.

В Облучье у меня появился друг, на которого можно было рассчитывать как на себя. Сейчас, на склоне лет я знаю, что настоящих друзей у меня было трое. Остальные – хорошие товарищи. К сожалению, все трое уже в мире ином. Так вот, Дима Лисненко стал вторым другом. С ним мы поселились в одной комнате, занимались фотографией, танцами, выездами и выездами на природу. Вместе играли в волейбол на площадке возле общежития. Он даже пытался учить меня иг-

рать на гитаре. Но так как медведь мне наступил на ухо ещё в раннем детстве, то максимально я смог ему только аккомпанировать. Вокруг нас образовалась хорошая компания. С нами были и девчата из общежития. И не только с общежития. Алкоголь почти не употребляли. На танцы ходили тоже не “под Бахусом”. Нам было весело и так. У меня до сих пор хранится много фотографий того времени. Какой же чистой была та наша компания! Теперь хорошо понимаю это.

Одну слабость я помню за другом Демьяном (так я любил его называть). Он очень боялся зубного врача. В возрасте 35 лет эскулапы г. Арсеньева Приморского края, удаляя у него зуб, внесут инфекцию. Он умрёт от заражения крови. Бывая в городе Арсеньев, я всегда посещал его могилу.

Несмотря на то, что жизнь в Облучье для меня не была скучной, однажды я сделал для себя неоптимистическое открытие. Произошло это ночью, во время дежурства. Обработав и проводив очередной поезд со станции, стоял и смотрел на удаляющиеся три красных огня хвостовых сигналов поезда. В то время каждый поезд сопровождался бригадой из двух кондукторов: главным и старшим. Ранее были ещё и рядовые кондуктора, которые по мере роста надёжности пневматических тормозов сокращались. На площадке хвостового вагона находился старший кондуктор. Он и навешивал на крюки фонари, которые с наступлением темноты зажигал, если они были керосиновые, или включал – электрические. Внезапно в голову тогда пришла такая мысль: “Неужели та-

кая работа на всю жизнь? Скучно!” Вот тогда я и решил, что надо учиться дальше. Куда поступать я знал. В железнодорожный институт. В это время в стране шел процесс замены паровозов на тепловозы и электровозы. На ДВЖД ещё работали паровозы. Но Хабаровский железнодорожный институт уже начал готовить тепловозников. Факультет выбрал механический, а специальность “Тепловозы и тепловозное хозяйство”. Вагонникам я решил изменить.

Тут вспоминается, что в это же время руководители чётного парка, поняв, что меня через некоторое время либо заберут в армию, либо я поступлю в институт, прикрепили ко мне слесаря для обучения. Через три месяца его испытают и присвоят квалификацию “Осмотрщик вагонов”. А мне вы платят денежное вознаграждение. Фамилию своего первого ученика помню до сих пор.

Шёл четвёртый год как я окончил школу. Многое позабыто. А надо сдавать вступительные экзамены и пройти по конкурсу. В местной средней школе впервые открылись платные подготовительные курсы. Я записался. У меня стало совсем плохо со свободным временем. Работа, вечером курсы, в общежитии зубрёжка. Вспоминаю, как однажды я отпрашиваясь с работы на час раньше и бегу в школу. Пробегая в районе рынка по лестничному спуску, увидел под лестницей спящего пьяного. У меня мелькнула мысль, как он может так бездарно транжирить драгоценное время.

Весной 1960 года меня пригласили в военкомат и предло-

жили учиться в военном училище. Двухлетняя отсрочка от армии после окончания профессионального училища заканчивалась. Мне был предложен выбор. Я записал – Дальневосточное Высшее Военно-морское училище имени Макарова. Факультет назвал механический.

Шло время, меня в военкомат не вызывали. В начале июля отправляю документы в Хабаровский железнодорожный институт. Через неделю после отправления документов вызывают в военкомат и предложили учиться в Благовещенском общевойсковом училище. Говорю, что я записывался в военно-морское училище. Отвечают, что всё, выбора у меня больше нет. Информировую их, что я поступаю в железнодорожный институт. На что мне подполковник заявил, что тогда пойду служить солдатом. На том и расстались.

Экзамены сдал нормально, даже два балла было лишних. Получив документ о зачислении, еду в Облучье увольняться и сниматься с учёта. Уволить уволили, а военкомат снимать с учёта отказался. На моё заявление, что я теперь студент ВУЗа, где есть военная кафедра, подполковник ответил, что я, прежде всего, военнообязанный и пойду служить, а не учиться.

Еду опять в Хабаровск, захожу к декану, Рагозину Николаю Александровичу. Тот внимательно выслушал мою проблему и взял телефон. Звонил на военную кафедру. После разговора с кем-то из военных преподавателей, он назвал мне адрес, кабинет и фамилию полковника в Крайвоенкома-

те. Тот должен решить мою проблему положительно. Я попал в тот кабинет, но не к тому полковнику. Получил оценку, что я дезертир, но не откручусь, пойду служить. Вновь в деканат, вновь Николай Александрович берётся за телефон. С военной кафедры через некоторое время позвонили и сказали, что я попал не к тому полковнику. Теперь моё внимание заострили на фамилии, а не только на военном звании. На следующий день я попал к “своему” полковнику, и тот сделал ходатайство к Облученскому райвоенкому о снятии меня с военного учёта. Подпись генерала.

Когда я с “бумагой” пришёл к декану (а он просил обязательно зайти), Николай Александрович сказал, что для надёжности он уже сделал такое же ходатайство от имени ректора института. Но, говорит он, ещё я должен пойти в Управление ДВЖД, и попросить такое же ходатайство от имени начальника дороги. Мне такую “бумагу” сделали и в управлении ДВЖД, спросив только о специальности, по которой я буду учиться.

Вооружившись тремя солидными документами, я вновь приехал в Облучье, в Райвоенкомат. Документы подавал по очереди. Прочитав ходатайство руководителя института, военком сказал, что он ему не указ. Подаю вторую, начальника дороги. Пока он её читает, кладу перед ним главную, генерала. Взглянув на неё, он, проворчав о моём нежелании служить, попросил принести моё дело. На нём написал: “Снять с учёта в порядке исключения”. Счастливая минута!

Сейчас я часто думаю, что мне очень везло на высоко порядочных людей. Или их тогда было очень много! Ведь и для Николая Александровича Рогозина я был просто один из сотен студентов, ещё не начавший учиться в ВУЗе. Ну, забрали бы меня в армию. На моё место приняли бы кого-нибудь из абитуриентов, числящихся в кандидатах. А он воевал за меня, как за своего сына.

Институт

Я очень гордился, что поступил в лучший (на мой взгляд) институт города. Здание института отличалось красотой, при нём солидное общежитие. Тогда, в 1960 году это общежитие в институте было единственным. Разрастаться ХаБИ-ИЖТ (Хабаровский институт инженеров железнодорожного транспорта), как по учебным аудиториям, так и в общежитиях будет позднее. Отзывы о преподавателях тоже были хорошими. Тем более что с одним из них, Николаем Александровичем Рагозиным, у меня уже состоялась приятное знакомство.

Когда, в конце концов, мне удалось сняться с военного учёта, уже было 5 сентября. В деканате сказали, что я являюсь студентом 114 группы, и что моя группа убирает картофель в селе Амурзет Еврейской автономной области. Мне необходимо следовать туда же. Добираться до своих сокурсников пришлось по реке Амур на теплоходе. Плыть и любо-

ваться берегами понравилось. В то время ещё пели “русский с китайцем братья на век”, поэтому китайцы со своего берега нас приветствовали сцепленными над головой руками.

В совхозе все студенты жили в длинном, только что построенном сарае. Внутри по обеим сторонам и на всю длину сарая были сделаны деревянные нары. На них студенты укладывали матрасовку, набитую соломой, тем же набитую наволочку и стелили простыни с одеялом. Всем этим “инвентарём” нас обеспечивал институт. На этих постелях и спали без какого-либо деления студенты и студентки. День работали на поле, вечером после ужина было часа два свободного времени. Потом спать. Уставали сильно, поэтому спали на свежем воздухе крепко.

В начале октября нас освободили от тяжёлого крестьянского труда и вернули в Хабаровск. 114 группа отличалась от всех других групп тем, что была полностью мужской. Преподаватели её назовут гвардейской. А преподаватель практических занятий по высшей математике Мария Михайловна Комова потом даже скажет, что это единственная группа, где не надо оглядываться при разговоре, так как она твёрдо знает, что среди мужчин стукачей нет. Сразу оговорюсь, она ошиблась. В нашей группе как раз и был стукач, вернее – сексот, но об этом чуть позже.

Наверное, не только у меня студенческие годы остались в памяти, как самые счастливые годы. Хотя нагрузка, особенно на первых двух курсах, была большая. Так как у меня был

четырёхлетний перерыв между школой и институтом, я боялся остаться в хвосте и занимался старательно. Ни лекций, ни практических занятий не пропускал. Всё свободное время посвящал тоже занятиям. Читальный и чертёжный залы были моим постоянным местом пребывания. На воскресенье ездил домой, к родителям. Посёлок Хор, где я вырос, и где жили мои родители, находился в 75 км южнее Хабаровска. Вот этот день и был днём моего отдыха. Да и то с собой часто брал какое-нибудь задание. Самое непривычное было то, что в течение семестра почти нет никаких оценок преподавателей. Поэтому оценить своё положение по знаниям трудно. Приеду утром в понедельник в институт и вижу, что кое-кто уже обогнал меня в выполнении заданий, курсовых работ. Догоняй!

Обстановка в группе и в институте была доброжелательная. Заниматься ничто не мешало. Если в комнате нас было семь человек и заниматься было трудно, то в учебном корпусе предоставлялись залы. В общем, первый курс у меня вмещается в три слова: занятия, столовая и сон. И я перестарался, так как по итогам первой сессии меня “повесили” на доску почёта. А это мне не нравилось. Во-первых, не люблю выделяться, а во-вторых, сразу начинают нагружать общественной работой, которую я тоже не любил. Потому я чуть-чуть сбавил в темпе и спокойно прозанимался на всех следующих курсах.

12.апреля 1961 года после занятий в чертёжном зале воз-

вращался в общежитие. Слышу необычно большой шум, точнее рёв, который извергался почти из всех окон пятиэтажного здания общежития. Рёв торжествующий. Спрашиваю идущих из общежития студентов, что случилось. “Гагарин в космосе!” Радость огромная, как 9 мая 1945! На фоне лозунга “Нынешнее поколение Советских людей будет жить при коммунизме” этот подвиг Ю. Гагарина и нашей науки смотрелся убедительно.

О том, что в группе есть стукач, мы узнаем на первом же курсе во втором семестре. В соседней комнате, где также жили семеро студентов нашей группы, произошло “ЧП”. Их всех вызывали в отдел КГБ. За что? Оказывается, они в комнате перед сном, как всегда, слушали радио. Обсуждая последние известия, нелестно отзывались о деятельности Н.С.Хрущёва. Культ личности уже был осуждён самим же Н.С.Хрущёвым. Жертвы культа личности Сталина реабилитированы, репрессии осуждены. Поэтому их не арестовали, как это делалось в 1937 году, но с ними провели предупредительную работу и прилично попугали. По окончании той работы с них брали подписку о неразглашении содержания беседы и самого факта вызова. Один из жильцов комнаты не смог вынести такой тайны в себе, вызвал меня на улицу и рассказал об этом. Через некоторое время в курсе была вся группа. Начали гадать, кто “стучит”? Перебирали всех семерых. Методом исключения, а этому учат в ВУЗе, мы постепенно вычислили его. Бить не били, но обстановку

создали такую, что он ушёл из общежития.

Стукач благополучно окончит институт. Кто куда был направлен и работал после окончания института, мы знали. О нём – нет. Его я случайно встречу через много лет в московском аэропорту, вместе будем лететь до Читы. Приглашу в гости. Побеседуем. Щепетильную тему не затронем. Одно удивит меня. С его слов, он работал в Рязани на одном из предприятий всего лишь старшим инженером. Был женат, имел, как и я, двоих детей. Но у него был и автомобиль, и дача. Я в то время работал начальником службы локомотивного хозяйства. О том, чтобы купить автомобиль или дачу, у меня и мыслей не возникало. Не за что. Пришёл к выводу, что труд “сексотов” советская власть оплачивала хорошо.

После первого курса большинство студентов запишутся в студенческий отряд, который будет направлен в Охотский район на рыбную путину. Для нас это была реальная возможность самостоятельно приодеться к следующему учебному году. С улыбкой вспоминаю до сих пор, как мы писали заявления в комитет ВЛКСМ института. В тексте надо было писать высокопарные слова, типа “хочу помочь Родине” и т.п. А один наш студент (Юра Васин) написал честно: “Прошу зачислить меня в отряд, так как я одёжку поизносил”. В комитете приняли это за юмор и заставили переписать заявление.

На путину до Охотска летели на самолёте АН-10. Летел впервые. Интересно было смотреть с высоты карту Хабаров-

ского края. Путина запомнилась тем, что первый месяц работать приходилось круглосуточно, с перерывами на еду и на не очень продолжительный сон. Казалось, что только усну, а гудок рыбозавода уже будит, зовёт опять обрабатывать рыбу, которую катера в ловушках тащили к берегу. Кета шла хорошо. Завод перевыполнил план, а мы хорошо заработали.

Первый курс ещё запомнится тем, что некоторые студенты, окончившие вечернюю школу, институтскую программу не одолеют. Их за многочисленные “хвосты” отчислят. Минуты расставания не приятны. Ощущение, что ты ему остался что-то должен.

На втором курсе для нас отменили военную кафедру. В армию в это время стали призываться юноши 1941-1945 годов рождения, которых по понятным причинам было мало. Поэтому правительство решило поправить дело за счёт студентов. Как и в настоящее время. В течение первого курса нас, не служивших в армии, по очереди вызывали в военкомат и обменивали свидетельство призывника на военный билет. Выдали военные билеты в нашей группе почти всем, кроме меня и А. Егиазарян. Это нам аукнется на 4-м курсе.

Второй курс запомнится лекциями, которые читали ректор института В.И. Дмитренко (“Сопромат”) и зав. кафедрой Ю. Зингерман (“Теоретическая механика”). Запомнится это ещё и тем, что среди студентов ходила такая поговорка: “Термех сдал – можешь влюбиться, сопромат сдал – можешь жениться”. А какие цветные чертежи на доске выполнял Зин-

герман! Залюбуешься! Ректор Дмитренко В.И. оставит в наших душах след не только своими лекциями. Мы узнаем, что он своего сына Игоря, окончившего этот институт (по нашей же специальности), направил на периферию отрабатывать трёхлетний долг молодого специалиста. А ведь мог, как это делают многие, пристроить хорошо и рядом! Дисциплина “Сопrotивление материалов” оставит у меня на всю жизнь твёрдое убеждение в том, что можно опереться только на то, что сопротивляется. Жаль, что это многие руководители всех уровней не знают и знать не хотят. Учились плохо?

На этом же курсе буду ещё раз удивлён способностями девушек. В Облучье мне нравилась, и я больше года встречался с работницей сберкассы Марусей. (Я её звал Мурысьской). Одновременно с ней мы поступали учиться, я в Хабаровск, она в Благовещенск в Финансово-кредитный техникум. Оба поступили, переписывались. Ей надо было учиться всего полтора года. Она писала, что сдаёт последние экзамены и приедет ко мне в Хабаровск. Конечно, девушки в этом возрасте уже выходят замуж, а я об этом тогда и не думал. В моих планах было окончить институт холостяком, и ещё пару лет поработать, а уж потом, став на ноги, можно будет думать о женитьбе. На ком? Не задумывался. Возможно, моя Мурысечка это понимала не очень хорошо, но её мать в таких вопросах была посильнее. Когда с Благовещенска дочь приехала домой, мать убедила её выйти немедленно замуж за человека, которого она для неё уже подобрала, заверив,

что лучшей партии ей не найти. Разумеется, в той партии я проигрывал (нищий студент всего лишь второго курса). Девчата из нашей прошлой компании мне всё это рассказали. После свадьбы моя “неспетая песня” приехала в Хабаровск.

Когда мне сказали, что на вахте меня ожидает девушка, я не подумал, что это была она. Зачем она меня ждёт? Ещё больше меня удивило, когда на улице она обняла меня и хотела поцеловать. Я отодвинул её руки и спросил, какая у неё сейчас фамилия? Она сказала, Морозова. Мне осталось заявить, что я ждал девушку, но у той девушки была другая фамилия. На том и расстались. Позже, после раздумий, меня не так уж и удивило, что она вышла замуж. Ей пришлось бы меня ждать долго. А годы идут. Но зачем она приехала ко мне?

Чтобы закончить “женский вопрос”, сразу скажу, что ещё раз буду очень удивлён, когда прочитаю дневники К. Симоннова. Там он напишет, что когда первый раз отбили у немцев Новороссийск (сдавали и освобождали его за Отечественную войну дважды), то комендант города покажет ему пачку заявлений, изъятых из немецкой комендатуры, в которых советские девушки просили зачислить их “на работу” в открываемый публичный дом. Город был в руках у немцев всего полтора месяца. Заявлений было двести штук. Комендант сказал Симонову, что не знает, что же с теми девушками делать. А вот когда я узнаю, что в Турции (и не только в Турции!) всех проституток называют “наташками”, это меня уже

не удивит.

После второго курса я опять был на рыбной путине. Но на этот раз кета шла очень плохо. Поняв, что там “ловить” нечего, я использовал травму ноги как предлог, чтобы улететь домой. Дома меня взяли временно поработать на лесокombинат. Суть той работы в том, что надо из бассейна, заполненного сплавленными по реке брёвнами, подавать эти брёвна баграми на элеватор. Элеватор доставлял их в распиловочный цех. Там я проработал месяца полтора и заработал на новый костюм.

Третий курс. Один студент этого курса в своём стихотворении, напечатанном в газете “Дзержинец”, информировал, что теперь: “Я мимо двери деканата твёрдой поступью иду”. Многие третьекурсники находят себе какую-нибудь сезонную работу. Я и ещё двое парней из нашей группы устроились на период отопительного сезона на две ставки зольщиками в кочегарке автоколонны. Начало отопительного сезона в октябре, конец в начале мая. Работа очень “пыльная, но денежная”, давала нам прибавку ещё почти в две стипендии. В наши обязанности входило вывезти золу, которая накопилась за сутки под котлами. Затем на тачке завести в кочегарку угля столько, чтобы с запасом хватило на следующие сутки. Сделал работу, можешь уходить. Мылись в душе в котельной, но всё равно ресницы и нос отмыть от сажи полностью не удавалось. Работали добросовестно. И нас оценили. Предложили и на четвертом курсе повторить договор. Мы

так и сделаем. Впоследствии эта запись в трудовой книжке даст мне право получить пенсию на полгода раньше, чем я предполагал.

С этой работой связано ещё одно воспоминание о человечности Н.А. Рагозина. У Гены Соболева умерла мать. Группой сбросились ему на дорогу и на похороны. Он уехал. А нам, оставшимся двоим (Гена был третьим), теперь надо было работать в кочегарке за троих. А это связано, хотели мы того или нет, с пропуском некоторых занятий. И теперь более частых. Однажды староста группы зашёл к нам в комнату и сказал, что в деканате ставится вопрос о лишении стипендии нас, оставшихся “кочегаров”. Иду в деканат и рассказываю Николаю Александровичу о смерти матери у Соболева, о том, что Соболев вместе с нами трудится в кочегарке. А сейчас мы работаем и за него. Следовательно, у него по возвращении будет зарплата. Вопрос о снятии нас со стипендии отпал. Николай Александрович сделал замечание, что надо вовремя ставить в известность деканат.

Ещё одна история оставила след в моей памяти о третьем курсе. Групп по подготовке тепловозников было две: одна наша (уже под номером 134) и 133-я. В 133-ей учился Гриша Куркин, одарённый и очень трудолюбивый студент. К нему валом шли за помощью сокурсники, и не только из его группы. Он никому не отказывал. И получалось часто так, что на экране успеваемости в лидерах шли те, кому он помогал. А сам он был в числе отстающих. Его даже вызывали в дека-

нат. Тогда он садился и за неделю, другую догонял всех передовиков. По итогам учёбы на первых курсах ему дали персональную стипендию им. Дзержинского. Это справедливо. Мы признавали, что он в учёбе на голову выше других. Так как у него на учёбу уходило времени меньше, чем у других, а тратить его на увеселительные мероприятия он не любил, то Гриша всегда был ещё чем-нибудь увлечён. У него у первого в институте появился транзисторный приёмник собственного изготовления в мыльнице. В это время господствовали ламповые приёмники. Потом Гриша увлечётся изучением английского языка. Над его кроватью в комнате будет висеть график ежесуточного освоения новых английских слов. В последствие на скучных лекциях он будет с помощью своей “мыльницы” слушать передачи на английском языке, и передавать нам их содержание.

На первых двух курсах он терпеть не мог обязательных занятий физкультурой. Преподаватели этой кафедры, соответственно, не ставили ему зачет. Деканату приходилось утрясать этот вопрос. Сам Григорий считал это пустой тратой времени. И вдруг на третьем курсе, когда уже не было в расписании обязательных занятий физкультурой, наш Гриша купит спортивный костюм, кеды (о кроссовках мы тогда ещё не слышали) и каждое утро перед занятиями начнёт бегать. А так как он не курил и почти не употреблял алкоголь, то результаты у него заметно росли. На 4-м курсе его уже будут включать в легкоатлетическую команду факультета в сорев-

нованиях на первенство института.

На третьем же курсе мы проходили такую дисциплину, как “Детали машин”. Дисциплина трудная. Мало кто с ней мог говорить на “ты”. Преподавал нам её Д.Высоцкий. Самодур. Он нам ещё на лекциях сказал, что эту дисциплину знает на “отлично” только один какой-то учёный. Сам Высоцкий знает её на “хорошо”. Студенты могут знать только на “удовлетворительно”. Поэтому к нему на переэкзаменовку ходили многие студенты. В основном, они брали измором. Вот этот доцент в силу своих убеждений поставил Грише “удовлетворительно”. При этом пробурчал: “Это ты зазубрил или подсмотрел”. Куркин вышел с экзамена чуть ли не плача. В их группе учился “твёрдый троечник”, но уже с большим жизненным опытом студент Э. Филипсон. Он берёт Гришкину зачётку (сам он уже получил законную “удочку”) и заходит в аудиторию к Высоцкому. Открывает зачётку и показывает первый семестр, второй и т.д. А там сплошные “Отл”. Потом указывает пальцем на “удовлетворительно” и спрашивает: “Разве так бывает?”. Высоцкий расхохотался: “Бывает. У меня так было!” Провозгласив, что их кафедра не кафедра крохоборов, он зачеркнул предыдущую оценку, ниже поставил “Отлично”, и расписался. Остальные данные на этой строчке посоветовал заполнить самим.

После 3 курса мы по программе проходили практику в Хабаровске на заводе “Дальдизель”. В основном, это была экскурсия по цехам. В механическом цехе мне доверили сни-

мать заусенцы с шестерёнок после изготовления их на станке – автомате. Помнится, что мне за это даже что-то заплатили. Но запомнилась не так сама практика, она носила ознакомительный характер. Запомнился метод распределения деталей по их качеству.

После снятия заусениц я сдавал шестерёнки в ОТК. Обмеривала и сортировала их женщина, которая оказалась землячкой. Она тоже была с Хора. Я обратил внимание, что после обмеров землячка делила “мой” шестерёнки на три кучки. Спросил, почему так. Она объяснила. Детали, как известно, должны изготавливаться по чертежу, но с определёнными допусками. Также по чертежу. Кто связывался с ними, тот знаком с «+» и «-». Так вот, если деталь изготовлена строго по чертежу (без отступлений), она считалась идеальной и шла в одну кучку. Те же, которые были в середине допуска, в другую группу. Ну а те, которые были на пределе, те в третью. Я спросил о дальнейшей судьбе этих кучек. Оказывается, из идеальных деталей готовились дизеля на экспорт. Из средних – дизеля шли для нужд Минобороны. Ну а из остальных деталей дизеля отправлялись на заводы, готовящие гражданскую продукцию, в частности, речные суда.

Позже я узнаю, что США тоже делят детали, но с точностью до “наоборот”. Лучшая продукция остаётся в своей стране.

Так как лето 1963 года мы проводили в Хабаровске, то по субботам я, по-прежнему, ездил домой. В июле месяце моя

младшая сестра готовилась к вступительным экзаменам в Уссурийский сельхозинститут. До этого она в составе группы одноклассников целый год зарабатывала необходимый на то время производственный стаж на заводах г. Арсеньев Приморского края. Домой готовиться к экзаменам она приехала не одна, а с одноклассницей Людмилой, которая тоже готовилась поступать, но в Хабаровский медицинский институт. У нас ей было готовиться удобно, никто и ничто не мешало – мои родители в то время уже жили одни, дети разъехались. А на экзамен в Хабаровск ездила на пригородном поезде. Когда я окончил школу, моя младшая сестра перешла в 5 класс. Поэтому я относился к ней и её одноклассникам, как к детям. Но они подросли.

В субботу вечером я с двоюродным братом был на танцах. У меня была подруга, с которой я танцевал и которую провожал домой. На этих же танцах в кругу своих одноклассников была и подруга моей сестры. Сама сестра в это время уже уехала в Уссурийск. Незадолго до окончания танцев ко мне подошёл брат и сказал, что, если я не приглашу на танец Людду, она очень обидится. Так она сказала ему. Делать нечего, она у нас в гостях, обижать нельзя. Я подошёл и пригласил, думал, на один танец. Отойти не могу уже 48 лет.

С моей женой (тогда ещё будущей) было, мягко говоря, недоразумение при поступлении в институт. Экзамены она сдала все, кроме одного, с оценкой отлично. За один получила четыре. Но в списках зачисленных в институт её фа-

мили не будет. Вечером со слезами об этом она рассказала мне. А я с возмущением рассказал об этом же в своей группе. Группа тоже возмутилась. Один студент в нашей группе был член комитета ВЛКСМ института. Он нашёл ещё одного “комитетчика”, и они вдвоём пошли в комитет ВЛКСМ мединститута. Описали там ситуацию. Те пошли разбираться в приёмную комиссию. Оказалось её не зачислили по “ошибке”. В общем, она уехала в колхоз студенткой. А через год у нас была студенческая свадьба.

В начале четвертого курса я и А. Егиазарян, единственные из группы, имеющие на руках приписные свидетельства, получили повестки из военкомата с вызовом на медкомиссию. Комиссию мы оба прошли, и нам обоим сказали, что мы призываемся в армию сроком на три года (тогда так служили, а во флоте – четыре!). Меня посадили за какой-то стол заполнять длинную анкету. В ней было около 60 вопросов. Мне даже кто-то из членов военкомата подсказал, что это требуется для направления в ракетные войска. Настроение паршивое, рука еле пишет. В графе “образование” написал, учусь на 4 курсе ХабИИЖТа. Какой-то мужчина из состава призывной комиссии остановился за моей спиной и стал читать мою анкету. Спрашивает: ”Что, действительно учитесь на 4 курсе?” Показываю ему студенческий билет. Он уходит. Через некоторое время возвращается с военным комиссаром, указывает ему на меня. Тот смотрит мой студенческий, затем на меня. Заявляет, что он оговаривал старшекурсников не

трогать, но его ослушались. Говорил он это для того мужчины, который его привёл. Затем взял моё личное дело, что-то написал на нём и сказал, что я свободен. Я говорю, что здесь ещё и мой однокурсник. Где его дело? Написал тоже что-то на нём и говорит, приведи его. Иду за Анатолием. Тот в это время с группой призывников слушает инструктаж сержанта. Беру его за руку и ташу. Он ничего не понимает. Говорю: "Уходи отсюда, а то забреют". Смеюсь, что для него наступил уже дембель. Полковник убедил его в правильности моих действий. Прямо с комиссии мы пошли в ресторан.

Мне вновь повезло, встретился порядочный человек, который исправил действия непорядочных чиновников. Я даже не знаю ни его фамилии, ни должности. Но знаю, что это один из множества честных людей того времени.

Мы, студенты, были уверены, что наша жизнь улучшается и улучшается устойчиво. В то же время, мы знали про дефицит рабочих рук в стране. Поэтому на 4 курсе нами были организованы платные курсы шоферов – любителей. Рассуждали мы так. Мы будущие инженеры. Инженеры будут ездить в производственных интересах на служебных автомобилях. Этот вывод мы сделали, просмотрев несколько технических фильмов, снятых в США. Хрущёвская оттепель! Закон о космополитизме уже не действует. Рабочие руки, потребность в которых в стране постоянно росла, надо беречь. Вот мы и будем самостоятельно водить служебный (да и личный, в покупке которого не сомневались!) автомобиль. От личных

шоферов откажемся. Сейчас это смотрится очень наивно. Но тогда мы в это верили свято.

После 4 курса подавляющее большинство тепловозников было направлено на преддипломную практику в локомотивные депо Средне-Азиатской железной дороги. На этой дороге, проходящей по пустыне Кара-Кум, паровозы, требующие много воды, в первую очередь были заменены тепловозами. Поэтому там уже был накоплен большой опыт эксплуатации и ремонта тепловозов. Первые тепловозы серии "Да", "Дб" ещё в 40-х годах для них построили американцы. В период нашего пребывания там еще работали машинисты, которые ездили за этими тепловозами в США. Последующие тепловозы серии ТЭМ, строящиеся у нас на Брянском машиностроительном заводе, почти не будут отличаться от тепловозов, построенных в Штатах. Нам предстояло этот опыт перенять. Я в составе группы из 10 человек был направлен в город Ашхабад.

Так далеко ездить на поезде мне тогда ещё не доводилось. По предварительной договорённости, я должен был заехать в Облучье к другу Демьяну, а потом подсесть на поезд, в котором будут ехать из Хабаровска "однокашники". Друг Демьян уже был женат, у него был ребёнок, у которого прорезались зубы. Ребёнок плакал, не давал нам спать предыдущие две ночи. На третью ночь, когда я должен был подсесть в поезд к сокурсникам, мы будильник не заводили. Были уверены, что не проспим. Но ребёнок в эту ночь спал. Спали и мы. И

поезд Хабаровск – Москва я проспал. Чтобы его догнать (а он был не скорый), я через восемь часов сел на скорый поезд под названием “Россия”. В Новосибирске у нас должна была быть пересадка. Так вот, до Новосибирска я тот обычный поезд не догнал. Почти за четверо суток скорый сократил разрыв всего на 4 часа. А я – то думал, что скорым он назван не только из-за цены билетов.

По Средне-Азиатской дороге мы ехали в июле. Жара. Никаких кондиционеров тогда не было. Но разницу в обслуживании пассажирских поездов паровозами или тепловозами почувствовали сразу. Если по Транссибу поезд вели паровозы, и в открытые окна на постель садилась гарь из паровозных топок, постель быстро чернела. На Средне-Азиатской дороге постель оставалась белой.

В Ташкенте у нас была очередная пересадка. Имея время до следующего поезда, ходили купаться на Комсомольское озеро. Там на песке мои шлёпанцы расклеились. Температура! Ещё больше температуре песка мы поразимся в Ашхабаде. Там, покупавшись в озере, мы по хабаровской привычке с разбегу бросились на песок. И тут же взлетели вверх. Живот красный. Ожог! Температура песка градусов 80.

В Ашхабаде, чтобы устроиться в общежитие, пришлось искать директора железнодорожного техникума. Нашли его в погребе. Прятался от жары. Жара в Туркмении особенная. В тени +44.. В Хабаровске, сколько бы я не загорал, мои волосатые ноги никогда не облазили. В Ашхабаде, куда мы

приехали, уже “поджарившись” на пляжах реки Амур, мои ноги, не говоря уж о спине, дважды облезли.

Когда устраивались в общежитие, комендант сказала нам, что селит она нас в такие-то комнаты, но ночевать мы там не сможем. Поэтому она сразу подсказала, что надо брать кровати и выносить во двор, в тень виноградников, сплошным потолком, висевшим над головой и отделявшим двор от невыносимого солнца. Действительно, в комнате температура была как в духовке. Спали мы во дворе три месяца. Но и во дворе уснуть было не просто. Постель под тобой быстро становилась мокрой от пота. Поэтому перед тем как лечь в постель, идёшь к колонке (она здесь же, во дворе), под ней окунаешь себя полностью и в постель. Если повезёт, уснёшь, пока испаряется вода. Не повезёт, операцию с колонкой повторяешь. Иногда это делаешь трижды. Однажды уже почти в два часа ночи какой-то мужик, измучившись бессонницей, заорал: “.....(нецензурные слова), да будет здесь когда-нибудь зима!” Мы сразу догадались, что это мучается сибиряк.

По городу ходишь весь мокрый от пота. Постоянное желание пить. Именно там я поверил, что опытные продавцы на квасе (не на пиве!) могли покупать себе машины. Такие доходы на недоливе, при таких длинных очередях!

Практика у нас была длительная. Два месяца работали слесарями в цехе подъёмочного ремонта (ныне ТР-3) в бывших Ашхабадских тепловозремонтных мастерских. В этих мастерских на начальном этапе освоения ремонта тепलो-

зов, изготовленных в США, производился и заводской ремонт. Ремонтная база была мощная. Там мы видели Рахматуллина, автора книги по ремонту тепловозов и частого гостя этого цеха.

Через два месяца нас, после нескольких дублёрских поездок, поставили в наряд помощниками машиниста. Поезда водили на участке Душак – Ашхабад – Бами. Четыре месяца нам давали между поездками отдых только 12 часов. Остался в памяти ритм жизни: еду, ем и сплю. Опять будят, опять столовая, опять кабина тепловоза. Не знаю, что случилось там с бригадами, но нам свободного времени не оставляли.

Но мы и зарабатывали неплохие деньги. Получив первую приличную зарплату, я отправил перевод жене. Через некоторое время пришло ругательное письмо, объясняющее, что она не за этим выходила замуж. Впоследствии, когда я напомнил жене о том письме, приговаривая, что могла же она тогда обходиться малым, отвечала, что была глупой.

31 декабря нас всех десятерых вызвали в поездку. В результате Новый 1965 год мы встретили в кабинах тепловозов. Утром 1 января съехались в общежитие. Решили, что встретить новый год надо сейчас и ложиться спать. Чувствовали, что скоро вызовут опять в поездку. Так все и сделали, кроме одного. Тот спать не лёг, принял “на грудь” и после обеда. Его от поездки отстранили. Потом (2 января) его вообще переведут до конца практики работать слесарем.

В то время никаких медкомиссий не было, поэтому состо-

вание локомотивных бригад оценивал дежурный по депо. Ну а в праздник ему в помощь назначался кто-то из машинистов – инструкторов. Когда вечером 1-го января был вызван в поездку, то меня он и обнюхивал. Наклоняясь ко мне, он спрашивал, с кем я еду. Не уловив запаха, наклонился ещё раз и спросил: “А машинист ещё не пришёл?” После этого дежурный по депо сказал мне, какой тепловоз надо принимать.

Начинали мы ездить на тепловозах серии ТЭ-2. Но уже в процессе нашей практики их начали менять на серию ТЭ-3. Этот тепловоз против ТЭ-2 был не только в два раза мощнее, но и более мягок на ходу. Когда вели пассажирский поезд, мне не верилось что скорость 100 км. Не чувствовалось!

К национальному вопросу. У нас с туркменской молодежью было полное равенство. Не различались. А вот один машинист-туркмен в январе месяце, когда установилась самая холодная температура (-4 градуса), объяснил похолодание в Туркмении тем, что к ним начала ездить всякая сволочь! При этом он смотрел в мою сторону. За меня заступился мой машинист по национальности иранец. Он его долго отчитывал за близорукость.

Однажды в пункте оборота мы принимали тепловоз от бригады, машинистом которой был туркмен. Но не это главное. Главное то, что у него помощником был тоже машинист, но русский. И это было ему не наказание. Просто машинист-туркмен был Герой Социалистического Труда!

Считаю долгом привести ещё один пример из жизни в

Туркмении. Железная дорога на том участке, где мы водили поезда, проходила вдоль границы с Ираном. В некоторых местах колючая проволока границы подходила к железной дороге на 50 метров. И вот однажды в третьем часу ночи на перегоне в свете прожектора локомотива появляется мужик со страшным выражением лица и машет нам сигнал остановки. Экстренное торможение! Но поезд стать, как вкопанный не может. Поэтому мы проехали мимо того мужика ещё метров 400. Всматриваемся в рельсы, в каком месте они будут разобраны? Стали. Ждём, что тот, кто нас остановил, прибежит и расскажет, в чём дело. Никого не видно. Тогда машинист берёт молоток и уходит в темноту вдоль поезда. Я остался в кабине тепловоза один. Жутко! Граница рядом! Минут через 20 машинист возвращается, залазит в тепловоз и матерится. Ясно, ничего страшного нет. Облегчённо вздыхаю и спрашиваю, в чём было дело. “Да пьяный кондуктор, сволочь, свалился со встречного поезда!” – ответил машинист. Весь героический настрой вмиг завял. Такая проза!

Запомнилось мне одно крушение. Рассказал о нем машинист, с которым до его отпуска я ездил помощником. По возвращении из отпуска он вел поезд, который назывался «чановой». Этот поезд состоял из тепловоза и одной цистерны и развозил воду по станциям – пустыня, вода дефицит. А с другой станции ушли платформы с тупом, видимо, были плохо закреплены, и пошли под уклон ему навстречу. Произошло столкновение, и американский тепловоз серии «Да»

сорвало с тележек, и он по этому туфу прокатился как по льду. Машинист и помощник остались живы. Дело было ночью. С той станции, откуда ушли платформы, звонили пограничникам, просили предупредить машиниста. Как? Чем-нибудь красным. Машинист говорил: «Видел я красные ракеты, и что»?

Еще один случай, скорее трагикомичный. Поезд тронулся со станции и едет на небольшой скорости, вдоль железной дороги метрах в 50 идет автомобильная дорога. Машинист увидел, что впереди по дороге бежит мужчина, а за ним в отдалении несколько человек. На всякий случай поезд еще сбавил скорость. Мужчина забежал на переезд и лег на рельсы. Поезд подъехал и встал, машинист вышел и подошел к мужчине.

– Ну и что лежишь?

– Жить не хочу, режь!

– Знаешь что, за передние колеса я отвечаю. Ты пройди назад и там ложись, а я поеду.

– Вот гад, и правда ведь зарежет!

И ещё одна “деталь” запомнилась из поездной практики. Один из машинистов, с которым мне довелось ездить около месяца, отличался от всех остальных тем, что ночью ему обязательно надо “дремануть, хоть минут пятнадцать!” Так он в последствие мне свою слабость объяснил. А сразу это меня удивляло. Иногда вызывают в поездку в полночь, и потом ты едешь всю ночь. Самые трудные часы с четырёх и

до семи утра. Вот в это время я замечал, что упомянутый машинист ведёт поезд, спит и уверенно нажимает рукоятку бдительности после появления свистка ЭПК. Рукоятка тогда устанавливалась под потолком кабины. Глаза машинист не открывал, голова тоже находилась в прежнем спящем положении. Понятно, что я в это время в дизельное помещение не ходил, а следил за перегоном. Однажды решил “помочь” машинисту. Встал за его спиной и, как только раздался свисток электропневматического клапана (ЭПК), нажал на рукоятку бдительности. Машинист открыл глаза и спрашивает “В чём дело?” Вот такую “дружбу” машиниста и прибора бдительности я запомнил на всю оставшуюся жизнь. Думаю, что не он один так водит поезда.

Уезжали из Ашхабада 3 февраля. Вернее, улетали. Ведь мы хорошо зарабатывали! В последний день сходили в баню. Шли из бани в белых рубашечках. Пиджаки сняли. На улице было +18.

В Ташкенте пересадка. Там шёл дождь. Далее с посадками, но без пересадок, летели до Хабаровска. В Хабаровске приземлились под утро. На улице -28 и сильный ветер! С женой была предварительная договорённость, что встречаемся утром на вокзале и едем пригородным поездом на Хор. На Хору от вокзала до дома моих родителей 1,5 км. В общем, резкая смена климата, влажные носки, летние туфли и кожаные перчатки стали следствием обморожения одного уха и пальцев обеих ног и рук. До этого случаев обморожения у

меня не было.

Дипломное проектирование запомнилось тем, что с нами готовил проект и заместитель начальника локомотивной службы А.М. Коц. Писал добросовестно. Он был освобождён от работы на весь период проектирования и защиты. Диплом инженера у него был, но паровозника.

А защита проекта запомнилась, кроме всего, тем, что у меня по спине ручьём стекал пот. Получил оценку “Отлично”. Но ещё больше запомнилась защита дипломного проекта Г. Куркиным. Я с ним жил в одной комнате, болел за него. Он единственный из нас что-то изобрёл. Им был спроектирован “свой” ускоритель запуска тепловоза. Со всеми расчётами и выкладками. Но информацию об этом зевающая комиссия прослушала. А на дополнительные вопросы (о высоте ворот в цехах) он не ответил. Как истинный инженер-конструктор он считал, что для этого есть справочники. И голову этим не забивал. Оценка получил “Хорошо”. И лишился диплома с отличием.

В этот день наш Гриша впервые в жизни напился. А я тогда пришёл к выводу, что он не там учился.

Что запомнилось об институте ещё. Я тогда видел двух первых космонавтов: Ю.А. Гагарина и Г.С. Титова. Правда, Гагарина мы бегали встречать, когда он ехал из аэропорта в гостиницу, которую называли резиденцией Эйзенхауэра. Он ехал в открытой машине с командующим военным округом. Сзади сидела его жена. Вид у неё был измученный. А Юрий

Алексеевич стоял с поднятой рукой и “по-гагарински” улыбался. Потом мы добежали за машиной (а двигалась она по улице Карла Маркса очень медленно) до гостиницы и начали скандировать: ”Гагарин! Гагарин! Гагарин!” Он вышел на балкон, ответил на несколько незапоминающихся вопросов, а затем, сказав, что ему надо с дороги умыться, удалился. А летел он тогда в Японию.

А Герман Степанович был в нашем институте. Чтобы его не придавили, организовали оцепление. Я стоял в оцеплении. Когда Титов выходил из института, я с ним встретился глазами. Он проходил в полуметре. Кивнул мне.

Ещё один интересный момент. В Хабаровске была какая-то американская делегация. Лучшим по техническому оснащению в Хабаровске на тот момент был наш институт. Эту делегацию и привезли к нам. Их водили по лабораториям, показывали действующие макеты. И хотя они все имели фотоаппараты, никто ничего не фотографировал. Когда их вывели из института, и они ждали автобуса, к входу в институт подъехала телега с лошадкой. На ней нам к большому перерыву привозили пирожки из столовой. Вот эту лошадку на фоне солидного здания с мощными колоннами они дружно стали фотографировать. На следующий день пирожки привезли уже на трёхколесном мотороллере.

Локомотивное депо Хабаровск. Цех профилактики.

В том, что мне придётся работать на ДВЖД, у меня сомнений не было. На этой дороге я работал до поступления в институт, а в конце четвёртого курса при предварительном распределении молодых специалистов мне такое решение уже объявили. Но Дальневосточная дорога большая, в каком депо? Их на тот момент было 14. Так как я был женат, а жена училась в мединституте, который, как известно, заочного факультета не имеет, я понимал: работать мне нужно только в Хабаровске. Иначе семья развалится. Жена только что окончила второй курс. Впереди ещё целых четыре года, если обойдётся (не обошлось!) без академического отпуска. У меня уже были жизненные наблюдения, которые убеждали, что семья должна жить всегда вместе.

С такими мыслями я и прибыл в управление ДВЖД. В кабинете начальника службы локомотивного хозяйства, куда меня направил отдел кадров дороги, мне сразу предложили локомотивное депо на ст. Облучье. Мол, ты оттуда приехал, туда и езжай. Объясняю, что не могу: семья распадётся. В общем, после нескольких дополнительных вопросов начальник службы Долженко И. Ф. направил меня в мединститут за справкой, подтверждающей, что моя жена действительно окончила 2 курс и продолжает учиться на лечебном факультете. После доставки справки без проволочек получил направление в локомотивное депо, которое расположено на ст. Хабаровск-2. Для непосвящённых скажу, что на территории города находится четыре станции. Кроме уже названной

станции, есть ещё три: Хабаровск-1, куда прибывают все пассажирские поезда (это центр города), ст. Амур (начало города, если едешь с запада) и ст. Красная речка (конец города).

Начальник депо Пётр Акимович Волошин поинтересовался, где бы я хотел работать. К тому времени у меня было убеждение, что уверенно могу и хочу работать только помощником машиниста тепловоза. Была к тому же тайная надежда поводить поезда и в должности машиниста тепловоза. Хотя эта надежда была слабая. Я понимал, что депо только начало получать тепловозы (серии ТЭ-3), опыт ремонта и эксплуатации их ещё очень скромн. Да и специалистов-тепловозников было пока очень мало. Решение начальника меня не удивило. Он направил меня работать бригадиром в цех профилактики (ныне цех ТО-3). В моём присутствии мастеру комплексной бригады Ф.Д. Вороненко было сказано, что, как только я освоюсь с бригадой, меня назначат мастером вместо него, а он будет переведён по его же просьбе приёмщиком тепловозов.

Оклад бригадира в этом цехе равнялся 95 рублям, а оклад мастера – 135р. Действовал районный коэффициент равный 1,2. В общем, на 4 курсе я, работая в котельной автоколонны, вместе со стипендией, имел такие же деньги. Отец, узнав об установленном мне окладе, сказал, что для этого пять лет учиться не надо. Но я об этом тогда не думал. Предстоящая работа заставляла волноваться. Справлюсь ли? Как встретит меня бригада?

Фёдор Дмитриевич Вороненко представил меня бригаде как будущего мастера. Может поэтому, а может, действовавший в депо в целом доброжелательный климат помог, но я проработал бригадиром всего три недели. И ничего такого особенного за этот период припомнить не могу. Хочу отметить, рассматривая депо Хабаровск теперь уже с колокольни 73-летнего пенсионера, проработавшего в течение 46 лет на 4-х железных дорогах, что в этом депо была по тем временам довольно развитая демократия. И заслуга в этом, прежде всего, работавших там ранее начальниками депо Ивана Васильевича Севастьянова и Александра Моисеевича Коц.

Жить меня определили в общежитии, где комендант, увидев в паспорте штамп о регистрации брака, потребовала расписку, что жену в общежитие не приведу. Кроме того, начальник депо предупредил, чтобы я и о квартире целый год не заикался (по действовавшему тогда «Положению о молодых специалистах» меня должны были обеспечить квартирой в течение года). Пока жена была на летних каникулах у своих родителей, а затем ездила в составе студенческого отряда на осеннюю (кетовую) путину на нижний Амур, я жил в общежитии. К её возвращению в Хабаровск я подыскал комнату в частном доме по улице Кронштадтской (на втором же Хабаровске), в которой мы и прожили более года. Там у нас и сын родился.

Цех профилактического осмотра тепловозов (ТО-3) и малого периодического ремонта (МПР) находился в первом

корпусе депо. Всего корпусов на тот момент было четыре: второй использовался для смены колёсно-моторных блоков и обточки колёсных пар на станке КЖ-20, третий – для производства большого периодического ремонта (ТР-2), в четвёртом корпусе производился подъёмочный ремонт тепловозов (ТР-3) без съёма дизелей. В третьем корпусе находились и все заготовительные цеха и – на втором этаже – администрация депо. Администрация цеха эксплуатации находилась в отдельном здании рядом с пунктом технического осмотра тепловозов (ТО-2).

В цехе профилактического осмотра тепловозов (сокращённо мы его называли “профилактикой”) работало круглосуточно четыре комплексные бригады, сменяя друг друга через 12 часов. Каждая смена находилась на хозрасчёте. Бригада цеха МПР (ТР-1) работала в две смены по 8 часов. И тоже была на хозрасчёте. Тогда был период реформ по А.Н. Косыгину. На мой взгляд, это был самый умный Председатель Совета Министров за все годы Советской власти и последних двадцати лет реформ. Алексей Николаевич хотел развязать руки самым малым коллективам и экономически стимулировать их к достижению высоких и постоянно растущих результатов. Но Советская власть обладала способностью уродовать самые замечательные методы и способы, начиная от воспитательной системы А. Макаренко и кончая Щёкинским методом. И всё-таки!

Каждой бригаде задавался на каждый месяц план ремонта

тепловозов. На каждый выданный из ремонта тепловоз планировался определённый фонд по зарплате и (отдельно) по материалам. Ясно, что выполнение плана и производительность труда не могли быть ниже 100%, но и (начальник депо меня сразу об этом предупредил), не выше 115%. Почему не выше? Считалось, что осмотр это осмотр, но не ремонт. Осмотреть можно и на 300%. Труднее сделать те проценты руками. Что, конечно, сомнений не вызывает. Но и в тоже время это было тормозом. Но об этом позже.

На момент принятия мной бригады хозрасчёт у неё был минусовой (перерасход) и по зарплате, и по материалам. Впрочем, в таком же положении были и все остальные бригады, работающие в этом цехе. При условии выполнения плана ремонта и экономии финансов по зарплате и материалам мастеру полагалась премия до 40% (такого размера премию мастерам депо дали один раз и то при смене начальника депо), и начислялся фонд мастера. Этим фондом мастер распоряжался самостоятельно, поощряя тех, кто отличился в работе. Согласовывать ни с кем не надо. Приказ мастера отдавался прямо в бухгалтерию. Но, ни разу никто из мастеров цеха профилактики такого фонда в 1965 году не имел. Соответственно, не получал и премию. Почему?

Норма часов и численность бригад на ТО-3 была такова, что при проведении за смену профилактики двум тепловозам выработка норм была почти 100%. Остальные не достигающие часы до 115% мастер дописывал в нарядах допол-

нительным ремонтом, т. е. выполнением тех работ на тепловозах, которые не входили в цикл обязательных работ. На сверхцикловые работы деньги не планировались. Короче говоря, дополнительный ремонт вёл к перерасходу и фонда заработной платы, и материалов. И с этим все пять бригад цеха смирились, считая, что планы бригадам задаются не реальные.

Бригады цеха ТО-3 состояли из 8 слесарей по ремонту дизельной группы, 4-х слесарей по ремонту электрооборудования тепловозов, 4-х слесарей по ремонту электроходовой группы и 4-х обтирщиц тепловозов. Обтирщицами работали женщины, остальные должности комплектовались только мужчинами. Кроме этого, с каждой сменой работали представители других вспомогательных цехов: трое из цеха по ремонту топливной аппаратуры, двое из цеха по ремонту автотормозов, двое из аккумуляторного цеха, двое экипировщиков, в обязанность которым входило готовить и снабжать тепловозы водой и дизельным маслом. Ещё из комендантской команды было 4 уборщицы, а из инструментального цеха – слесарь инструментальщик, в обязанность которого входило принимать с тепловозов весь инструмент перед ремонтом и выдавать его при выходе тепловоза под поезд. Ещё он следил за состоянием всех противопожарных средств тепловоза. В депо обязательно круглосуточно работали: токарь (иногда два), слесарь дизель-агрегатного цеха и лаборант, берущий на анализ с тепловоза воду и масло.

Все перечисленные работники вспомогательных цехов находились в оперативном подчинении мастера комплексной бригады цеха профилактики. Мастеру комплексной бригады помогал руководить работой смены бригадир, а для производства необходимых замеров и занесения их в соответствующую книгу в каждой смене работал техник по обмерам. Это была тоже женщина.

Проработав месяца три со своей сменой, я заметил, что в бригаде есть резервы времени. Особенно в ночную смену. Возникла мысль, что если в смену добавить одного слесаря-электрика, одного слесаря-электроходовика и двух слесарей дизелистов, то в ночную смену можно будет сделать не два, а три тепловоза. Собрал старших слесарей и высказал свою мысль. Пояснил, что я далее дополнительный ремонт писать в наряд почти не буду. Даже цикловые работы на тепловоз полностью записывать не смогу (115% – предел), но зарабатывать они будут больше при 115 процентах. Рост зарплаты должен был произойти за счёт повышения разрядности работы, т.к. дополнительный ремонт, как правило, имел низкие разряды. Цикловые работы требовали высокую квалификацию исполнителей, поэтому и хорошо оплачивались. Согласие было получено.

Разъяснили потом и всей бригаде. Старшие слесари имели авторитет, поэтому особых возражений не последовало. Обратился в отдел кадров депо и попросил принять в мою бригаду четыре слесаря. Просьба была удовлетворена.

В течение следующих трёх месяцев бригада уже имела экономию денег, но они уходили на погашение предыдущего перерасхода, так сказать, гасился долг. Четвёртый месяц стал плюсом уже и нарастающим итогом. Бригаде был начислен фонд мастера, а я получил премию. И так пошло каждый месяц. Слух быстро распространился по депо. Зарботки наших слесарей выгодно отличались от зарботков слесарей других смен. Те стали "давить" на своих мастеров, даже писать в газету.

Приезжал в депо корреспондент краевой газеты «Тихоокеанская Звезда». Беседовал и со мной. Я не мог сказать корреспонденту о 115% потолке, поэтому объяснил, что частично от тепловоза (0,1) я брал на себя и в наряд не записывал. Почему? Потому что верхний и нижний картер дизеля осматривает мастер по положению. И т. д. В общем, позже мне стало известно, что, беседуя с корреспондентом, начальник депо назвал меня жуликом, но всё осталось без изменения. В результате бригада перестала ночью спать, больше работать, больше зарабатывать, а большая зарплата радовала жён наших слесарей. Жёны стали надёжными моими союзниками. За нами потянулись другие бригады. Растущий приписной парк тепловозов и растущая перевозочная работа дороги потребовали со временем делать три ТО-3 не только ночью, но и днём.

Полную поддержку (а я с ним часто советовался) я находил у старшего мастера цеха профилактики Игоря Валенти-

новича Дмитренко. Я о нём упоминал в разделе «Институт» как сына ректора. С ним можно было говорить практически на любую тему. Будучи по сравнению со мной более опытным, этого он никогда не подчёркивал. С ним связан мой казусный случай. Во время контрольного запуска теплового появился посторонний металлический стук. Осмотр дизеля и всего вспомогательного оборудования причину стука не выявил. Пошёл к Игорю Валентиновичу, рассказал о проблеме со стуком. Он пришёл, тоже всё осмотрел, молча сошёл с теплового. Подошёл к передней автосцепке, положил на неё руку, и стук прекратился вместе с её вибрацией. Жаль, что через год совместной работы, он ушёл работать в институт на преподавательскую должность. Знаю, что он и там остался простым и честным человеком, хотя будет расти и в звании, и в должности. А замена ему будет не равноценная. Значительно хуже.

Никогда не забуду, как на первом месяце работы в должности мастера мне потребовалось объявить на планёрке, что одному из слесарей за плохую работу я снижаю размер премии. Сделать мне это было очень тяжело. Но и не объявить тоже было нельзя, т.к. от этого зависела дальнейшая дисциплина в бригаде. По-моему, в момент объявления (первый же раз в жизни!) я закрыл глаза. Но когда открыл их, посмотрел на бригаду, никаких изменений не заметил. Земля под мной тоже не провалилась. Воспринято было как должное.

И ещё помню, как попался на незнании. Где-то на третьем

месяце моей работы мастером, принимая работу от дневной смены в субботнюю ночь, я понял, что где-то после полуночи надо будет на дизеле укладывать коленчатый вал. Ранее мне ни разу не приходилось делать эту работу. А она не простая. Решил пойти на хитрость. Поставил на эту работу (смена цилиндровой гильзы) двух самых опытных дизелистов. К тому времени, когда они должны укладывать коленвал, я вывел из цеха отремонтированный тепловоз и начал производить контрольный запуск и осмотр его в действующем состоянии. Не тороплюсь. Думаю, что после укладки того злополучного вала, я поднимусь на тепловоз и приму порядок укладки. Одновременно ликвидирую и пробел в своих знаниях. Но не тут-то было. Прибегает ко мне на тепловоз слесарь Д. Григорьев и говорит, что они не могут уложить коленчатый вал. Ну, думаю, проверяют мои знания, разбойники! (Позже убедился – нет, не проверяли.)

Пришлось признаться, что я до тех пор ни разу его не укладывал, но теперь будем укладывать коллективно. Вспоминали порядок по отдельным элементам, начиная от номеров шеек, за которые надо брать специальным чалочным приспособлением. В конце концов, уложили и произвели проверку. Запуск и реостатные испытания показали, что ремонт произведён квалифицированно. Утром домой шёл с чувством победителя.

Должен отметить, что в то время я активно читал техническую литературу, вёл занятия со слесарями во внерабочее

время, ходил во второй половине ночи в цех подъёмочного ремонта и изучал (ещё на раз!) в пустом цехе устройство разобранного тепловоза. Старался, чтобы меня при этом не видели или делал вид, что я там совсем по другому вопросу. Со временем коллективные знания и, главное, большой труд и дисциплина дали положительный результат. К революционным праздникам стали поощрять не только членов моей бригады, но и меня.

Кстати, о дисциплине. Один пример. Бригада работала по 12 часов, но в табель фиксировалось 11. Мол, всё равно люди без обеда не работают. Обедать ходили, кто когда хотел. Я ввёл точное время: днём с 13 до 14, ночью – с 1 до 2-х. В оставшееся от часа время после столовой каждый использовал, как хотел. В основном «забивали козла». Но с окончанием обеда все чётко поднимались на тепловоз и приступали к работе. Когда я вернулся после первого отпуска, то первым делом спросил у приёмщика тепловозов своей смены, как слесари начинали работу после обеда? Ведь командовал один бригадир. Ответ меня обрадовал: “Дружно!” Значит, привыкли.

На втором году работы в депо был такой оригинальный случай. Дежурный по депо по громкой связи зовёт меня к себе. Это было летом, в воскресенье. Захожу. Дежурный Бартюк М. С. говорит, что начальник депо просил меня позвонить ему на квартиру. Звоню. П. А. Волошин говорит, что на складе топлива (там складировался уголь для железнодорож-

ников и для котельных города) вышел из строя дизель-электрический кран КДЭ, прекратилась выгрузка вагонов. Надо его отремонтировать. Говорю: «Пётр Акимович, я этот кран не изучал!» «Ты инженер, – последовал ответ, – иди и думай». (Для непосвящённых подскажу, что слово инженер переводится “я думаю”).

Делать нечего, оставляю бригаду на бригадира и иду на склад. Там беру у машиниста крана книгу и читаю возможные неисправности и способы их устранения. Тут увидел идущего в депо Ивана Кирилловича Гречко. Мы учились в одной группе, и на тот момент он работал мастером цеха по ремонту топливной аппаратуры. Я вспомнил, что он до поступления в институт работал на паромной переправе в Комсомольске – на – Амуре. А на пароме стояли именно эти дизеля 1Дб. Зову его. Вдвоём в течение часа мы восстановили угол опережения подачи топлива. Кран заработал. Доложил об этом начальнику депо и услышал в ответ одно слово: «Молодец!»

И ещё одно событие в этом же цехе. Шёл комиссионный осмотр тепловозов. Тогда он был единственный – осенний. Члены комиссии после осмотра компрессионных колец поршней дизеля записали в книгу ремонта необходимость смены одного компрессионного кольца верхнего поршня дизеля. А это трудоёмкая работа. Надо было извлечь вначале нижний поршень этого цилиндра, снять верхнюю крышу дизеля, отсоединить верхний поршень от шатуна, пробить его

через всю гильзу вниз, в нижний картер. Сменив кольцо, его вернуть тем же методом на место и всё собрать в обратном порядке. Этот тепловоз стал на ремонт третьим, поэтому гарантированно в нашу смену из ремонта под поезд он не выходил. Следовательно, слесари теряли премию и за простой, и за пробег данного тепловоза. Практика же показывала, что почернение одного кольца из четырёх на поршне не вело к пробою газов в картер дизеля, а, значит, и угрозы взрыва дизелю не было. Но в правилах деповского ремонта тепловозов этого не допускалось.

Со слесарями решили схитрить. После 8 часов вечера никого из членов комиссии и администрации в депо обычно не было. Выводим тепловоз после восьми часов на запуск и проверяем его работу. За невыполненную работу никто пока не расписался. А в это время в клубе при локомотивном депо (имелся и такой объект в депо Хабаровск-2) закончилось партийное собрание. Был на этом собрании и старший приёмщик тепловозов. Он знал, как член комиссии, что на этом тепловозе требовалось сменить кольцо, знал, что эта работа требовала гораздо большего времени простоя тепловоза в ремонте. Поэтому он поднялся на тепловоз и спрашивает о смене того кольца. Я подтверждаю факт выполнения такой работы. Он просит открыть смотровой люк и показать этот поршень. Я говорю, что эту работу слесарям я имею право оплачивать один раз. Тогда он идёт за приёмщиком локомотивов ночной смены и даёт ему задание проделать эту рабо-

ту. Мне стало жалко приёмщика (Толю Синицына) и я признался, что кольцо не меняли. Тепловоз пришлось вернуть в корпус и передать эту работу по смене.

Старший приёмщик написал об этом инциденте рапорт начальнику депо. После ночной смены заместитель по ремонту производил разбор этого случая. В объяснении я написал, что запуск производил на предмет определения влияния того кольца на работу дизеля. Готовность тепловоза к работе я не давал, и за выполнение той работы никто не расписывался. Юридически ко мне претензий предъявить было нельзя, поэтому меня отпустили с миром. Но зам по ремонту сказал, что при следующем моём появлении на оперативном совещании он припомнит мне эту хитрость.

На те годы пришлись события на острове Даманском. Было подряд два боевых столкновения наших пограничников с китайскими войсками, приведшие к большим жертвам, особенно с китайской стороны. Разговоров это породило много. Так как Хабаровск расположен на берегу Амура, а, напротив, на правом берегу этой реки уже Китай, то были и панические разговоры. С одним таким случаем мне пришлось столкнуться вплотную.

Придя на работу в ночную смену, я обратил внимание, что люди как-то непривычно группируются и о чём-то важном говорят с расстроенным выражением лица. Провёл планёрку, расставил по рабочим местам, но смена к работе не приступает. Начал разбираться, в чём дело. Оказалось, что

все, кроме меня, знают о том, что в Пекине китайцы вырезали наше посольство. Я перед ночной сменой всегда сплю, поэтому решил, что проспал важную новость, о которой говорило радио. Пытаюсь убедить, что работать всё равно надо. А народ говорит, что сейчас по Хабаровску будет нанесён авиационный и артиллерийский удар. Следовательно, им надо в это время быть дома.

Поняв, что работать смену заставить не смогу, начал разбираться, “откуда растут ноги”, т.е. от кого пришла эта новость. Выяснилось “по цепочке”, что “это” сказал старший приёмщик локомотивов (тот самый!) перед уходом домой. Звоню на квартиру старшему приёмщику и выясняю, что ему эту новость передала по телефону жена. А той сказала её подруга по работе. Он (старший приёмщик) пришёл домой и прослушал последние известия по радио. Оказывается, это просто сплетни. Ничего себе сплетни, ночная смена уже почти час не работает! Но какова была всеобщая радость, когда я объявил ход и результат расследования. Работали всю ночь бодро!

Был и такой эпизод. Вывели «на запуск» последний (третий) “свой” тепловоз уже после окончания смены. У нас не принято было передавать “свои” тепловозы другой смене для окончания ремонта. В этом случае смена лишалась премии, которую локомотив приносил (а точнее, привозил), если вышел с ремонта вовремя (т.е. уложился в простой) и не зашёл до следующего планового ремонта на внеплановый ремонт.

Да и объём выполненных работ снижался. Поэтому все смены старались “свои” тепловозы отдать в поездку самостоятельно.

Проверяя тепловоз на максимальных позициях, я обнаружил, что на одной секции вал привода вентилятора ТЭД (тяговых электродвигателей) задней тележки имеет повышенный люфт. Заглушил дизель. Проверяю подшипник вентилятора и обнаруживаю в нём большое радиальное биение. Слесарь просмотрел! Заводить тепловоз назад в корпус и доделывать (а на это надо было ещё часа три времени) не хотелось. Планы были другие. Но и отдавать тепловоз чужой смене тоже не хотелось. Послал старшего слесаря за виновником. Тот уже помылся в душе и собирался идти домой. Он пришёл, потрогал вал и опустил голову. Объявляю ему приговор: принести пресс, набить подшипник смазкой, сколько войдёт. Лишаю премии на 50%. Говорю, если тепловоз сломается в поездке из-за этого вентилятора, то лишу его премии полностью. А на оперативном совещании ему ещё и зам по ремонту от себя что-нибудь добавит. После того, как он набил подшипник смазкой, я вновь запустил тепловоз. На тех же максимальных позициях люфт вала отсутствовал. Отдал тепловоз под поезд и занёс номер тепловоза в свой «чёрный» список. Думаю, что и сейчас мастера имеют такие «интимные» записи.

Шло время. Мы про этот тепловоз уже забыли. Как вдруг дежурный по депо Михаил Сергеевич Бартюк говорит мне,

что “на линии тепловоз сдох”, и называет его номер. Сразу вспомнил, заглянул в “чёрный список”. Он! Беру книгу дачи готовности тепловозов после ремонта, нахожу его номер. Отремонтировали его уже и после нас. Вздох облегчения, пронесло!

Зам начальника депо В.М. Хазанский назначает оперативное совещание по разбору этой порчи тепловоза. Меня туда не зовут, но я пришёл. Хотелось послушать, как будут врать коллеги. Как я и ожидал, слесарь виновной смены божился, что он этот вентилятор проверял, замечаний не было. Мастер смены утверждал, что при производстве контрольных испытаний тепловоза ненормальностей он не заметил. (Как будто можно было заметить “ненормальности” и отдать тепловоз под поезд без их устранения). Им не поверили и наказали обоих. Я там молчал. Но когда вышли, говорю Егорычу (так мы звали того мастера), что не смотрел этот вал ни слесарь, ни он сам. Он признаётся, что запуск этого тепловоза производил бригадир и интересуется, откуда я это знаю? Тогда и рассказал ему о своих познаниях.

Вспоминаю и такой случай. Работаем в ночную смену. Я уже упоминал, что в нашем цехе производился и Малый периодический ремонт (ТР-1). И этот цех работал по пятидневке и в две смены. Вторая смена начиналась в 5 часов вечера. Вот один слесарь второй смены явился на работу «подшофе». Мастер его от работы отстранил. Вторую смену возглавлял бригадир. Мастер ушёл домой. Наша смена заступи-

ла работать в 8 часов вечера. И я узнал от бригадира цеха МПР, что этот подпитый слесарь домой не ушёл, а бегаёт по депо, прячется на стоящих в ремонте тепловозах, угрожая повеситься. За ним гоняются, стараясь не допустить суицида. И гоняются уже четвёртый час.

Особенно за ним следили женщины. Когда в очередной раз они зашумели: «Вон он, вон он опять побежал и спрятался вон на том тепловозе!», ко мне подошёл слесарь Витя Колодный и говорит: «Мастер, можно я с ним побеседую один на один?». Я понял, что он имел в виду. Но т.к. вечно бегать и отвлекать людей от работы было нельзя, я ему разрешил. Он поднялся на тот тепловоз. Слышно было, как там что-то дважды загремело. Потом Витя спустился. Спустился и тот слесарь. Слесарь медленно пошёл на выход из депо. А Витя сказал, что он его спросил, чего он бегаёт. Тот ответил, что хочет повеситься. Виктор ему заехал в челюсть. Это и был услышанный нами первый гром. Поднимает его за шиворот и спрашивает опять про повешение. Тот повторяет, что всё равно повесится. Он приложился ещё раз. После второго падения нетрезвый слесарь, видимо, начал трезветь. Во всяком случае, на тот же первый вопрос, сказал, что вешаться не хочет.

Я упомянул двоих работников депо: Бартюк Михаила Сергеевича и Хазанского Валентина Матвеевича. Оба они оставили у меня хорошие воспоминания. Бартюк М.С. был машинистом паровоза, но по состоянию здоровья был пе-

реведён работать дежурным по депо. Тепловожником он не был. Но мыслил! Два примера. Первый как следствие отсутствия знаний электротехники. Спрашивает у меня, почему я не отдаю в работу тепловоз (называет его номер). Объясняю, что на нём будем менять тяговый электродвигатель. Почему? Объясняю причину: обрыв болта главного полюса. Он интересуется, а сколько болтов на полюсе. Отвечаю, три. – Ну, так два ещё остаётся. Отдай тепловоз, полюс же просто висит, ничего с ним не сделается. А мне (называет нитку графика) под поезд выдавать нечего. О магнитных силовых линиях он ничего не знает. Тем более, что они не видимы. На паровозе-то всё было видно.

Но такой пример я могу привести только один. Зато других было много. Однажды он мне подсказал то, до чего сам я не мог додуматься. В цехе было две специальные подставки под коленчатый вал. Обе были заняты. А мне надо было снимать ещё один коленчатый вал. Класть его некуда. Работа остановилась.

Михаил Сергеевич на месте всю смену не сидел и за дежурство несколько раз находил меня не только по громкой связи, но и визуально. Так и на этот раз пришёл и давай спрашивать про каждый тепловоз. Когда дошли до того, на котором приостановили работу из-за отсутствия подставки, он говорит: «Так положите его на другой дизель, на котором сейчас не можете работать». Выход! Мы тогда трепетно подходили к тепловозам. Новая техника! Поэтому строго

соблюдали правила ремонта. А в этих правилах было записано, что коленчатый вал после съёма с дизеля необходимо положить на специальную подставку. А то, что дизель и есть та самая “специальная” подставка, я тогда не сообразил.

Михаил Сергеевич был умный дежурный, имел добрый характер и отличался большим трудолюбием. Рисковал сам, поддерживал в этом и меня. При большом парке тепловозов (почти 1,5 сотни) маневровая работа в депо производилась медленно. Ждать локомотивную бригаду для перестановки тепловоза из одного корпуса в другой приходилось долго. На первом месте – выдача под поезда. Поэтому я более половины необходимых манёвров делал сам.

Однажды он в очередной раз сказал мне, что с экипировочными бригадами у него трудности и предложил сделать эту работу самому. Дал помощника машиниста. Ночь. Территория депо освещена слабо. Переставляли одиночную секцию, ехали задним ходом. Стрелка была не с моей стороны. Мой «помощник» заверил меня, что стрелка “наша”. В последствие я пришёл к выводу, что в этом он ещё не разобрался, молодой, “зелёный”. Короче, я ту стрелку взрезал. Пошёл к дежурному, говорю, что больше никогда сам делать манёвры не буду. А он спокойно говорит: «Ну вот, первое препятствие и руки кверху». Посадил меня опять на тот же самый тепловоз, принёс какие-то приспособления, и начали мы тепловозом рихтовать остряк стрелочного перевода. По окончании рихтовки командует: «Веди своего электросвар-

щика, пусть накладку приварит». А чтобы было не догадаться о взрезе, испачкал следы сварки мазутом.

Теперь о Хазанском. Валентин Матвеевич был старше меня года на четыре, но должность занимал намного выше. Он поступил в ХАБИИЖТ сразу после школы. С тепловозами работает давно. В дело вгрызался по уши, себя на работе не жалел. Будучи более опытным тепловозником, щедро делился знаниями с молодыми специалистами. Кстати, он был моим куратором, когда я писал дипломный проект. Спросить у него что-нибудь про ремонт я не стеснялся. Он был прост в обращении с подчинёнными, но требовательный. Получал и я от него взыскания, но больше – поощрения. Обиды за взыскания не таил, наказания всегда были справедливы. Как и не наказания. Привожу пример.

Работаем днём, в субботу. К концу смены М.С. Бартюк “обрадовал меня” тем, что первый выпущенный нами с ТО-3 тепловоз бросил поезд на одной из станций и возвращается в депо. Это на языке ревизоров называется порчей тепловоза с требованием резерва. Среди движенцев такой факт вызывает повышенную нервозность: “горит” план сдачи вагонов на соседнюю дорогу. Поднимают на ноги начальника депо. Требуют принять строгие меры к виновным. Меня приглашают к телефону, по которому В. М. Хазанский со своей квартиры говорит: “Разберись, что случилось с тепловозом, отремонтируй его и завтра в 9-00 явиться с причастными слесарями на оперативное совещание”. Напоминаю, что завтра воскре-

сенье. “Я знаю, о чём говорю!” – звучит в ответ. Оставляю двух слесарей и вместе с ними дожидаюсь прибытия тепловоза.

Из разговора с машинистом выясняется, что у него на перегоне при наборе резко снизилась нагрузка главного генератора. Он еле дотащил поезд до станции, где его и оставил. По всем признакам, виноват возбудитель главного генератора. Меняем двухмашинный агрегат, тепловоз отдаём на реостатные испытания и (в полночь) отпускаю слесарей спать, чтобы утром со свежей головой явиться «на оперативку».

Утром старший слесарь Геннадий Коркин встречает меня в депо и рассказывает, что он в полночь спать домой не пошёл, а остался с тепловозом для проверки его работы на реостате. Там он выявил, что и с другим возбудителем на тепловозе после восьмой позиции падает нагрузка. Проверял вместе с мастером реостатных испытаний подключение всех обмоток возбудителя (а их на нём восемь). По схеме всё правильно. Тогда Гена два провода от тахометра поменял местами (нарушил схему). Нагрузка появилась. Доложил об этом мастеру. Мастер сказал, поставить всё на место по схеме. Но Гена поменял на этих проводах только маркировку, но провода не тронул. И тепловоз ушёл водить поезда.

Приходим к выводу, что при производстве заводского ремонта на Улан-Удэнском ЛВРЗ была перепутана маркировка проводов. В результате тахогенератор, включаясь в работу с 9-й позиции контроллера, вместо увеличения магнитно-

го потока, снижал его. Потом кто-то извлёк из цепи тахогенератора предохранитель. Так тепловоз и работал до нашей профилактики. Мощность была у этой секции немного занижена, но водить поезда было можно. Наш добросовестный слесарь (им оказался Олег Багрянцев), делая профилактику этой высоковольтной камеры, недостающий предохранитель поставил. Возбуждение генератора после восьмой позиции контроллера не только не повышалось, но и резко уменьшалось. Падала, соответственно, и мощность главного генератора. Поезд на подъём машинист вывезти не смог.

Идём своей тройкой к кабинету заместителя по ремонту. Валентин Матвеевич не любил сидеть в кабинете, поэтому встретил нас в цехе. Рассказали ему всё, что сами познали. Он подумал и говорит: «Оперативного совещания не будет. Вам в наказание даю задание – провести со всеми сменами цеха профилактики технические занятия с разбором этого брака». Как он отчитывался перед отделением дороги и ревизорами, я не знаю. Знаю, что у них святое правило: был брак, должны быть и наказанные.

И ещё один случай с характерным для Хазанского решением. Тепловоз пришёл в депо неисправный. Задир “зеркала” цилиндровой втулки. В этом случае (поясняю для непосвящённых) происходит прорыв газов из рабочей камеры в картер дизеля. А там масляные пары. Если дизель не остановить, неминуем взрыв. (На тепловозе от этой беды предусмотрена защита.) Работать такой тепловоз не может

После выполнения большой работы по смене цилиндровой гильзы, отдали тепловоз на реостатные испытания для проверки работы дизеля. А там вновь происходит задир этой же втулки. Вновь проделана большая работа, вновь отдали на реостат, и вновь задир этой же самой гильзы.

Теперь этот тепловоз подаётся с реостата в цех во время дежурства моей смены. Я посмотрел предыдущие замеры зазоров “на масло” (через них подаётся смазка на вкладыши шеек коленвала и через шатун – на охлаждение поршней) и вижу, что они нормальные. И измеряли их уже дважды в течение двух суток. И в тоже время становится ясно, что главная причина кроется в том самом зазоре “на масло”. Что-то здесь, как говорится, “не то”. Посоветовавшись с техником по обмерам Г.Кошеленко, опытными слесарями, принимаем решение, произвести замер этого зазора данного цилиндра на горячем двигателе, не дожидаясь снижения его температуры ниже +40 градусов. (Это нарушение правил охраны труда!) И этот замер выявил, что зазор “на масло” превышает допустимый в полтора раза. У вкладыша образовался бурт, который в холодном состоянии не позволял выявить истину по зазору: щуп с браковочным размером не проходил. После проведения той же большой работы, но и со сменой коренного вкладыша, машина выдержала реостатные испытания и ушла в работу.

Утром появились технологи. Один из них, узнав причину двух предыдущих неудачных ремонтов, побежал докла-

дывать заму по ремонту, что виновата смена, которая до нас отремонтировала этот дизель. Назначено оперативное совещание, приглашён на него и я. На оперативном совещании идёт разгром мастера той смены. Я не выдержал и сказал: «А что вы, технологи, сделали, чтобы вылечить этот тепловоз? Почему живёте чужим умом?». И ещё кое-что, подчеркнув, что они ходят на работу в форменных костюмах с регалиями и звёздами на рукавах. Боятся залезть на тепловоз! Оттенил, что всю грязь на себя берут мастера, поэтому и ходят в грязных куртках. Мы, мастера, вынуждены идти на нарушения, рисковать, брать на себя ответственность. Мы выявляем то, о чём сейчас можно говорить на совещании и даже кого-то обвинять.

Валентин Матвеевич принял упоминание о звёздах на рукавах в свой адрес. Он всегда был в форме. Разгромил меня в своём выступлении полностью. Смысл разгромной речи свёлся, образно говоря, к тому, что, мол, уже оперился, других учит! Но выводов никаких не стал делать. Приказа по депо не было. И зла на меня он не затаил.

Квартиру мне дали почти в соответствии с положением “О молодых специалистах”. Через год работы, а точнее, к седьмому ноября, как в советское время было принято, сдавался на втором Хабаровске пятиэтажный 120-квартирный дом. В нём на заседании месткома (так тогда назывался руководящий профсоюзный орган депо) мне была выделена однокомнатная квартира. Я и жена были очень рады. Жена успе-

ла пожить за это время с сыном и на частной квартире (со мной, конечно), и у моих родителей в пос. Хор, и у своих родителей в городе Арсеньев, и опять на частной квартире по улице Кронштадтской.

Прошло некоторое время, дом начали уже заселять, а мне не дают ордер. Иду к председателю месткома. Тот просит меня потерпеть, т.к. есть возможность заменить мою однокомнатную квартиру на двухкомнатную. Не возражаю. И точно, дня через три предместкома Никита Селивёрстович Разгон вручил мне ордер на двухкомнатную квартиру. На машине перевозил шифоньер, взрослую и детскую кровати. И всё! Новоселье отмечали сидя на чемоданах в прямом смысле.

Одна деталь. Дом не был газифицирован. Не стояли там и электропечи. В каждой квартире на кухне стояла обычная кирпичная печь, которую надо было топить дровами или углём. Представляете, как носить дрова или уголь на пятый этаж, где мне выделили квартиру! Ванная и туалет были совмещены. Пол – деревянный. Я прожил в этой квартире 12 лет, и пол не разошёлся. Признак высокого качества. А печку я потом разобрал и выбросил. Варили на электроплитке.

В этот период мне пришлось убедиться, что власть в городе принадлежит не только партийным и советским органам, но и работникам торговли. У них в руках был дефицит. А это даёт власть не слабее партийной. Только один такой пример. Чтобы жене пойти учиться после академического отпуска, надо было устроить сына в детский сад. В депо этим вопро-

сом ведал профсоюз. Но все мои похождения к председателю месткома кончались безрезультатно. Нет мест, и очередь ещё не подошла. В моей бригаде работал слесарем по ремонту электрооборудования тепловоза Василий Иванович. Его жена работала завотделом в магазине промышленных товаров. В её руках был тот самый всем нужный дефицит. Василий Иванович работал слесарем по третьему разряду. Нужен был четвёртый. Будет больше денег для приобретения того самого дефицита. Он “сообразил” пригласить меня на свой день рождения. Там при разговоре его жена узнала о моей детсадовской проблеме. Сказала, что этот вопрос решается просто, ей надо переговорить с заведующей соседнего с нашим домом садика. Подсказала, что мне нужно будет обратиться к ней завтра в конце рабочего дня.

Обратился. Заведующая сказала, что место в садике для моего ребёнка дадут, но надо направление от месткома. Направление “с удовольствием” (так выразился Никита Селивёрстович) мне было предоставлено. Так мой сын был устроен в садик. Кстати, а четвёртый разряд тот слесарь не получил. Вначале возразил старший слесарь, мотивируя тем, что он ни теоретически, ни практически ещё до него не дорос. А потом меня перевели работать в цех подъёмочного ремонта.

Прошло два года моей работы в депо. Однажды в цехе ко мне подошёл секретарь парткома депо. Партия тогда была одна – КПСС. Партийная организация в депо была большая, около 600 человек. Каждый четвёртый работник! Поэтому

должность секретаря парткома была освобождённой. Секретарь спросил, не думал ли я над вопросом о вступлении в партию. Признался честно, что ещё не думал. Он мне прочитал небольшую лекцию о роли КПСС вообще и в депо, в частности. Дал два дня на раздумье.

Я поделился этой новостью с другими мастерами, товарищами по работе. Равнодействующей этих бесед был вывод: надо вступать. Иначе так и останешься в должности мастера на всю жизнь, если при каком-нибудь провале в работе не снимут и с этой должности. В том, что надо вступить в партию, меня убеждал и следующий факт. Я близко знал трёх человек, которые в войну были офицерами. Один из них и после войны им остался. Вышел в отставку в звании полковника. Имел среди наград орден Ленина. Все трое отличались простотой в обращении, умом и честностью. И лозунг “Партия – ум, честь и совесть нашей эпохи”, как я потом понял, родился не на пустом месте. Все трое были воспитаны родителями, которые основную жизнь прожили до революции. Этим я потом объяснял себе и соответствующее воспитание ими своих детей. Все трое были очень трудолюбивы. Полковник, выйдя в отставку, переехал жить к нам в посёлок Хор, купил старый деревянный дом и на его месте построил кирпичный. Причём, все работы выполнял сам с участием своих сыновей. А было их у него трое. Самый старший из них был моим ещё школьным другом, на которого я всегда мог положиться как на себя.

Кроме них, преподаватели института, который я незадолго перед этим окончил, были также людьми, на которых я хотел бы походить. И в том, что они почти все члены КПСС, я не сомневался. Да и сама жизнь, которая тогда всё-таки улучшалась с каждым годом, говорила о том, что партия “рулит” правильно. Разоблачение культа личности Сталина, разгром антипартийной группы Маленкова, Молотова, Кагановича убеждало, что в партии идёт борьба, но побеждает справедливость.

Правда, в то время я знал и одного члена КПСС, которого, как я считал, из-за его низкой нравственности надо было гнать из партии “поганой метлой”. Но его не гнали. Этот факт, по моему тогдашнему убеждению, был исключением из правила. Через два дня я дал согласие на вступление в ряды КПСС. Три рекомендации мне дали без колебаний, тем более что одну из них давал сам секретарь парткома. И в то время у меня (говорю, не рисуясь) была мысль, а смогу ли я оправдать доверие, которое мне оказали рекомендующие товарищи. Подводить людей, которые мне доверяли, было не в моём характере.

Интересное в связи с этим воспоминание. Через некоторое время один из старых членов КПСС, которого я не очень уважал, спросил меня за “рюмкой чая”, зачем я вступил в партию. Я ответил, что хочу с вами, подлецами, разговаривать на равных.

Немного о секретаре парткома. Через несколько лет на

отчётно-выборной конференции представителю Железнодорожного РК КПСС с большим трудом удастся протолкнуть его кандидатуру в состав нового парткома депо. Коммунисты заметили в нём ряд недостатков, которые по нынешним временам совсем не были недостатками. Все узнали, что у него есть любовница, что он бывает в ресторанах, да и вообще интересы депо защищает плохо. Я уже отмечал, что в депо в то время имелись все признаки демократии, проще говоря, были высокие требования к порядочности своих работников, не говоря уж о членах КПСС. Отчётная конференция длилась два дня. Это было редкостью.

Но установка РК КПСС должна быть выполнена. На второй день после дополнительной обработки некоторых делегатов, по итогам голосования секретарь был введён в состав парткома. Ну а там уже без проблем его вновь избрали секретарём. Но РК КПСС сделал из этого свой вывод, и через некоторое время нашего секретаря заберут работать первым заместителем председателя Железнодорожного райисполкома г. Хабаровска. В его ведении будет административная комиссия, на которую я попаду через несколько лет как гражданин, допустивший утерю паспорта.

Нужно было ехать в командировку, а я не мог найти свой паспорт. Обыскал, как мне казалось, всё. Помогала искать жена. Безрезультатно. Пришлось идти в милицию и писать заявление. Те направили меня на административную комиссию. Стыдно, но идти надо. Пришёл. Пропустил всех, кто

тоже был вызван или направлен на эту же комиссию. Захожу последним. Наш бывший секретарь, увидев меня, понизил голос (а он любил говорить всегда, как с трибуны) и быстро стал искать представление милиции. Он не знал, за что меня направили сюда. Потому, говоря в полголоса о чём-то членам комиссии, он одновременно быстро стал читать дело. Увидев, что всего лишь утеря паспорта, его голос стал крепнуть. Начал он с того, что сравнил предыдущего товарища, про которого (с его слов) никто ничего хорошего сказать не смог, то про меня он может говорить только хорошее. И пошёл!

Я про себя столько хороших слов больше никогда в жизни не слышал. Тут было всё: и о работе, и я активный пропагандист, и первый освоил на ДВЖД новую технику (это про тепловозы). А закончил он словами: «Он и отличный семьянин! Сергей, в чём дело?» Я начал что-то лепетать про последнюю командировку во Владивосток, на обратном пути из которой из внутреннего кармана форменного пиджака, висячего на плечиках, наверное, ночью его и извлёк вор. Я ещё не кончил говорить, а он уже спрашивал мнение членов комиссии. Те тоже растаяли от тёплых слов в мой адрес председателя комиссии, поэтому решение было единогласным – предупредить.

Начальник паспортного стола не мог понять, почему меня даже не оштрафовали. Не мог же я ему рассказывать про рекомендации в партию. А паспорт я в последствие найду.

Его извлёк из чемодана, по всей видимости, сын, которому тогда было три или четыре года. Он и затащил его туда, где мы с женой не могли догадаться искать.

Любовницу имел не только секретарь парткома, была она и у начальника депо. Причём, муж этой дамы работал тоже в этом депо начальником восстановительного поезда. Восстановительные поезда в то время входили в состав локомотивных депо, как отдельное подразделение. (Как и склад топлива). Муж, узнав об этом, пожаловался в Крайком КПСС. Те проверили, убедились в этом и потребовали от начальника дороги любвеобильного руководителя депо от занимаемой должности освободить.

Новым начальником депо стал Анатолий Матвеевич Палихов, ранее работавший заместителем начальника депо Смоляниново на этой же дороге. С именем этого человека у меня будет связано много воспоминаний, и почти все хорошие. Но сразу для меня ничего не изменилось. Я как работал в цехе профилактики, так и продолжал работать. Правда, первую же премию, которую подписывал новый начальник депо, нам выплатили в полном объёме, мне – 40%. По положению о премиях – это был предел. Но до этого нам, мастерам, в таком размере премию ещё не давали. Бывший начальник депо требовал от нормировщика и технологов, чтобы они приносили ему приказ на подпись с уже урезанной премией. Доходило до смешного. Инженер-нормировщик подходила ко мне и говорила, что мне положена премия

40%, но её надо снизить. За что? Она не знает. Просила, чтобы я ей это подсказал.

После назначения Палихова А.М. начальником депо из депо уволился В.М. Хазанский. Не знаю, что их так разделяло, но работать вместе он не захотел. А мне было жалко Валентина Матвеевича. Очень порядочный человек. Как контраст, вспоминаю оценку моей работы с его стороны и со стороны старшего мастера нашего цеха, который был назначен вместо Валентина Матвеевича, а ранее – вместо и Игоря Валентиновича Дмитренко.

Бригада профилактического цеха была обязана восстанавливать работоспособность тепловозов, отставленных от работы мастером цеха технического обслуживания ТО-2. Иногда их было много. Рекордом в моей записной книжке стояла цифра 18. Столько тепловозов моя смена за ночь вернула в эксплуатационный парк. Конечно, причины были самые разные. В эту же цифру вошли и тепловозы, которым мы произвели профилактический осмотр. Но чтобы отремонтировать столько тепловозов, нужна была и помощь слесарей вспомогательных цехов. Они мне подчинялись только оперативно, в пределах своих прямых обязанностей на плановых ремонтах. На внеплановые работы – только если виноват их цех. Но работа требовала иногда привлечения их к работам, которые они раньше не делали, но могли делать в паре со специалистом. Так я и делал. Но однажды слесарь агрегатного цеха отказался выполнять работу по выпуску тепловоза из

внепланового ремонта в паре с моим дизелистом. Заявление его было наглым, мол, ему надо поспать на работе, т.к. утром поедет работать на даче. Утром я доложил об этом заму по ремонту, т.е. Хазанскому В.М. Тот провёл оперативный разбор и снял того слесаря уборщиком смотровых канав на месяц и поставил его работать в мою смену. Надо ли говорить, что таких отказов в дальнейшем я не слышал.

Валентин Матвеевич жил на втором Хабаровске. На работу приходил в семь часов утра. Узнавал у дежурного по депо всю работу, проделанную за ночь, и потом заходил в цех профилактики. И часто он говорил мне, чтобы я объявил благодарность смене за ночную работу.

Позже его появлялся в цехе старший мастер, который жил на первом Хабаровске, и на работу приезжал на пригородном поезде. Он иногда видел, что цех грязный, канавы ещё не помыты (а они и не могли быть помыты, т.к. я и бригадир только что вывели из цеха последние тепловозы), и недовольным тоном делал мне в присутствии слесарей замечание за грязь. У дежурного по депо он не был, и о проделанной за ночь большой работе ничего не знал, да, пожалуй, и знать не хотел. Видимо ему за это слесари и дали кличку Слон. И надо признать, что подмечено тонко.

Уместно вспомнить реакцию нового начальника депо на жалобу мастера автоматного цеха (цеха по ремонту приборов и системы автоматических тормозов на тепловозе). Тот решил воспользоваться сменой власти и "подставить" ме-

ня на планёрном совещании у начальника. А жалоба его заключалась в том, что ночью я заставляю его слесарей работать вместе с моими слесарями на тепловозах, зашедших на внеплановый ремонт. Анатолий Матвеевич спросил: «А плановый ремонт они делать успевают?». Ответ мастера был утвердительный. Тогда Палихов сказал, что Ишутин молодец, умеет заставить работать не только своих слесарей, но и чужих. Так мастер автоматного цеха нечаянно поднял мой рейтинг.

Новый начальник депо получил задание в управлении дороги перевести обслуживание пассажиров в пригородном движении дизель-поездами. Дизель-поездов на Транссибе ещё не было. Сейчас трудно понять, почему сразу не на электрички? Тогда таких вопросов не было, т. к. электрификация Транссиба замерла на западном входе на Забайкальскую ж.д. Дефицит электроэнергии! Зейская ГЭС ещё только строилась.

Дизель-поезда строились и эксплуатировались в Латвии. Вот туда и была отправлена бригада из депо Хабаровск в количестве 15 человек. В эту бригаду был включён и я. А состояла она из 12 машинистов, одного слесаря электроаппаратного цеха, одного мастера (это был я) и руководителя бригады. Руководителем был назначен бывший начальник депо, на тот момент уже работавший начальником отдела ремонта службы локомотивного хозяйства.

Ехали поездом. Весело. Дорогу нам разнообразил контакт

с американской семьёй, которая находилась в нашем же вагоне и совершала кругосветное путешествие. Кругосветное путешествие было подарком молодожёнам. Как звали молодую жену, сейчас уже не помню. Помню, что она была очень красива, и её (уж очень мини) юбка обнажала стройные ножки. А его звали Джон. С ним с помощью разговорника, который был у Джона, я часто разговаривал. Интерес был обоюдный: он только что окончил колледж, а я недавно институт. Его удивляло, что нам в институте почти всем платят стипендию. Из разговора с ним я понял, что это путешествие им профинансировал папа его жены. Папа вместе с мамой ехал в этом же поезде, но в соседнем вагоне. Так сказать, сопровождали молодых. Папа был металлург. Как говорил Джон, из рабочих. Но когда я узнал, что у папы три автомобиля, твёрдо решил, что Джон “заливает”. Его тесть – буржуй! Это потом, значительно позже, я узнаю, что ехала с нами обычная американская семья. И эта семья купила молодым особнячок с бассейном во дворе. Это я увидел на цветных фото, которые мне показывал Джон. Цветные фото у нас тогда тоже были большой редкостью. Я догадывался, что иностранцев в поезде сопровождает КГБист, но он себя ничем не обнаружил. Меня, много разговаривающего с американцем, ни тогда, ни потом никто не тронул.

У кого-то из нашей бригады родилась идея. Проверить, как американцы пьют водку. Провозгласили вечер дружбы народов. В Новосибирске сбегали за водкой. В купе много не

поместиться не могло, поэтому компанию составили 4 на 4: четверо американцев и четверка из нашей бригады. Я вошёл в неё. У нас тогда только что была издана книга об убитом президенте США Джоне Кеннеди. Её мы показали “старому” американцу. Он с интересом стал её рассматривать. Когда дошёл до страниц с фотографиями о Куклус-клане, сказал, что это пропаганда (это слово и на английском языке звучит также) и вернул книгу.

Американец – папа был весьма толст, как их тогда и рисовали наши Кукрыниксы. Интересовался, сможет ли он в Москве купить брюки соответствующего размера. Мы ему показали нашего машиниста Суздальцева, аналогичного размера, и объяснили, что у него проблем с брюками нет. Водки за вечер выпили по 0,5 на мужчину. В конце пришли к выводу, что американцы умеют пить не хуже нас!

В Москве я был первый раз (нельзя же брать в расчёт, что в 1940 году в возрасте один год меня родители везли через Москву из Брянской области на Дальний Восток), поэтому смотрел на всё с широко открытыми глазами. Особенно, на Кремль. Такая красота, которую раньше видел только на картинках и в кино, теперь перед твоими глазами. Потрясающе.

Когда понадобилось пообедать, кто-то предложил взять на четверых две бутылки водки. Я ужаснулся. Как можно, это же Москва! В Хабаровске в столовой этого делать нельзя, а уж тем более в столице! Опытные спутники в ответ рассмеялись. Сели за стол, разлили, выпили. Закусываем. Пу-

стые бутылки поставили у окна за шторкой. Смотрю, идёт прямо к нам тётя с самым серьёзным видом. Ну, думаю, вот и скандал. Тётя подошла, забрала пустые бутылки и ушла. Порядок должен быть в столовой! Это значительно позже я пойму, что основной разврат к нам на Дальний Восток как раз и пришёл с Запада, в частности, из Москвы. А край ссылок – Дальний Восток – выглядел нравственно чище вплоть до начала ельцинских реформ. Значит, хороших людей ссылал сюда и царь, а потом и большевики.

Рига удивила чистотой. Это мне бросилось в глаза сразу, как сошли с поезда. Я на перроне закурил. Потом нам понадобилось перейти привокзальную площадь, чтобы сесть на трамвай. В ожидании трамвая докурил папиросу и бросил её на землю. Через некоторое время оглядываюсь, а мой окурок смотрит на меня. Я отвернулся от него, сделал вид, что не узнал. Опять оглядываюсь, а он по-прежнему смотрит на меня. Не пойму почему! В Хабаровске мои окурки не смотрели на меня, а в Риге смотрят. Потом сообразил, что вокруг чисто, и окурок единственный. Пришлось его поднять, найти на заборе вращающуюся урну и опустить окурок по назначению.

Осваивали дизель-поезда в депо Даугавпилс. Учёба прошла без проблем, нам охотно помогали. Что ещё бросилось в глаза? Отсутствие на улице пьяных. Ну не видно, и всё! Но однажды шёл я вечером из депо и увидел пошатывающуюся фигуру. Догоняю, думаю, хоть одного пьяного латыша

увидю. Догнал. Не повезло, оказался русским! Понравилась старая Рига. Ни одно здание не повторяет друг друга. И все красивы. Правда, в отличие от Петербурга, там меньше разнообразие красок.

С нами был, как я уже сказал, один слесарь. Николай Смирнов. Слесарь толковый, грамотный, по характеру – скромный. Мы ремонт по заданию освоили досрочно (выходных дней для нас не было), и он отпросился у старшего группы уехать на два дня раньше, чтобы заехать к родителям. А жили они где-то недалеко от Москвы. Пригласил он и меня. Заехали.

Деревня, где жили его родители и вся многочисленная родня, находилась в 30 км от ст. Буй. Такого захолустья почти в центре европейской части СССР я не ожидал встретить. Была осень. Шли дожди. Автобус двигался от города Буй до той деревни по непролазной грязи. Асфальт там ещё и не снился. Дороги в самой деревне были такие же. Деревня располагалась на берегу реки. Все дома были рубленные и не обшитые. Под дождём брёвна почернели. Чёрные дома, чёрная от грязи дорога. И на фоне этой черноты выделялась позолоченными куполами и цветными стенам церковь. Контраст! Как будто специально, чтобы люди шли в церковь, а не в грязный и такой же чёрный клуб. Вечером с Николаем для интереса зашли в “очаг культуры”. Там были танцы. Подпитые парни в кирзовых и резиновых сапогах с папиросой, прилипшей к губе, прижимали к себе в медленном тан-

це девиц. Цвет пола я не мог разглядеть, он был под толстым слоем грязи и шелухи от семечек.

Утром я попросил Николая сделать мне экскурсию по церкви, т.к. он сказал, что его тётя является служащей церкви. Его просьба к родственнице была удовлетворена. Нас пригласили к концу мероприятия, которое там проводил батюшка. Церковь была полна народу. После того, как прихожане разошлись, тётя показала и рассказала, что где нарисовано и что оно обозначало. Я атеист, ничего не запомнил из рассказанного, но то, что там были картины, нарисованные не случайными “малярами”, я понял. Нежные цвета, дорогие краски и умелая рука чувствовалась в каждой картине. Не случайно церковь была полна людей. Оазис.

Дом, в котором жили родители Николая, был двухэтажным. По вертикали он был разделён тоже на две части. Итого, он состоял из четырёх помещений: два на первом этаже и два на втором. Жили родители на одной четвёртой части на втором этаже. Эта четвертушка была поделена на комнаты и кухню. Вторая половина второго этажа предназначалась под сеновал. Там и было сено. Под сеновалом на первом этаже жила корова и прочая живность в виде поросёнка и кур. Удобство было в том, что сено можно было подложить корове, не выходя из дома. В ненастную погоду это были большие удобства. А под квартирой находился подвал, где хранились бочки с припасами и картофель. Всё в одном месте, ко всему свободный доступ без выхода из дома. Но что мне не понра-

вилось, так это чёрные, не оштукатуренные стены в жилой части дома. Я спал и всё время следил, чтобы между мной и стеной была простынь. Прикоснуться к стене голым плечом боялся. Ощущение, что можно испачкаться. Хотя понятно, что стена давно отшлифована была бельём и телами.

Николая звали в гости в разные дома, в которых жили его многочисленные родственники. Утром у родителей с выпивкой, в обед – тоже, но в другом доме, вечером в третьем. Везде большие компании, везде самогон. В общем, в конце первого дня я уговорил Николая – уехать досрочно, иначе сопьёмся. Он посоветовался с родителями. Те не возражали, попросили только его дождаться из Ульяновска брата. Брат – студент приехал утром, а к вечеру мы покинули гостеприимную деревню.

И опять нам “повезло” на иностранцев. В нашем вагоне ехала юная англичанка. Она добиралась поездом до своего мужа в Японию, который работал там в посольстве. Она была ростом под два метра, но уверяла, что к баскетболу никогда не имела никакого отношения. Её плотно опекал один молодой армянин. Прохода не давал. Везде он около неё, в том числе и в ресторане. И так несколько дней. Но как-то утром англичанка пришла в ресторан одна. Мы с Николаем решили, что темпераментный кавказец сошёл с поезда. Но потом видим и его в ресторане, обедает в одиночестве. Догадались, что с ним “побеседовали”. Если рядом с англичанкой он был весел и полон энтузиазма, то остаток дороги был угрюм и не

разговорчив. Мы вычислили и чекиста, который с ним побеседовал. А англичанка теперь за помощью чаще обращалась к нам, но нас чекист не трогал. Внушали доверие.

Как потом выяснилось, ездили мы в Ригу зря. Денег для строительства корпуса для обслуживания дизель-поездов дорога не выделила (в депо ещё продолжалось строительство 120-метрового корпуса цеха подъёмочного ремонта тепловозов), потому МПС не выделило ни одного дизель-поезда. Так я не стал руководителем цеха по ремонту и обслуживанию нового вида тяги для ДВЖД. Но меня в покое не оставили: через два месяца мне предложили перейти работать мастером в цех подъёмочного ремонта (ТР-3). На обдумывание дали два дня. Через два дня я дал согласие. Почему? Считал, что мне доверяют, а доверие надо оправдывать!

Заканчивая свои воспоминания о работе в цехе профилактического осмотра тепловозов, не могу не вспомнить ещё двух слесарей: Остапенко Алексея Ивановича и Базикалова Александра Петровича. Оба с образованием не выше 5 классов. Оба значительно старше меня, оба хорошие семьянины, а, главное, оба предельно честные люди. Проверять за ними работу – это оскорблять их. Поэтому проверки выполненных ими работ я делал крайне редко и так, чтобы они не видели. Александр Петрович был ещё и мудрым человеком, поэтому много позже, когда мне предложат работу начальником локомотивного депо Тырма, вечером я пойду к нему домой советоваться. Главный его совет: оставаться честным. Кста-

ти, у него была парализована жена, и он за ней внимательно ухаживал. Но об этом мало кто знал.

А Алексей Иванович, будучи очень трудолюбивым человеком, будет меня удивлять ещё и тем, что он, совершенно не умея читать электросхему тепловоза, при смене колёсно-моторных блоков никогда не ошибался в подсоединении кабелей. Другие, умеющие читать схему, ошибались, а он нет. Однажды, беседуя с ним с глазу на глаз, напрямую спросил его об этом. И он “по секрету” рассказал, что у него хорошая зрительная память, поэтому он смотрит предварительно подсоединение кабелей на рабочем (действующем) тепловозе, а потом также подсоединяет и свой двигатель. Хорошие люди работали в моей бригаде!

Жалко было расставаться и с бригадиром Николаем Ломакиным. После окончания техникума он уверенно вписался в наш коллектив, быстро перенял всё, что мы достигли и в дисциплине (трудовой и технологической), и разобрался в слесарях (кто и чем дышит), поэтому я, уходя в отпуск, спокойно оставлял его во главе бригады. Приёмщики локомотивов потом информировали меня, что дисциплина соблюдалась беспрекословно и без дополнительных напоминаний.

И ещё об одном человеке помню до сих пор. Он не работал в нашей бригаде, был бригадиром в другой смене. Это Юрий Михайлович Дымченко. Первое знакомство, а его смена всегда меняла нас вечером, мне не понравилось. Он указал мне на недостатки в содержании цеха. Позже я убедился, что он

это делал всегда принципиально, не только принимая цех от моей смены. Я у него потом кое-что перенял, в частности по хранению и наличию отдельных дефицитных запасных частей тепловоза. Позже его перевели работать в цех малого периодического ремонта (ТР-1). Там он тоже проявил принципиальность, один раз тому я был свидетелем. Первая смена в этом цехе заканчивала работу в 5 часов вечера. 10 минут шестого Юрий Михайлович, передав дела бригадиру второй смены, идёт в душевые мыться и переодеваться. Перед входом в душевые его встретил заместитель по ремонту (тот самый Слон) и спрашивает, почему он рано уходит домой. Считалось нормой и “после работы ещё поработать”. И к этому все бригадиры, в том числе и не освобождённые (старшие слесаря), привыкли. Но Юрий Михайлович был человек, как я уже сказал, принципиальный во всём. Он показал заместителю на часы и сказал: «Я уважаю Советскую власть и её законы!» И пошёл своей дорогой. Конечно, с такой принципиальностью (а он принципиально подходил и к себе) ему было нелегко. Годам к сорока у него стало сдавать сердце. Я уважал его за честность и трудолюбие. Поэтому встрече с ним всегда был рад. Но последняя встреча была не радостная. Я уже не жил в Хабаровске, и на тот момент там находился в командировке. Встретились случайно на Амурском бульваре. Из разговора с ним узнал, что он по состоянию здоровья инвалид 2-й группы, и гуляет по бульвару по рекомендации врачей.

Ещё спустя некоторое время мне передали, что Юрий Михайлович умер. Ему не было и 45 лет. Трудно жить принципиальному и честному человеку в нашем обществе.

Подъёмка

Подъёмочным ремонт назывался потому, что при нём тепловоз поднимался на домкратах, и из-под него выкатывались тележки. Сейчас этот вид ремонта называют текущим – №3 (ТР-3). Перевод работать в этот цех меня не радовал. Из плюсов было только то, что мне доверяют. А минусы? Сплошные! Во-первых, я знал, что когда образовывался этот цех, там собрали из других цехов далеко не лучший контингент. Сам от двоих таких избавился. Во-вторых, этот цех ни разу не выполнил план ремонта, и, следовательно, мастера там не видели премиальных, а у слесарей низкая зарплата, т.к. низок % выработки. Зарплата у слесарей низкая ещё и потому, что тепловозы не выдерживали норм простоя в ремонте. Следовательно, премия за своевременный выход из ремонта отсутствовала или была маленькой. К этому надо добавить, что сложный ремонт, а тепловоз при этом разбирался полностью, требовал много слесарей высокой квалификации, а их не было. Значит, качество ремонта было низким, и тепловоз практически не мог проработать гарантийный срок, не зайдя на внеплановый ремонт. Правда, гарантийный срок был не велик – до следующей профилак-

ки (ТО-3). После профилактики гарантию давала уже комплексная бригада ТО-3.

Желающих, идти работать в этот цех, было мало. Поэтому его лихорадила ещё и высокая текучка кадров. В общем, ситуация, как говорят движенцы, типичная восьмёрка. Люди не идут туда работать потому, что низкая зарплата, а зарплата низкая потому, что высокая текучка и недостаток квалифицированных кадров. Да и руководителей цеха уже неоднократно снимали с должности. Снят был старший мастер, снимались и мастера, как не способные организовать соответствующий ремонт и наладить трудовую и технологическую дисциплину. Меня тоже переводили на освободившуюся таким образом должность.

Важно для меня было и то, что я не буду опять получать премию, которую уже привык получать на профилактике. А это существенное понижение зарплаты. Она и с премией была не велика, но всё-таки близкой к зарплате слесарей высших разрядов.

Здесь надо сделать небольшое отступление. О зарплате. До революции 1917 года труд инженеров, врачей, учителей оплачивался хорошо. Выше труда рабочих. Хотя рабочие тоже оплачивались не плохо. Помните роман А.М. Горького “Мать”, возьмите его и прочитайте то место, где писатель описывает, что смог купить Павел Власов, когда пошёл работать. Когда я стал работать осмотрщиком вагонов, мне до таких покупок было ох как далеко! И так было всем советским

рабочим. Ну, за исключением тех заводов, которые работали или на оборону страны, или на Мировую революцию. Так вот, труд инженеров у нас в то время оплачивался ещё хуже, чем рабочих. Правда, сделал это не Сталин, а Хрущёв. Он со своим неполным средним образованием терпеть не мог образованных людей. Потому и учинял разгромы писателей, поэтов и художников.

Когда после окончания института я начал работать, Хрущёв уже был в отставке и в опале. Но его система оплаты труда действовала до ельцинских реформ, при которых труд интеллигентов вообще обесценился. Не вспомните, кем? Черномырдиным, который в своё время при поступлении в институт завалил вступительные экзамены (об этом писала «Комсомольская Правда»). И думаете, он после этого должен был любить и ценить труд преподавателей? Он и подписал те самые тарифы для преподавателей, а, заодно, и для врачей! Двадцать лет не можем понять, что, таким образом, мы загоняем страну в ряды развивающихся стран – и это в лучшем случае.

Но вернёмся к цеху подъёмочного ремонта тепловозов. Я уже говорил о том, что, как и многие из моего поколения, был воспитан так: если доверяют, значит, ценят. И доверие надо оправдывать. Поэтому я и дал согласие работать в старой должности, но в другом цехе. В это время достраивался новый 120-метровый цех этого же вида ремонта, но с поточной системой. А пока этот ремонт производился в 4 корпу-

се, стационарным методом без съёма дизелей. Тележки выкатывались в 3 корпусе, там их ремонтировали. Понятно, что для этого тепловоз должен был переставляться. Перестановки делались ночью после окончания второй смены.

Девять месяцев я проработал в этой должности и в этом, а затем и в новом, только что сданном строителями, корпусе. Впечатление осталось самое гадкое. Слесари работали в две смены. Первая заканчивалась в 17-00, вторая – в час ночи. И первую, и вторую смену возглавлял мастер. Вроде бы руководство сильное. Но единого – то руководства не было. Бригада одна, а руководителя два. Был и старший мастер, но он руководил ещё и тележечным, и колёсным, и электромашинным цехом. Слесари переходили из смены в смену, как им хотелось, мастер пресечь не мог, не было у него таких прав. Да и мнение двух мастеров не всегда совпадали. Коллегиальное руководство ведёт к анархии. Нужно единоначалие. А его на поточной линии ремонта тепловозов не было. Старший мастер цеха, у которого в подчинении было почти 400 человек, своевременно отреагировать на то или иное нарушение иногда просто не мог физически. Потому, что руки не доходили. Всё это вело к падению дисциплины, которая и была низкой.

Интересный момент! Когда мы перешли работать в новый цех, то оказалось, что почти все мастера, которые ранее после планёрки у зама по ремонту оставались для изучения технологии ремонта и оборудования нового цеха, из

депо либо уволены, либо понижены в должности. Да и сам зам по ремонту уволился из нашего депо. Поэтому нам пришлось осваивать всё примерно так, как военным начальникам в 1941 году после массовых репрессий в Красной Армии, без подготовки, сразу на поле боя. Замом по ремонту стал тот, кого слесари профилактики звали Слоном. Я ему часто высказывал свои замечания по расстановке и квалификации кадров. Но он отделялся легко, ссылаясь на тот факт, что старшим мастером в цехе назначен бывший руководитель такого же цеха из локомотивного депо Чу (Казахстан). А это депо в то время в газете “Гудок” и на селекторных совещаниях гремело как самое передовое. Легче было говорить с начальником депо. Анатолий Матвеевич выслушивал внимательно. Разговор бывал даже с юмором. В общем, кроме материальных (денежных) потерь, я потерял ещё моральное удовлетворение от работы. Особенно меня разозлило, что начальник отдела кадров комплектовал штат до 100% за счёт практикантов из ГПТУ. Однажды я подсчитал, что эти практиканты составляли 40% от штата поточной линии по ремонту тепловозов. Один слесарь (Шмидт Г.Г.) как-то мне сказал, что эти практиканты сами не работают, и ему не дают, т. к. он постоянно отвлекается на переделку их работы и на сбор инструмента, который они разбрасывали по тепловозу. После этого я довольно резко сказал вышестоящему начальству, что меня из этого цеха можно убирать, т.к. того, что от этого цеха ожидают, никогда при таких кадрах

не будет.

Прошло несколько дней, и меня вызвали в отдел кадров депо и предложили работу старшим инженером-технологом. На этой должности и оклад был ниже, чем у мастера ведущего цеха. Поэтому я согласия не дал. Меня повели к начальнику депо. Там я объяснил, что мне уже один раз оказали доверие, в результате которого я жене стал приносить меньше денег. Теперь аналогичное доверие ведёт к следующему такому же результату. Начальник депо выслушал и дал задание кадровику подготовить и сегодня же принести ему на подпись приказ о назначении меня старшим инженером и об установлении мне персональной надбавки к окладу. На этих условиях я согласие дал.

Старшим инженером мне дали поработать полтора месяца. Работа мне понравилась. В основном это была обязанность разбирать все случаи браков при ведении поездов и заходы тепловозов во внеплановый ремонт. Приобретённый опыт и знания о работе и причинах повреждения тепловозов позволяли мне довольно легко и, главное, всегда устанавливать истину. По результатам моих разборов заместитель начальника депо проводил оперативные совещания. Итогом их, как правило, был приказ по депо, который я же и готовил. А в нём наказание. Обид на то, что я кого-то подставил, не было ни тогда, ни впоследствии. С новыми обязанностями я справлялся почти всегда в рабочее время, поэтому даже стал часто забирать сына из детского садика. К чему быстро

привыкла жена.

Через полтора месяца работы технологом вечером ко мне на квартиру пришёл старший мастер цеха подъёмочного ремонта. Был он в подпитии и принёс ещё бутылку водки. В процессе распития и этой бутылки я узнал, что его только что на разборе у начальника депо освободили от обязанностей старшего мастера. Причины те же, что были и ранее: невыполнение цехом плана ремонта и его низкое качество. Он очень переживал, рассказывал о своих успехах в этих же вопросах при работе в локомотивном депо Чу Казахской железной дороги. (Эта дорога позже была разделена на три). При этом он высказал мысль, что эту должность предложат мне. Я сомневался, заявив, что в новой должности проработал чуть больше месяца. Так быстро кадры менять нецелесообразно. Но на утро я убедился, что экс-старший мастер был прав.

Начальник отдела кадров пришёл в техотдел, где было моё рабочее место, и повёл меня к начальнику депо. Тот и предложил мне подумать о моём переходе на новую должность. Значительно позднее я соображу, что начальник депо, переводя меня работать старшим инженером, совсем не думал, что я там буду работать постоянно. Это был искусственный приём, в результате которого решалось две задачи. Первая, убрать меня как защитника старшего мастера. Он помнил, что я ранее говорил о работе цеха. И вторая, это возможность принять мои условия, но реализовывать которые я дол-

жен буду сам. (Заодно, я взял на себя и ответственность!) На обдумывание дали сутки. Когда я рассказал об этом жене, она уверенная в том, что я дам согласие, сказала: “Я только привыкла, что ты стал забирать из садика сына и начал с ним заниматься”. Тот же принцип – доверие надо оправдывать – преодолел страх оказаться третьим снятым старшим мастером этого цеха.

Через сутки я высказал условия, при которых считал, что поставленные задачи цех выполнит. Условия были приняты. В депо прекращался БПР (большой периодический ремонт, ныне ТР-2) тепловозов. Коллектив этого цеха целиком переходил на поточную линию ремонта тепловозов. Мастер цеха БПР назначался старшим мастером поточной линии. Две должности сменных мастеров на этой же поточной линии сохранялись. Таким образом, на поточной линии устанавливалось единоначалие, и ремонтный персонал усиливался квалифицированными кадрами цеха БПР. Надо отдать должное вновь назначенному старшему мастеру поточной линии. Им был Жуков Анатолий Игнатьевич. Работая в должности мастера БПР, он создал неплохой коллектив, и, с переходом этого коллектива работать на подъёмку, цех и поточная линия ремонта тепловозов значительно усиливались. Мне же отдавались в подчинение цеха: дизельный (в нём самый большой коллектив – около ста человек), электромашинный, тележечный и колёсный вместе с роликовым отделением.

Была ещё одна тонкость. Цех получал ежемесячно нереальный, завышенный план. Приходил он в депо из управления дороги. В общем—то интересы дороги такой план и требовали. Дорога уже вся работала на тепловозной тяге. Количество кандидатов на ТР-3 росло. Цех, выполнявший этот вид ремонта, был единственный на ДВЖД. Но т.к. он систематически эти планы проваливал, то сложился своеобразный нонсенс: планы жили сами по себе, а цех сам по себе. Этот установившийся порядок надо было тоже ломать. Техотдел, который этот план подписывал у начальника депо, ссылаясь на управление дороги. Стало быть, техотдел не виноват. Управление дороги далеко, на первом Хабаровске. Зам. начальника депо высших чинов боялся. Оставался начальник депо.

Я буду много раз вспоминать Анатолия Матвеевича Палихова. Часто буду восхищаться его неординарными и смелыми решениями. Вот и в этом случае он выслушал меня внимательно и принял мои предложения к сведению. Он сам не мог изменить план, установленный Дорогой.

А суть предложения сводилась к следующему. Два месяца устанавливать план ремонта тепловозов такой, сколько их уже фактически выпускается, т.е. шесть тепловозов. Цель: пусть мастера, бригадиры и слесаря почувствуют прибавку к зарплате, а главное, поверят в свои силы и способности. Потом план увеличить, но всего лишь на одну единицу. Исчезающая расхлябанность и появившаяся ритмичность ра-

боты цехов позволят с незначительными усилиями уже и с этим планом справиться. Потом будет видно по нарастающим “мускулам” цеха возможность увеличения плана ещё на одну единицу. И так дойти с 6 до 10 тепловозов в месяц.

Не знаю, с кем и как разговаривал Анатолий Матвеевич, но такой план цех начал получать. (Возможно, начальник депо сам взял на себя такую ответственность.) Появились реальные цели, за которые можно было и повоевать. Скажу только, что через неполный год цех будет почти ежедневно выдавать с ремонта одну секцию тепловоза. Так как тепловоз серии ТЭ-3 был двухсекционным, то это значило, что с ремонта в месяц стали выходить 10 тепловозов. Что и требовала от нас служба локомотивного хозяйства.



Надо отметить, что в росте возможностей цеха подъёмки немалую роль сыграли пришедшие в депо после окончания института В.М Никулин и В.П. Коновалов. Первый год они поработали на поточной линии ремонта тепловозов. Затем были переведены мастерами в цеха: Никулин – в дизельный, а Коновалов – в тележечный.

Они укрепили командный состав цеха. В последствие они выросли до руководства локомотивными службами: Коновалов – на

Дальневосточной ж.д., а Никулин – на Забайкальской.

Субботник.

Хочу привести один пример, характеризующий как человека Никулина В.М. Став мастером дизельного цеха, мгновенно ухватить все вопросы и тонкости работы цеха он не мог. А т.к. цех уже выполнял программу ремонта и условия хозрасчёта, то были и премии, и фонд мастера по всем цехам подъёмки. Чтобы “не прогореть” с новым мастером дизельного цеха, я первые два месяца особенно ценные детали (вкладыши, поршня и цилиндры втулки) выписывал сам. Делал это по согласованию с мастером. Он не возражал, т.к. знал, что это не простое дело – хозрасчёт. Одновременно я ему рассказывал, почему я выписываю так, а не иначе. Когда он получил первую премию, то принёс эти деньги в комнату мастеров и положил передо мной. Сказал, что он эти деньги ещё не заработал. Пришлось даже его уговаривать. Сошлись на том, что он возьмёт бутылку водки и пригласит меня к себе в гости.

В гости к нему я хотел зайти не только потому, что надо было обмыть его премию. Главная причина была в том, что он, отдавая себя полностью работе, не жалея на это ни времени, ни сил, часто утром опаздывал на планёрку. Приходилось планировать работу цеха мне. На вопрос, почему опоздал, замыкался и не отвечал. Так при той “обмывке” премии у него на квартире я узнал, что его жена студентка и рано утром уезжает в институт. Чтобы со второго Хабаровска добраться на первый требовалось не менее часа време-

ни. А утром в час пик, требовалось иногда и более того. Могу сказать, что впоследствии, когда я работал в управлении ДВЖД, а жил на втором Хабаровске, я дважды опоздал на работу (за три года), хотя выходил из дома за полтора часа до начала работы. А у Никулина уже было двое малолетних детей, которых он собирал и отвозил или отводил в садик. А это тоже автобус, и тоже утром. Поэтому иногда он и не успевал на планёрку. Узнав его семейную жизнь, я потом всегда спокойно по этому вопросу его подстраховывал. Могу к этому добавить только то, что Владимир Михайлович Никулин станет моим другом (третьим и последним в этой жизни) и никогда меня не подведёт.

Через год наш цех был закрыт сроком на один месяц на реконструкцию. Ремонт всех агрегатов и узлов в цехах, находящихся в моём подчинении, переводился на поточный метод. До этого только тепловозы двигались по потоку. Основной состав ремонтников был отправлен в отпуск. Было лето, возражений не было. Оставлены самые необходимые при реконструкции специалисты. Работы были проделаны. Организатором и главным идеологом этой реконструкции был Виктор Никифорович Фролов. Человек, мыслящий на тот момент творчески. Что и заметил А.М. Палихов, назначив его руководителем специально созданной технологической бригадой.

Но здесь я вновь столкнулся с одной, до того неизвестной мне тонкостью. Три месяца после реконструкции цех не смо-

жет делать ту программу, которую делал перед закрытием. Я получу много нареканий. Было и взыскание. Ритм легко теряется. Куда труднее отлаживается.

К месту сказать, что когда через год цех вновь будет закрываться на продолжение реконструкции, мне придётся славировать. Хотел уйти и от нервотрёпки, и от взыскания. От взыскания ушёл, а от нервотрёпки нет. Надо сделать для ясности небольшое отступление.

Я уже говорил, что на четвёртом курсе института меня пытались забрать в армию. Тогда не получилось. А когда окончил институт, то меня призвать на срочную службу уже было нельзя. Мне исполнилось 26 лет. Возраст по тому времени непризывной. Поэтому через некоторое время меня вызвали в военкомат, забрали моё приписное свидетельство, а взамен выдали удостоверение “офицера без звания”. Нам в те годы пришлось учиться в институте без военной кафедры. В армию призывались юноши рождения 1941 -1945 годов. Не трудно догадаться, что таковых было мало. Брали в армию и из институтов, ведь численность армии в стране развитого социализма сократиться не могла. Кругом враги!

Поэтому мы все и окончили ВУЗ с той же военной подготовкой, с какой и поступали в него. Ещё через год меня вновь вызвали в военкомат для присвоения звания младшего лейтенанта и определения рода войск, в котором я мог бы быть полезным в дальнейшем. Я настаивал, чтобы меня записали в железнодорожные войска. А мне предлагали по-

литические. Я не соглашался. Меня даже отправляли погулять и подумать. После прогулки я вновь стал “упираться”, но потом сдался. Решил, что служить я всё равно не буду, а числиться можно и так, как хочет военкомат.

Ещё через год, когда я уже работал на подъёмке, меня призывали на переподготовку сроком на три месяца в часть понтонёров. Была зима, нам выдали шинели. Я её подогнал по длине для себя. Два дня был на теоретических занятиях, а на третий меня вызвали к комбату. Тот сказал, что с Крайвоенкомата поступила команда вернуть меня в локомотивное депо. Догадался, что это ходатайство начальника депо.

Летом меня вновь вызвали в военкомат и отправили служить на два месяца в танковый полк за две сотни километров от Хабаровска. Как видите, “политические войска” нужны везде. Ехали на автобусах целый день. К вечеру нас привезли в часть. Командир полка вызвал сразу из строя меня и ещё одного молодого человека и велел стоять рядом с ним. После того, как привезённых на трёх автобусах расписали по ротам и батальонам, я спросил комполка: “А мы долго здесь стоять будем?”. Он взглянул на нас и говорит: “Вы ещё здесь? Срочно езжайте на вокзал и назад в Хабаровск! Утром явиться в свой военкомат”.

Утром в военкомате мне объяснили, что опять начальник депо потребовал через горком партии вернуть меня на работу. Я выразил сожаление. Они уцепились за это и сказали, что им надо бы меня придержать в военкомате дней на

десять, если я не возражаю. Документы гарантировали сделать нормальными. Я согласился

Десять дней я упорядочивал картотеку офицеров запаса. В памяти остался такой факт. Среди офицеров запаса было много участников войны. В картотеках перечислялись все фронты, на которых им пришлось повоевать, и награды, которые им были выданы за боевые дела. Тогда юбилейных медалей ещё почти не было. Так вот врезались в память два контрастных личных дела. Оба офицера прошли через всю войну. У обоих длинный перечень фронтов и боевых наград. Но внизу в графе “примечание” отметки очень не схожие. У одного написано, что он является персональным пенсионером союзного значения, а у другого: “Снят с учёта как бродяга”. Это тоже жизнь.

Раззнакомившись с работниками военкомата, и убедившись, что они меня в покое не оставят, пока я не отслужу хотя бы два месяца, я договорился с ними, что подскажу, когда меня надо будет забрать. Условились, что повестку они на депо присылать не будут, а вручат мне. Я сам должен буду передать её в кадры депо, но сделаю это в день убытия в воинскую часть. Раз военкомату всё равно надо меня призвать (должен же я, в конце концов, принять присягу!), так сделать это надо с пользой и для них, и для меня.

Когда цех подъёмки закрывали на вторую реконструкцию, я вспомнил, каково мне было год назад после возобновления ремонта, и поехал в военкомат. Получил повестку. В ней

говорилось, что я призван на военные сборы сроком на два месяца. Её я отдал в кадры, как планировалось. Месяц депо (пока идёт реконструкция) во мне не очень нуждалось, поэтому эти два месяца я отдал Советской Армии полностью.

После конфликта с Китаем на острове Даманском Советский Союз укреплял Дальневосточную границу. Вспоминаю, что в период моей работы в вагонном депо Облучье, мне пришлось заготовливать сено на берегу Амура для какого-то колхоза. Тогда за два месяца сенокосения мы видели пограничников только один раз. Они (без оружия) с телефонной трубкой проверяли линию связи на столбах. Через 10 лет ситуация резко изменилась. Теперь к границе без специальных документов не подойдёшь и на тридцать километров.

Укрепление границы было и в том, что с Европейской части СССР на Дальний Восток перебрасывались необходимые воинские части. В частности на окраине Хабаровска располагалась автомобильная рота, которая в короткое время должна была развернуться в батальон. А для этого надо было строить необходимые здания и одновременно ремонтировать поставляемую неисправную технику. Теперь я попал в сформированную из запасников роту, состоящую из двух взводов по 50 солдат каждый. Один взвод был скомплектован из автомобилистов, другой – из строителей. Одни ремонтировали, другие строили. Я в этой роте был зам командира роты по политчасти.

Служба прошла нормально. Как замполит я провёл два

или три занятия. Остальное время подменял командира взвода, которого солдаты плохо слушались.

По итогам службы комбат предложил мне служить в этой части постоянно, гарантируя повышения звания. Я отказался. Сказал, что когда-то я хотел посвятить армии всю свою жизнь, но меня по формальным причинам (молодость!) в училище не взяли. Теперь я с профессией определился.

Но вот что хочу отметить. Советская армия разлагалась уже тогда. Правда, дедовщины там я не встретил. Но среди призванных “мобутовцев” (так тогда называли призванных запасников по аналогии в одежде с армией Мобуто в Конго) был один очень злоупотреблявший водкой. Напивался до той стадии, что ночью малую нужду справлял под себя. А т.к. койки были двух ярусные, а он спал на втором “этаже”, то “топил” того, кто спал на первом. Я его предупредил. После повтора сказал, что он будет сидеть на гауптвахте. Ну а, после третьего случая пошёл к комбату с просьбой о “трудоустройстве” его на гауптвахту. Комбат выслушал меня и, т.к. он спешил в штаб округа, предложил мне сесть с ним в машину. По дороге он рассказал причину невозможности выполнения моей просьбы.

Известно, что СССР убеждал весь мир, что мы самое передовое государство, в котором сознание и знания граждан растёт не по дням, а по часам. По армии это должно было отражаться и в постоянном снижении нарушений воинской дисциплины. А чтобы это подкреплялось в статистических

цифрах, каждый год воинским частям устанавливали (с понижением) лимиты на нарушения. В том числе урезались и дни, на которые командир части мог отправлять солдат на гауптвахту. Так вот, тогда комбат мне сказал, что прошло чуть больше полугода, а он годовую норму по гауптвахте уже выполнил. “Мне сейчас проще самому сесть, чем посадить туда солдата!” – сказал он в конце разговора. Так “липа” разлагала дисциплину в армии уже в то время.

И ещё одну тонкость открыл я тогда в армии. Мне командир части выдал штамп для оформления увольнительных. При этом он оговорил, что в пятницу после 4-х часов дня я могу отправлять всех желающих в увольнение до 8 часов утра понедельника. А т.к. вся рота состояла из хабаровчан, то в увольнение уходила вся рота. В том числе и я. Я не сразу понял подоплёку такой щедрости. Только к концу службы догадался, что это выгодно батальону. Ведь мы стояли на снабжении все два месяца, в том числе и в субботу, и в воскресенье. Соответственно отпусkaliсь и продукты. А мы каждую неделю почти три дня (суббота и воскресенье полностью, в пятницу пропускали ужин, а в понедельник завтрак) не питались. Экономия!

Но вернёмся в цех подъёмки после реконструкции. За время моего пребывания в армии в локомотивной службе ДВЖД и в депо Хабаровск-2 произошли кадровые изменения. Умер начальник локомотивной службы А.М. Коц. Говорили, что его отравила жена, которая в это время болела.

Диагноз болезни – рак. Сама она врач. А муж в возрасте 40 лет без женщин обходиться не мог. Чтобы он никому не достался, она его “взяла с собой”. Во всяком случае, такова была молва. Скоропостижность смерти это подтверждало. Дежурный по депо мне рассказал, что утром в седьмом часу Александр Моисеевич, как всегда, позвонил ему и расспросил про ночную работу. (Локомотивы Хабаровского депо выполняли тогда 60% всей работы на ДВЖД). А в 9 часов ему сказали, что Коц умер. “Я даже не поверил, ведь я только что с ним говорил по телефону”, сказал он. Отравление произведено якобы ртутью. Вскоре умерла и его жена.

В связи со смертью начальника службы на эту должность был назначен начальник нашего депо А.М. Палихов. Начальником депо назначили заместителя по ремонту, который имел кличку “Слон”. Он сумел втереться в доверие к Палихову. Анатолий Матвеевич, конечно, знал закон сопромата – опереться можно только на то, что сопротивляется. Но к лести подхалимов питал слабость, что подведёт его (и очень серьёзно!) в будущем.

В кресле зама начальника депо по ремонту уже сидел Леонид Мартынович Коренко, до этого работавший старшим мастером заготовительных цехов. Цех подъёмки после реконструкции был открыт. Первый месяц уже проработал. Чуда не произошло – план провален. Как-то, находясь в кабинете зама, слышал, что Коренко, оправдываясь по телефону перед службой за провал в работе цеха подъёмки, заявил,

что с армии вернулся Ишутин, и там порядок будет наведён.

Л.М. Коренко в момент моего прихода после института в депо уже год проработал мастером электроаппаратного цеха. Работал неплохо, поэтому и стал старшим мастером заготовительных цехов. И старшим мастером он был нормальным. Я с ним контактировал и как мастер цеха профилактики, а потом, уже, будучи старшим мастером подъёмки, имел более тесную связь, т.к. многие снятые с тепловоза узлы уходили на ремонт в заготцеха. Отношения были деловые и товарищеские. Я у него был даже на дне рождения.

Но из-за того, что “с армии пришёл Ишутин”, количество выходящих тепловозов из ремонта уже завтра не увеличилось. Надо было доукомплектовывать цеха, т.к. текучка кадров продолжалась, а в период реконструкции приёма в цех не производилось. При этом надо было слесарей принимать и обучать одновременно. Значит, требуется время. Да и ритм потерян. Слишком много цехов влияло на ритмичность выхода тепловозов из подъёмочного ремонта. Всё это надо было вновь отлаживать под постоянным контролем со стороны мастеров и старших мастеров.

И после второго месяца с момента открытия цеха после окончания реконструкции план был тоже провален. Коренко меня “кусал” за это почти каждый день. У нас появилась даже взаимная неприязнь. А однажды я услышал, как он объяснял по телефону управлению дороги очередной провал плана тем, что в армии Ишутин обленился и сейчас работать,

как следует, не хочет.

Секретарём парткома депо в это время работал мой однокурсник. Разговаривая с ним, я сказал, что не узнаю Коренко. Что-то с ним происходит. Секретарь пояснил, что Коренко пока исполняющий обязанности зама по ремонту. Рассматривается и вторая кандидатура, моя. Вот и вся разгадка его “странного” поведения. Я попросил ускорить его утверждение. А со следующего месяца цех вошёл в нормальный ритм работы, и мои отношения с замом по ремонту (уже без приставки “и.о.”) стали вновь приятельскими.

В этот период вспоминается и такой случай. Партком должен был по своему плану заслушивать руководителей цехов о проводимой работе в коллективе. Тут и выполнение плана, тут и работа партийной организации, тут и коммунистическое воспитание своих работников. Членом парткома был и Герой социалистического труда. Он при моём отчёте задал мне такой вопрос: “Почему мой сын до сих пор не вступил в комсомол?” Его сын на тот момент работал в одном из вверенных мне цехов и работал плохо. Но не мог я при членах парткома плохо отзываться о сыне героя, поэтому сказал, что отцу это лучше известно.

Тогда же я сказал членам парткома, что было бы лучше, если бы мне устанавливался план, отпускались на него деньги, а штат работников я набирал сам. Гарантировал, что количество рабочих было бы меньше существующего, а качество выполненного ремонта тепловозов будет выше. На что

начальник депо Палихов сказал: ”Смотрите, он капитализма захотел”. Меня удивило: если хорошее делается при капитализме, то значит оно почему-то плохое.

Хочу отметить некоторые моменты из моих воспоминаний о работе с А.М. Палиховым в период его работы начальником депо. Программа подъёмочного ремонта, задаваемая управлением дороги, была одним из основных показателей депо (и дороги) в социалистическом соревновании. Было тогда такое соревнование. Не выполняя этот план, депо автоматически выбывало из всех видов соревнований. Имеется в виду соревнования среди коллективов Дальневосточной дороги и Министерства Путей Сообщения. Выполнение плана такое право дало. Другие необходимые показатели выполнялись и до этого. И нам стали привозить переходящие Красные Знамена победителей соревнования как дорожные, так и МПС.

После присуждения депо первого места среди коллективов МПС и вручения Знамени начальник депо организовал выезд всех мастеров, причастных к производству подъёмочного ремонта, для отдыха на вечер субботы и целый день воскресенья на Петропавловское озеро. Там была база отдыха ДВЖД. Был организован праздничный ужин. На него подъехал начальник депо вместе с секретарём парткома и председателем месткома. Были тосты за прошлые и будущие успехи. Но кроме этого, Анатолий Матвеевич подходил ко многим персонально и произносил тост за его здоровье. Подхо-

дил и ко мне. Говорил, что в том Знамени есть и мой кусочек.

И второе воспоминание. Депо получало уже три квартала подряд переходящее Красное Знамя МПС. Думаю, что именно поэтому Хабаровский Горком КПСС организовал партийную проверку депо со вскрытием всех и, даже более, недостатков. Чтоб не зазнавались! Прибыли в депо инструктора горкома КПСС. Проверяли все первичные партийные организации.

Но это был и конец месяца. В это время при советской власти решалась судьба всех плановых показателей. Штурмовщина! Причём, это стало какой-то нормой, без которой немыслимо существование социалистических предприятий. Именно в конце месяца появлялись те запчасти и материалы, которые бесполезно было искать в первой половине месяца. Первую половину месяца работаем с прохладцей, вторая – штурм!

И вот в период штурма появился у нас в цехе инструктор горкома КПСС. Надо отметить, что авторитет КПСС в то время уже был невелик, поэтому руководителей цехов призывали ещё и к руководству парторганизацией. (Вот ещё почему требовалось, чтобы руководитель цеха был обязательно членом партии). По этой причине Жуков А.И. – старший мастер поточной линии – был секретарём парторганизации цеха, а я у него – заместителем. Отвечал я за ведение партийной документации и сбор партийных взносов. Инструктору не хотелось ходить по цеху и беседовать с людьми.

Тем более, что рабочие все с грязными руками, цех тоже не сиял идеальной чистотой. Короче, не паркетные условия. Сидел инструктор в комнате мастеров, рылся в бумагах, которые ему я и предоставил, и что-то писал себе в блокнот. Постоянно требовал меня для дачи пояснений.

Но конец месяца требовал от меня постоянного движения по депо для контроля хода выполнения работ. Нельзя допустить срыва хоть по одному узлу. А тут инструктор постоянно мешает. В конце концов, он обвинил меня в нежелании ему помогать, а я его – в чистоплюйстве.

Через некоторое время начальника депо вместе с секретарём парткома вызвали с отчётом в горком КПСС. Приглашены были и все члены парткома, и все старшие мастера. Там наших руководителей разнесли в пух и прах. Вопрос ставился и так: “Способны ли вы руководить таким сильным коллективом, как локомотивное депо? Если нет, так и скажите” И это после получения в течение трёх кварталов подряд Переходящих Красных Знамён МПС! Я понимал, что определённый вклад в такое издевательство над руководителями внёс своей “работой” с инструктором ГК КПСС. Ожидал такого же разгрома для себя после того разбора на Пленуме ГК КПСС.

Но начальник уже в депо подошёл ко мне и спросил, всё ли я слышал на том Пленуме. Я сказал, что и многое понял. “Делай правильные выводы”, – спокойно сказал он.

Ещё один пример из его стиля работы. Когда мы стали

выполнять план ремонта тепловозов, нам стали начислять и премию. А чтобы получать премию, надо было иметь экономию по фонду заработной платы и по материалам. Разрешалось перерасход по материалам перекрывать экономией фонда зарплаты. Но не наоборот! А при подъёмочном ремонте требуется столько материалов и дорогих запасных частей (они тоже входили в материалы), что если там допустить перерасход даже на пять процентов, перекрыть экономией зарплаты невозможно. Да и увлекаться экономией зарплаты глупо, ведь это семейный доход работников цехов.

Бывало, что при выполнении плана мастера премию не получали, т.к. был тот самый перерасход. Нормировщики ежегодно нормы подрезали. Но мы перерасход допускали редко и не более чем за один месяц. Учёт вели сами и строгий. Но однажды перерасход фондов получился два месяца подряд. Я пошёл разбираться в бухгалтерию.

Главный бухгалтер Татьяна Николаевна Зубова, представляя мне требования за прошлый месяц, сказала: “Вы стали много брать деталей в заготовительном цехе”. Заготовительный цех делал для нас единичные простейшие прокладки и детали, которые почему-либо отсутствовали в кладовой. Я знаю, что мы там не могли взять более обычного. Поэтому главному бухгалтеру я возразил. Но она посоветовала приглядеться именно к требованиям, выданным агрегатному цеху.

Оказалось, что мастер этого цеха тоже хотел получать пре-

мию, и получал. Но как! Он на наших требованиях, где стояло количество затребованных деталей, к примеру, два, ставил по одной цифре спереди и сзади. Получалось, что я затребовал и получил в цех не две детали, а 123. В то время только вошли в продажу японские 4-х цветные шариковые ручки, поэтому мастеру подобрать цвет пасты было просто.

По моему совету такие же проверки сделали и мастера других цехов. Оказалось, что мы не были исключением. Доложили об этом Палихову. Тот собрал всех мастеров депо (а их было около трёх десятков) и спросил у нас, что будем делать с этим мастером. Назвал он это офицерским судом чести. “Офицеры” все как один потребовали изгнать того мастера из депо. “Слышал, – спросил он у виновника торжества, – иди в кадры и пиши заявление”.

Не помню такого ни до этого, ни после. Этот пример, уверен, ещё долго передавался в депо нашим последователям. Желаящих так опозориться больше не было. Кстати, после этого случая я стал более внимательно присматриваться ко всем документам на предмет подделки. И однажды выявил, что техник-дефектоскопист сдала мне подделанный больничный лист. Чтобы убедиться в этом, я пошёл в поликлинику к выдавшему этот лист врачу. Когда она увидела больничный лист, с удивлением произнесла: “Как же я могла его выдать на такой срок и без второй подписи”. Я попросил её присмотреться, она ли так всё написала. Тут она и обнаружила подделку. Исправленный документ стал основанием для

увольнения прогульщика.

После перевода на тепловозную тягу Хабаровского отделения дороги и в связи с ростом грузопотока на восток и, особенно, в дальневосточные порты участок дороги Архара – Владивосток перевели на автоблокировку. Рос грузопоток. Это значило, что теперь на перегоне между двумя станциями могло находиться много поездов. Столько, сколько там блокировочных участков. Повысилась пропускная способность дороги. Но и появилось “НО”. Если при полуавтоматической блокировке на всём перегоне был только один поезд, то и вес поезда устанавливался такой, какой машинист мог провести по всем подъёмам, в том числе и максимальным (критическим), используя инерцию от максимально допустимой скорости перед подъёмом. С появлением автоматической блокировки и ростом количества поездов станции стали не успевать их пропускать и перерабатывать. Особенно это относилось к станции Хабаровск-2. Поезда стали останавливаться перед станциями. В том числе и на подъёмах, и перед ними. Инерцию использовать машинист в этом случае не мог. Тот вес, который был установлен для полуавтоматической блокировки, стал непосильным при автоматической блокировке.

Тепловоз серии ТЭ-3 по подъёмам должен проходить со скоростью не ниже 21 км/час. Но теперь вынужден был идти со скоростью в два раза ниже. Росла сила тока в тяговых электродвигателях (ТЭД), а в квадрате от него росло количе-

ство выделяемого тепла в обмотках двигателя. Короче, двигатели начали перегреваться, изоляция обмоток от перегрева разрушалась, и ТЭД досрочно выходили из строя. Их приходилось менять и ремонтировать. И то и другое требовали больших трудозатрат и материалов для ремонта. Удовольствие очень дорогое. Выход был один – снизить вес поезда. Но это и сейчас невыполнимая задача, а тогда!?! От достигнутого только выше! Принцип социалистической экономики. А если учесть, что к тому времени власть во всех управлениях дорог и на их отделениях принадлежала стопроцентно движенцам, которые знали локомотивы, грубо говоря, как кусок металла, то говорить о снижении веса и даже заикаться об этом, было смерти подобно. А как это поймут руководители Крайкома КПСС? Не поймут!!!

К сожалению, даже руководители службы не все это понимали. Машинистов тепловозов, обучая вождению поездов, предупреждали об обязательном выполнении минимально допустимой скорости на подъёмах. Говорили им, что если это невозможно сделать, надо остановиться и затребовать вспомогательный локомотив. Несколько машинистов из депо Облучье так и сделали. Тогда в это депо приехал начальник службы Коц А.М. сел за пульт тепловоза и провёл поезд на участке Архара – Облучье по всем подъёмам. Скорость он не выполнил, но поезд провёл. А на планёрном совещании с локомотивными бригадами в этом депо заявил, что поезда вести без требования резервного локомотива можно. Преду-

предил, что если ещё кто-нибудь затребует помощь на перегоне, он его снимет с должности. И машинисты повели поезд, не требуя вспомогательного локомотива. Это мы хорошо почувствовали в своём цехе, выдавая тяговые электродвигатели на внеплановые ремонты тепловозов в ущерб своим плановым.

Для меня так и осталось тайной, почему начальник службы пошёл на такой шаг? То ли потому, что не понимал о постепенном пересыхании изоляции обмоток двигателя, т.к. был паровозник, а тепловозный диплом получал, обучаясь на заочном факультете, то ли очень боялся начальника дороги (были и такие начальники служб) и хотел ему угодить такой ценой. А следствием такой работы стал факт ежегодной 100% смены двигателей на всех поездных тепловозах, а на некоторых и более того. Я позже это проанализировал сам.

Когда начали брать двигатели и из числа тех, что готовились под тепловозы, проходящие подъёмочный ремонт, а это срыв плана, снижение премий, зарплаты и т.д., тогда я стал перебирать документы на двигатели с тепловозов, зашедших на наш ремонт. Там были и такие, которые недавно прошли подъёмочный ремонт, но отданы были на тепловозы, стоящие во внеплановом ремонте. Имели малый пробег от ТР-3. Их я после проверки изоляции и обкатки дал команду отдавать на внеплановый ремонт тепловозов.

Нашёлся “бдительный” инженер в службе локомотивного хозяйства, который ранее работал в нашем депо мастером

электромашинного цеха. Он поставил вопрос перед руководством службы о моём вредительстве. По его докладу, двигатели выходили из строя не потому, что были перегружены весом поезда, а потому, что я подкатываю неполноценные, не прошедшие подъёмочный ремонт. Меня, но не начальника депо или его зама, вызвали в службу с объяснением. Хорошо, что в службе были не все уровня того инженера, я доказал, что вреда от этого не было. На том и разошлись. Хорошо ещё, что это был не 37 год! Кстати, тот “бдительный” инженер службы локомотивного хозяйства кончал вечерний факультет в институте, а не очный.

А вследствие неудовлетворительного снабжения запасными частями тепловозов пришлось однажды идти на эксперимент. Правилами деповского ремонта такого допускать было нельзя. А суть его в том, что слесари дизельного цеха насосной группы подошли ко мне с шестерёнкой, у которой был износ зубьев такой, что зазор между шестернями привода водяного насоса был выше допустимого. Жалуются, что на складе такой шестерни нет. Главный снабженец депо заявил, что такой шестерёнки нет и на Главном материальном складе дороги. Что делать? Держать дизель в ожидании пока появится та злополучная шестерня? А это ведёт к срыву плана, к снижению зарплат исполнителей многосотенного коллектива цеха по снижению размеров премии, а мастеров – вообще к лишению её. Покрутил я ту шестерню, вижу, что она симметричная. Говорю слесарям: «Разверните её обратной

стороной и замерте зазор в зубьях. Замерили – зазор нормальный. Крепите и отправляйте дизель на тепловоз. Никому об этом не рассказывать. Этот дизель и тепловоз я занёс в свою записную книжку в чёрный список. Время покажет: риск был обоснованным. Тепловоз работал по этому насосу без претензий.

Был и такой интересный случай. Мы, мастера цеха ТР-3, выполняя план, привыкли, что ко всем революционным праздникам, получали премии, которые записывались и в трудовую книжку. Я тоже привык. Но однажды произошёл сбой.

В электромашинном цехе работал мастером по обкатке тяговых электродвигателей сын начальника дороги. Надо признать, что дети большого начальства редко получают правильное воспитание. При этом, зная, что их наказывать из “уважения” к папе руководители воздержатся, они ведут себя, как сейчас принято говорить, неадекватно. Вот такой же был и тот “сын”. Мне начальник депо тогда про него сказал, что папа слишком занят на работе, поэтому наш долг – помочь воспитать его сына.

За явку на работу в нетрезвом виде я лишил “сынка” премии за месяц. Кроме этого, я, естественно, не мог включить его в список премируемых работников цеха к 1 Мая. А на том торжественном собрании “папа” должен был вручать депо переходящее Красное Знамя за победу по итогам 1-го квартала. В конце торжественной части начальник от-

дела кадров, как всегда, читал приказ о поощрении. В том приказе фамилия “сыночка” была, а моей не было.

Мастера долго надо мной смеялись: “Будешь знать, кого можно лишать премии, а кого нельзя!” Это был тоже Палихов!

К этому периоду работы относится и мой судебный опыт. Правда, он с работой не связан. Но открытие для себя пришлось сделать не в пользу советской власти. Впрочем, и нынешняя власть в этом вопросе недалеко ушла от советской. А, если точнее, то находится рядом с ней. Зайдя как-то вечером в магазин, который находился в том же доме, где была моя квартира, я увидел там драку. Молодой парень, повалил пожилого мужчину на пол и бил его головой о бетонный пол. Я и ещё один мужчина подошли к ним, завернули драчуну руки за спину и вытолкали из магазина. Потом, когда я буду возвращаться с покупками домой, за углом дома мне отключат ударом по голове память и “обработают” ногами. Как окажусь дома, не помню. Потом был суд. Тому парню дали три года.

Но я открытие сделал не это. Оказывается, если бы меня тогда убили (а свидетельница на суде сказала, что ей показалось, что меня убили), моему сыну от государства была бы такая помощь, как если бы мама родила его без отца. Вот и по этой причине у нас всё реже и реже свидетели вмешиваются в наведение порядка. Во-первых, рискует жизнью. Во-вторых, дети будут сиротами и брошены государством. Меня

это тогда озадачило. Почему государство не считает позорным бросить в таких случаях детей на произвол судьбы?

Как я уже отметил, в депо по праздникам (а точнее, перед праздником) проводились торжественные собрания. На нём всегда был соответствующий доклад, основную часть которого предоставляли партийные органы, затем поощрения, иногда небольшой концерт, а потом танцы. Народ всегда присутствовал, особенно те, кого поощряли. Рядом с деповским клубом стояла деповская столовая. Она в таких случаях превращалась в ресторан. Но водку там не подавали, её приходилось запасать заранее, т.к. и в магазинах она продавалась по тем временам только до 7 часов вечера.

Ну, а где водка, там и драки. Факт для русских необходимый. Чтобы поддерживать порядок милицию никогда не приглашали. Были свои дружинники. По очереди отвечать за порядок на вечере назначались старшие мастера. А они из цехов подбирали необходимый состав дружины. Повязав красные повязки на рукава, дружина появлялась в клубе. Им потом приходилось выводить перепившихся героев, разнимать дерущихся, иногда при этом получать (скажем, культурно) в лицо.

Здесь наш цех тоже проявил рационализаторство. Мы поняли, что когда пьяный вошёл в клуб, то с ним разговаривать уже бесполезно. Он не понимает обстановку, кровь будоражит, ему нужен подвиг. Решили, что патрулировать надо не в клубе, а в столовой, где наши герои и доводят себя до нуж-

ной кондиции. Там, уловив момент, что товарищ уже хорош, но ещё не настолько, чтобы не узнавать начальство, к нему и подходишь. С тобой тройка, четвёрка “добрых молодцев”, трезвых и с красными повязками на рукаве. Объяснишь ему, что ему уже лучше идти не в красный уголок, а домой. Объясняешь спокойно, с улыбкой. Добрые молодцы тоже улыбаются. Он понимает, что ему желают добра, и соглашается. Пара дружинников его даже сопровождают. За пределы депо или до дома, в зависимости от обстановки. Руководство депо заметило, что когда дежурит на вечерах цех подъёмки, драк почему-то нет. Это тоже был плюс нашему коллективу.

В тот период мне довелось подежурить в Горкоме КПСС. Там на ночь назначались ответственные дежурные, которые должны были своевременно реагировать на те или иные ночные ЧП в городе. Подозреваю, что по очереди это входило в обязанность секретарям парткомов предприятий. Их в Хабаровске было много. Но однажды секретарь депо сказал, что надо подежурить там мне. Наверное, он представил меня как своего заместителя. Я и отдежурил. Всю ночь сидел в кресле первого секретаря Горкома и читал книгу. За это время меня побеспокоили всего три раза. Не очень существенные сбои. Я “вмешался”, вызвав по телефону соответствующих руководителей, которые, получив от меня информацию, принимали меры, и вскоре докладывали мне об устранении причины сбоя. Это делалось так оперативно, и так чётко, что мне доставило большое удовольствие “руководить городом”.

И ещё вспоминается такой юмористический случай, относящийся к тому же времени. Этот же секретарь парткома направляет меня в Краевой Дом Политпросвещения на лекции, которые там читались для пропагандистов. А я был одним из них. Спрашивает, знаю ли я, где этот Дом находится. Отвечаю, что нет. Тогда он спрашивает: “А где находится ресторан “Север”, знаешь?”. Отвечаю, что знаю. “Так напротив этого ресторана! Ну, молодёжь пошла, где рестораны, знают, а Дом Политпросвещения – не знают!” – ворчит он.

О друге – однокашнике. Назову его Николаем. В институте мы учились в одной группе. Дружили. Он был свидетелем в ЗАГСе с моей стороны при заключении брака. После окончания института его направили работать на Забайкальскую железную дорогу. Я упоминал, что мы после окончания института имели ту же военную подготовку, с которой пришли в институт. Он поступил в институт сразу после школы, поэтому подготовка у него была нулевая, а возраст позволял ещё пройти солдатом действительную службу. Его и призвали через год работы в депо. Так как он имел высшее образование, призвали (по тем нормативам) сроком на один год. Отец его был подполковником в том же Забайкальском военном округе. Думаю, что он сыграл определённую роль в том, что его сына при прохождении комиссии уже на сборном пункте медики забраковали. После этого, будучи уволенным из депо, он приехал трудоустроиваться в Хабаровск, где в пединституте продолжала учёбу его жена.

Я и Иван Кириллович Гречко ходатайствовали о его приёме в наше депо. Начальник депо принял его с условием, что о квартире он три года не будет заикаться. У него, как и у меня, имелся сын, который находился на воспитании до школьного возраста у его родителей в Амурской области. Какое-то время Николай жил у меня на квартире вместе с женой. Потом они снимут комнату в частном доме. Работал он, так же как и я, мастером в цехе профилактики. Его бригаду тоже потом будут хвалить. Так как он был “бездетным”, то много времени отдавал депо помимо рабочего. Предусмотрительно он вступил в партию ещё в институте. Поэтому его активность руководством депо была замечена. Вскоре он стал членом парткома депо, а затем и заместителем секретаря парткома.

Дружили мы семьями. Все праздники отмечали вместе. Делились новостями, радостью и горем. Взгляды на недостатки в работе администрации депо (и не только депо) совпадали у нас стопроцентно.

Когда секретаря парткома после тяжёлого переизбрания перевели работать первым заместителем Председателя Железнодорожного райисполкома, в депо встал вопрос избрания нового секретаря. Разумеется из членов парткома. Кроме Николая, заместителем секретаря парткома был и Л. Вискер. Лёша, как и Николай, работал старшим мастером заготовительных цехов. (Николай в этот период работал старшим мастером цеха профилактики.) Решал вопрос, конечно, Райком КПСС.

На заседании парткома секретарь Райкома КПСС начал обращения к членам парткома о кандидатуре. Члены парткома знали, что Вискер уже давно работает в депо. Работает хорошо, прост в обращении с людьми, женат, имеет двоих детей. Жена учительница. Всё у всех на виду. В общем, ему доверяли, считали своим. Поэтому его и выдвинули на освободившуюся должность секретаря. Райком же видел кандидатом Николая. Давно в партии, сын старшего офицера. Фамилия русская. Активист. Главную характеристику Николаю дал, конечно, ушедший секретарь. Секретарь Райкома КПСС к заседанию тоже готовился. И членам парткома выдал такой факт.

Лёша год назад был на переподготовке. Он моряк. В период его трёхмесячной службы в стране проходили выборы в Верховный Совет СССР. На корабле было принято решение проголосовать всем личным составом до 8 часов утра. (Тогда выборы начинались в 6 часов утра). Одновременно существовало правило, что в день выборов подъём на корабле отменяется. Можно было поспать вдоволь. Лёша и находящийся в этом же кубрике другой офицер решили использовать право поспать. Пришли голосовать к 9 часам утра. Последние! Согласитесь, решение на корабле было садистское. Ведь выборы тогда же завершались в 24 часа. Но велико желание чиновников выделиться! Холуёв замечают раньше и уважают, как правило, больше.

Этот факт и использовал секретарь Райкома. Рассказав

всё это, он добавил: “Скажите, можно ли после этого доверить этому человеку такую сильную и уважаемую парторганизацию, как ваша?” Избрали Николая.

Моя дружба с Николаем продолжалась. Часто я заходил в партком просто поговорить, поделиться впечатлениями. Но что мне стало бросаться в глаза? Николай забыл про всё, что мы раньше с ним осуждали. Напоминания об этом его начали даже раздражать.

Однажды я шёл с цеха подъёмки в столовую. Этот путь пролегал через все пять корпусов. Войдя в третий корпус, я увидел, что у входа на лестницу, ведущую на второй и третий этаж (где и находилась деповская контора и партком депо) собралась группа работников депо из различных цехов. С этой группой вёл разговор Николай. Работники депо одеты все в тёмную одежду, секретарь мог позволить себе быть в белой, модной на тот момент нейлоновой рубашке. Чем и выделялся. О чём они говорили, я не знаю. Но когда я поравнялся с этой группой, он сказал, вроде бы шутя: “А вот товарищ Ишутин этого не понимает”. Ясно было, что таким образом он смещал меня на более низкую позицию в развитии, и, следовательно, и в нашей дружбе. Так сказать, это был ответ на мои предыдущие вопросы, на которые ранее один на один он не мог ответить. Толпа развернулась лицом ко мне. Они хорошо знали меня и Николая, знали о нашей совместной учёбе и дружбе. Их такая фраза тоже удивила. Я остановился и спросил: “Николай, скажи в какую дверь ты сего-

дня вошёл, что вышел оттуда такой умный? Ведь ещё вчера ты был такой же дурак, как и я”. Толпа захохотала. Я пошёл дальше. Так образовалась глубокая трещина в нашей дружбе, которая со временем превратится в пропасть.

Эта трещина расширилась при следующих обстоятельствах. Однажды я, Николай и мастер, которого я назвал Егорычем, по какому-то поводу были в ресторане. Как это часто бывает, выйдя из ресторана, мы почувствовали желание добавить. Поехали ко мне. Я на тот момент был “холостяк” (жена с сыном была у своих родителей). Пока готовилась закуска, Николай пожелал “безобидно” взять реванш за тот случай, где я назвал его дураком. Он массой был больше меня. Поэтому, дурачась (кровь – то от выпитого играет), берёт меня под мышки и кидает на диван. Демонстрирует таким образом, что он сильнее меня. В падении я рефлекторно ногой бью его в подбородок. Он рухнул без сознания на пол. Конечно, я потом и извинялся, и убеждал его, что произошло самопроизвольно. Будем пить ещё водку уже как помирившиеся. Но обиду он затаит. Пройдёт время, и мне мой однокурсник, работавший в Хабаровском аэропорту, расскажет, что его Николай уговаривал «проучить меня».

К этому времени относится и один аварийный случай с автобусом, в котором я ехал. Вечером мы с женой и сыном должны были ехать в отпуск, в Приморье. Жена послала меня на Первый Хабаровск в центральный гастроном за продуктами на дорогу. Второй Хабаровск по этой части, как и

многие другие районы Хабаровска, выглядел очень скромно. Сейчас это даже не хочется вспоминать. Так вот, приобретя нужные продукты, я сел в свой “любимый” 12-й номер автобуса, которым жители 2-го Хабаровска добирались до Первого и обратно. По имевшейся у меня привычке, я никогда не занимал сидячее место (всё равно его надо будет уступать старшим или женщинам!), а проходил максимально вперёд, чтобы можно было видеть через лобовое стекло, куда мы едем. Держусь за верхний поручень. Вдруг в районе остановки “Павленко” вижу, что автобус притёрся правым колесом к бордюрному камню, а затем перепрыгивает через бордюр, и вот она опора троллейбусных проводов. Я автоматически хватаюсь обеими руками за верхний поручень, и в этот момент происходит удар об эту железобетонную опору.

Что происходило сразу в момент удара в автобусе, не помню. Почему-то сознание не зафиксировало. Когда прихожу в себя, вижу, что вишу, держась за поручень, а подо мной ползают люди. Все, кто стоял в проходе, лежали. Я босиком. Сетки, в которой я вёз продукты, в руке тоже нет. Поставить ноги некуда, подо мной люди. Быстро появилось три “скорой помощи”. Сколько человек они увезли, не знаю. Шум, гам. Водитель бегает возле автобуса и что-то лопочет про тормоза.

Когда автобус освободился от народа, я нашёл на полу в проходе свою обувь. Сетка тоже была на полу, но три литровых бутылки кефира разбились. И кефир был перемешан

с кровью. Выйдя из автобуса, я увидел, как прилично одетый мужчина (в пиджаке и галстукe) вытащил из кармана носовой платок и обтирал носки своих чёрных лакированных туфель, запачканных кефиром. Он, очевидно, был в шоке, т.к. не соображал, что не только носки туфель, но и весь зад его костюма был белым от моего кефира. Он упал на спину, на него легли другие пассажиры. Его озабоченность носками туфель вызвала у меня улыбку. Но делать нечего, я поехал назад, в центральный гастроном за продуктами.

Вернувшись из отпуска, в газете “Тихоокеанская Звезда” прочитал статью под названием “Цена бутылки пива”. В ней описывался судебный процесс по тому случаю с автобусом. Водитель признался, что выпил в обед только одну бутылку пива. В результате разбит автобус, сбита опора и семь пассажиров ранено. Водителю дали три года.

К осени 1971 года главного технолога депо Вавилина В.В. заберут работать инструктором в Крайком КПСС. Могу со всей ответственностью сказать, что в депо он оставил о себе хорошую память. Был он прост в обращении, грамотным инженером, честным человеком, и, если уместно в наше время так говорить, очень интеллигентным человеком. Это я к тому, что позже смогу убедиться, таких людей туда берут, но не много. Для роста по партийной линии нужны были другие.

Цех подъёмки работал уже устойчиво. Поэтому, когда начальник депо пожалуется начальнику локомотивной службы, что некому было отправить и подготовить какие-то доку-

менты в управление дороги, потому что забрали на партийную работу Вавилина В.В., Палихов А. М. через деповского диспетчера вызовет меня в кабинет начальника депо и в его присутствии предложит мне работать главным технологом. Я дам согласие сразу, т.к. помнил плюсы ещё со времён работы старшим инженером-технологом. Начальнику депо ничего не останется делать, как издать назавтра приказ о моём назначении на новую должность.

Заканчивая воспоминания о работе в цехах профилактики и подъёмочного ремонта тепловозов, не могу не вспомнить о работе двух женщин. Это старший техник по замерам Выродова Мира Владимировна и старший техник-дефектоскопист Бобцова Тамара Викторовна. То, что они досконально знали своё дело и относились к своим обязанностям добросовестно, это все знали и воспринимали как должное. Так и должно быть! Но в работе часто случалось, что кто-то заболел и не вышел на работу. И, если это было днём в рабочие дни, то проблемы не было. В депо работали ещё техники, в других цехах. Но это могло случиться и в нерабочие дни, и даже ночью. Мастер смены всегда посылал за старшим техником гонца. И я не помню ни одного случая, чтобы эти женщины отказались работать вместо отсутствующего специалиста. Не было и попыток найти причину для отказа. А ведь это им не входило в прямые обязанности. Их вклад в нормальную работу цехов был тоже не мал.

Упомянув про вызовы техников на работу и в ночное вре-

мя, вспомнил, что часто ночью приходилось искать документы (паспорта) на тепловозы для определения необходимого размера по зазорам или по весу шатунов и поршней. А эти паспорта хранились в техническом отделе, который после окончания рабочего времени, конечно, закрывался на ключ. Подбирали ключи и открывали. В этой связи вспоминается юмористичный случай.

Председатель месткома депо как-то поинтересовался, а как мы достаём документы в ночное время. Ответил, что открываем ключом техотдел и берём необходимые документы. Он интересуется, где берём ключ. Поясняю, что в своём кармане. И что, вы можете открыть любую дверь? – спрашивает далее он. – Любую, – говорю, – хотите, я сейчас открою Ваш кабинет? Тут, конечно, я блефовал, т.к. у меня в кармане был единственный ключ от моей квартиры. Когда он дал согласие, я достаю свой единственный ключ из кармана, подхожу к кабинету, вставляю ключ в замок и, к своему удивлению, открываю дверь. На меня смотрели тоже с удивлением. Ну и медвежатник! – произнёс предместкома. Я не стал говорить, что так называемые английские замки не так разнообразны по способу открывания. Тем более, я не стал говорить, что ключ от кабинета председателя, значит, подходит к замку в двери моей квартиры.

И ещё. Пройдёт много лет. Встречаясь с В.П. Коноваловым и В.М. Никулиным, которым уже будет за пятьдесят, я интересовался, какое время работы они вспоминают как са-

мое интересное. Они, уже поработавшие старшими мастерами, заместителями начальника депо, начальниками депо, заместителями начальников служб и на момент разговора работающие начальниками служб двух соседних дорог, ответят: работа в цехе подъёмочного ремонта тепловозов. У меня точно такое же воспоминание.

Главный технолог

Главным технологом я поработаю чуть более полугода. В период моей работы старшим инженером-технологом должности главного технолога в депо ещё не было. Теперь же у меня в подчинении был старший технолог и два инженера. К моим прошлым обязанностям старшего инженера начальник депо поручил ещё заходить утром перед работой в отделение дороги и у поездных диспетчеров брать все замечания по работе тепловозов. Кстати, там я обнаружу, что изгнанный из депо за приписки мастер агрегатного цеха работал в отделении дороги локомотивным диспетчером. То есть он даже получил повышение в должности и в зарплате. Позже я узнаю, что движенцы на ДВЖД в то время на должность локомотивного диспетчера старались взять “обиженного локомотивщика”. Он, в отличие от движенцев, разбирается в локомотивных делах, и, будучи обиженным, старался вытащить для сведения своего начальства всю нужную и ненужную “локомотивную” грязь. Позже я расскажу, зачем это им было надо.

Начальник депо и начальник службы ещё наказали мне не обременять по мелочам руководителей депо, производить самостоятельно разбор всех браков и задержек поездов и, при необходимости, издавать приказы. Подписывал их, конечно, начальник депо. Кроме этого, технологический отдел вёл всю рекламационную работу. А при парке под двести локомотивов этой работы было много. Были и текущие задания от начальника депо и его заместителей. Обычная рутинная работа.

Но одно событие за эти полгода врезалось в память навсегда. Так как мы занимались всеми браками в поездной работе, то мы и ежемесячно готовили на каждый брак акты и протоколы разбора (в трёх экземплярах) и доставляли их в ревизорский аппарат отделения дороги. Там я познакомился с ревизором по локомотивному хозяйству Владимиром Григорьевичем Пауковым. Тогда эта должность называлась – помощник ревизора, а тот, который позже будет называться главным ревизором отделения дороги, тогда назывался просто – ревизор. Вот помощнику ревизора Паукову я и отдавал те самые акты вместе с протоколами разбора браков. Пауков был лет на двадцать старше меня. Поэтому относился ко мне отечески. Он говорил, что все бумаги по бракам не надо торопиться делать. В конце месяца браки ещё на раз просматривались и некоторые из них переставали быть браками. Следовательно, на них акты и протоколы (в трёх экземплярах!) не требовались. При рукописной работе это

было большое облегчение. Я к этому быстро привык.

Но однажды “мой ревизор” сказал, что надо готовить бумаги на все браки. А так как это был конец месяца, то, чтобы успеть всё в срок, пришлось надолго задерживаться после работы. Когда я спросил Владимира Григорьевича, почему сейчас вдруг стало так, он ответил, что сменился ревизор (ну, который потом станет Главным) и потребовал зарегистрировать все браки. Ему, начинающему, это выгодно, т.к. потом можно их понемногу снижать (в том числе и уже описанным способом) и числиться успешным ревизором.

Отмучившись с теми актами и протоколами, в следующем месяце, чтобы не запустить работу, я готовил аккуратно в течение месяца все бумаги на каждый брак. Полный комплект документов в конце месяца принёс Паукову. Он взял их, отсортировал и приличную часть вернул мне назад за ненадобностью. На мой недоумённый взгляд сказал, что “за рост браков” в прошлом месяце новому ревизору “всыпали” в управлении дороги. И теперь он дал команду учитывать браки “как всегда”. Не учёл ревизор отделения дороги, что в управлении дороги начальство-то не поменялось. Поэтому им рост браков, в отличие от него, не нужен. У них тоже есть начальство, в чьих глазах они хотят выглядеть успешными в этом году, а не в следующем.

В апреле 1972 года я получил в один и тот же день два предложения сменить работу. Первое было – стать директором ГПТУ-16, расположенного на Втором Хабаровске. Это

предложение мною было отклонено сразу, не раздумывая. и ни с кем не советуясь. Мотивировал это тем, что я окончил железнодорожный институт, а не педагогический. Склонностью к обучению не страдаю.

Во второй половине этого же дня я вновь был вызван в отдел кадров депо. Теперь мне предложили возглавить основное локомотивное депо Тырма. (В конце 80-х годов того века его передадут в состав локомотивного депо Ургал БАМ ж.д.). Самое маленькое на ДВЖД, если не считать Сахалинское отделение, которое тогда входило в состав ДВЖД, (потом его делали самостоятельной дорогой, а потом вновь вернули в состав ДВЖД). Штат там был всего 380 человек. Я обещал подумать и завтра дать ответ. Посоветовавшись с женой, с коллегами по работе, с Александром Петровичем Базикаловым, уважаемым мною слесарем цеха профилактики (я его уже упоминал), дал согласие.

Меня доставили к начальнику Хабаровского отделения дороги Годлевскому Роману Юстиновичу. Тот, получив от меня подтверждение согласия, предложил вначале съездить в Тырму в командировку. Я отказался. Сказал, что это будет признаком проявления трусости. После этого Роман Юстинович охарактеризовал тамошнюю ситуацию и подписал приказ о моём назначении начальником локомотивного депо Тырма.

После инструктажа у начальника службы Палихова (это уже было 29 апреля) и у ревизора Паукова (по его просьбе,

т.к. он продолжал опекать меня) мне разрешили отметить Первомайский праздник дома с семьёй и сразу после праздника выехать к месту новой работы.

Локомотивное депо Тырма

Локомотивное депо Тырма находится на участке Известковая – Чегдомын, примерно на середине. В то время это депо было основным и обеспечивало перевозку грузов с Верхне-Буреинского района на Транссиб. Участок этот был построен ещё в 30-х годах прошлого века по проекту БАМа. Война прервала то строительство, и с этого участка даже были сняты и отправлены под Сталинград рельсы, где будущий маршал, а на тот момент генерал Г.К. Жуков подготовил фашистам такой же сюрприз, каким он “осчастливил” японский генералитет на Халхин-Голе. Там он тоже построил тайно от японского командования железную дорогу от станции Борзя Забайкальской железной дороги до реки Халхин-Гол (длина около 350 км), сосредоточил большое количество войск, которыми и нанёс внезапный и сокрушительный удар японским самураям. Сейчас мы знаем, что этот же план Георгий Константинович тщательно подготовил и в Сталинграде, но осуществляли его другие генералы. Самого же Жукова на то время Сталин направил на другой фронт для организации отвлекающих ударов.

После окончания войны страна остро нуждалась в высо-

кокалорийном Ургальском угле. Потому этот участок был срочно восстановлен. По нему повезли с Чегдомыньских шахт уголь, а с организованного леспромхоза – лес. Леспромхоз на момент моего приезда в Тырму был, как и сейчас в Тындинском районе, совместным. Лес заготавливали и вывозили на склады граждане КНДР.

Выехал в Тырму я 2 мая. Первوماй в то время праздновали два дня, что было выгодно тем, кто занимался земледелием. Поезд на Чегдомын ходил четыре раза в неделю и отправлялся из Хабаровска в полночь. О том, что в Тырме меня должен представить коллективу депо начальник локомотивного отдела Хабаровского отделения дороги Мартыненко Л.И., я не знал. Из-за несогласованности Лев Иванович приехал в Тырму на сутки позже меня.

В поезде я обдумывал всю информацию, которой меня вооружили в отделении дороги и в службе локомотивного хозяйства. Моего предшественника с должности сняли за то, что депо допустило два проезда запрещающего сигнала в 1971 году. И уже в 1972 г всего за четыре месяца было допущено опять два проезда. Для не железнодорожников скажу, что это прямая угроза крушения поездов, масса которых от 3 до 5 тысяч тонн, что ведёт и к человеческим жертвам, и к огромным материальным потерям, не говоря уже о большом перерыве в движении поездов.

Мне говорили, что начальник депо утратил способность руководить, а коллектив депо поделился на кланы, которые

“тянут власть к себе”. Называли самых активных “анархистов”. Начальник депо снят, но оставлен в депо. Его должен трудоустроить я. Освобождён от должности и один из машинистов-инструкторов, которого я также должен буду трудоустроить.

Поезд прибывал в Тырму в полдень. Я проснулся около 9 часов утра и сразу посмотрел в окно. По этому участку железной дороги я никогда раньше не ездил. На тот момент поезд двигался по однопутной колее (значит, уже свернули с Транссиба) и по заболоченным местам Их ещё называют – мари. Впечатление мрачное. Зелени ещё нет, из болота кое-где торчали обгорелые пни и чахлые чёрные лиственницы. А я привык к Уссурийской тайге. Мелькнула мысль, “куда меня несут черти”.

Начальник локомотивного отдела, обнаружив утром 3 мая, что меня в Хабаровске уже нет, позвонил в Тырму. Поэтому меня встречали. Из встречающих я знал только заместителя начальника депо по ремонту А. Беякова. Он ранее работал в Хабаровском депо. Мне показали комнату в общежитии, где я буду временно жить. Там я оставил чемодан и пошёл в депо. Переговорив вкратце с заместителями, секретарём парткома и председателем месткома (тогда профсоюзный лидер назывался так), я предложил им заниматься своими делами, а сам решил осмотреть депо без сопровождающих.

Спустившись со второго этажа, на выходе встретил пья-

ного человека. Спросил, кто он и что здесь делает. Он назвал свою фамилию и сказал, что работает. Отстраняю его от работы и иду по проходу дальше. Вновь пьяный человек и тоже на работе. Отстраняю и его и возвращаюсь в кабинет. Думаю про себя, что для первого дня отстранил достаточно. Может быть, ещё есть нетрезвые, но ведь до меня депо как-то работало.

В кабинете прошу у своего секретаря список членов месткома и прошу пригласить их ко мне в кабинет по одному. Я уже знал, что члены месткома в этом депо согласия на увольнение рабочих не дают. Не уверены, что не окажутся сами в той же роли. Круговая порука. Поэтому решил предварительно переговорить с каждым в отдельности. Ставил вопрос о даче согласия на увольнение каждого из отстранённых работников. Объяснял, что слава о депо на дороге нехорошая, и что когда-то дело надо всё равно менять. Вроде уговорил всех.

В этот же день пришла инспектор отдела кадров с вопросом трудоустройства бывшего начальника депо и машиниста – инструктора, ранее освобождённых от должности приказом начальника Хабаровского отделения дороги. Я уже как-то говорил, что многие должности, на которых должны работать инженерно-технические работники были низко оплачиваемые. Ещё в Хабаровске В.Г. Пауков мне предложил следующий вариант их трудоустройства. Машиниста-инструктора, как главного нарушителя трудовой дисциплины (он

был охотник и соболиными шкурками украсил головы жён многих руководителей в Хабаровске, потому считался непотопляемым) перевести работать дежурным по депо. Одновременно освобождается для вождения поездов машинист, работающий на этой должности с доплатой до среднего. А начальника депо назначить машинистом–инструктором. На освободившееся место. Владимир Григорьевич сказал, что это произведёт в депо эффект взорванной бомбы. Но и предупредил, что на меня начнут давить, особенно из Хабаровска.

Давления из Хабаровска я не боялся. Знал, что не для того меня ставили, чтобы сразу снимать. Год я этого героя с соболиными шкурками в любом случае продержу на нижеоплачиваемой работе. Такие приказы вечером я и подписал.

Вечером того же дня ознакомился с личными делами и трудовыми книжками тех двух отстранённых от работы. Расспросил инспектора отдела кадров, потом и заместителя по ремонту. Один оказался два года назад за что-то уволенный из Тырминского филиала ОРСа Хабаровского отделения дороги. В депо работал слесарем–инструментальщиком. Выдавал и комплектовал инструмент на тепловозы. Вторым был участником войны и работал в депо в столярке. Имел боевой орден. Председателю месткома было направлено ходатайство на увольнение из депо обоих.

Вечером перед сном я решил, что на месткоме буду ходатайствовать об увольнении одного, участника войны можно

будет оставить, удовлетворившись административным взысканием. Но профсоюз его должен предупредить, что во второй раз он уже будет уволен.

Примерно так и произошло. Члены месткома поддержали моё ходатайство. А когда я сказал, что участник войны, кавалер боевого ордена должен не здесь стоять, ожидая увольнение, а помогать руководству депо воспитывать молодых, что я с детства уважаю всех, кто был на фронте, и поэтому не настаиваю на его увольнении, у столяра потекли слёзы.

В дальнейшем недоразумений со столяром не было. А вот с бывшим инструментальщиком было. Он поехал трудоустроиваться в Хабаровск опять в Тырминский филиал ОРСа. Его приняли. На радостях он там крепко выпил и умер там же, в Хабаровске. У него была болезнь – сахарный диабет. На похороны в депо щедро сбросились, а про меня стали говорить, что я убийца. Если бы не уволил человека, он бы ещё жил. Может быть и так, но жил бы он недолго с его непреодолимой тягой к спиртному.

Так началась моя трудовая деятельность на новом рабочем месте и на новом месте жительства. Потекли рабочие будни. Люди присматривались ко мне, я присматривался к людям. Посёлок Тырма небольшой, жителей было тогда около трёх тысяч. Расположен он в месте впадения в реку того же названия ещё двух рек: Гуджал и Сутырь. Все реки горные, т.к. с юга долину ограждали отроги Хингана, с севера – Буреинского хребта. Кроме локомотивного депо, в этом по-

сёлке базировались дистанция пути и дистанция связи. Был пункт технического осмотра вагонов (ПТО). В этом же посёлке проживали и северокорейские лесозаготовители. Сам посёлок располагался почти весь на сопке. Депо и станция – в долине.

По другую сторону железной дороги (от основного посёлка) в той самой долине находился небольшой посёлок из частных домов. Он был тоже Тьрма, но звали его почему-то Эмча. Вот его в конце мая месяца и затопило после прошедших обильных дождей, вызвавших активное таяние снега и льда в горах. Вода подтопила дома по окна, а некоторые и под крышу. Жители говорили, что такого раньше никогда не было. Объясняли наводнение дружным таянием снега в горах по причине массовой и сплошной вырубке деревьев лесорубами из КНДР.

Вывозили добро и людей на лодках, в том числе и моторных. Я был там и тоже по подсказкам привлекал лодочников и “мотористов” к спасательным работам. Помню, что один из дежурных по депо, имеющий моторку, отказался вывозить пострадавших, объясняя и недостатком бензина, и тем, что, наверное, самому придётся спасать себя, т.к. он тоже жил в долине, но в другом месте от этого посёлка. С ним я говорил утром, когда он сменился с дежурства. А после обеда мне сказали, что дом этого дежурного уже тоже в воде. Когда я подъехал к его дому, увидел, что дом наполовину в воде, моторка на цепи качается вверх дном на бурном течении раз-

лившейся реки, а сам дежурный сидит на крыше дома и просит помощи. Я ему здесь припомнил его утреннюю “доброту” по отношению к другим пострадавшим. (Он дома уснул – с ночного дежурства же был – а проснулся от шума воды в квартире.

Тогда же я увидел, как разбушевавшаяся река ломала деревянный мост с железнодорожной линией. Это был подъездной путь леспромхоза. По реке плыли вырванные деревья, брёвна. Все они упирались в этот мост, накапливались, создавая плотину. Уровень реки у моста поднимался, рёв падающей воды усиливался. По обеим сторонам моста собрались зеваки. На мост заходить было страшно, поэтому он был пустой. Но вот один мужчина с нашего берега побежал по нему на тот берег. Он там жил. Все закричали: “Куда ты!”. Но он, не останавливаясь, бежал по мосту. Когда пробежал больше половины пути, раздался страшный треск, мост подался по течению и остановился в виде зигзага, держась только за счёт рельсов. Толпа ахнула, мужик побежал ещё быстрее. И только он оказался на том берегу, рельсы лопнули и вся громадина моста, кувыряясь, поплыла вниз по течению вместе с рельсами.

Жертвой того наводнения был только один чей-то поросёнок, утонул в сарае.

Летом 1972 года на Закавказской железной дороге произошло крушение двух поездов (электрички и пассажирского поезда, перевозившего туристов) с тяжёлыми последстви-

ями. Лобовое столкновение. Большие человеческие жертвы. Следствие установило, что в передней (ведущей) кабине находился машинист с одной туристкой, в задней кабине находился его помощник с другой туристкой. Все мёртвые. Но по виду и одежде было ясно – “занимались любовью”. В связи с этим в Свердловске было назначено сетевое совещание по безопасности движения. Начальник службы включил и меня в состав участников совещания от Дальневосточной железной дороги. Мотивировал он это тем, что я вопросами эксплуатации поездов до этого почти не занимался, поэтому мне будет полезно “окунуться сразу с головой”.

Моя семья проживала ещё в Хабаровске, поэтому я выехал в Хабаровск на сутки раньше, чем надо было фактически для выезда в Свердловск. Сутки я провёл с семьёй. Лето, духота. Окна не откроешь, комары. Рядом с домом находился аэродром ДОСААФ, покрытый густой травой. Оазис для комаров. Дети спали плохо. Особенно полугодовалая дочь. Днём сколько мог, помогал жене, а вечером поехал на вокзал. Билет мне оформлял зам. начальника депо Хабаровск по эксплуатации. Он тоже ехал на то совещание. Звали его Василь Данилович. С ним будет связано ЧП.

Когда я войду в купе, там уже будут пить “на посошок” восемь машинистов – инструкторов и Василь Данилович. Все мне знакомые. Инструкторы были в форме с регалиями. Мы, ремонтники, за чёрный цвет формы и три звезды на регалиях звали их чёрными полковниками. (По аналогии с чёр-

ными полковниками, совершившими в то время переворот в Греции). Налили и мне. Возле купе стояла женщина, которая должна была ехать в этом же купе. Перед отправлением “полковники” покинули вагон. Я получил постель, занял верхнюю полку и сразу уснул. Почти бессонная ночь и выпитый алкоголь позволили мне уснуть мгновенно. Через какое-то время женщина разбудила меня, попросила перенести её постель в соседнее купе. Я это понял, как нежелание ехать с мужчинами. Такое часто бывает. Василия Даниловича в купе не было. Но я не удивился, так как он предупредил меня, что пойдёт в гости в другой вагон, в котором ехали тоже делегаты совещания с других отделений дороги. Звал он и меня, но я тех участников тогда ещё не знал, да и хотелось спать.

Второй раз я проснулся от шума в купе где-то около часа ночи. Оказывается, в купе находилось три милиционера, которые пришли высадить Василия Даниловича. Я ничего не понимаю, но говорю, что нельзя Даниловичу сходить, т.к. мы едем в командировку. На это милиционеры сказали, что они выполняют приказ. Я тоже сошёл, не оставляя же коллегу одного ночью и непонятно где. Поезд был задержан, так как Василь Данилович сразу выйти отказался. (Я и проснулся от этого шума.)

Что потом в милиции (это была станция Архара) я понял. Мой попутчик приставал к той женщине, которая ехала вначале с нами в купе, поэтому она и попросила меня и

проводника вагона о переселении в другое купе. Данилович в момент переселения вновь употреблял горячительные напитки в другом вагоне с коллегами – приморчанами. Подпил изрядно. Когда возвращался назад в свой вагон, увидел ту женщину, и вновь стал приставать к ней со знаками любви. Он даже не понял, что купе уже другое. А когда проводница увела его в наше купе, пассажиры того купе составили акт и потребовали от бригадира поезда высадить нетрезвого и любвеобильного пассажира. Что и было сделано. В милиции мне показали тот акт. По подписи я понял, что та женщина была ещё и заслуженным врачом РСФСР.

Начальник транспортной милиции звонил в Хабаровск, о чём – то докладывал, получал какие-то указания. Но со следующим в этом же направлении поездом мы выехали далее в Свердловск. Василий Данилович был трезв, как огурчик.

В Свердловске начальник службы (он прилетел туда самолётом) сказал моему попутчику, что единственное, чем он может ему помочь, так это уйти с должности по собственному желанию. А другие делегаты нашей дороги, узнав, что я не “бросил товарища в беде”, пожали мне руку.

Совещание было типовое, с предложениями “усилить контроль, не допускать...”. И т.д. А вот экскурсия по городу, которую нам организовали “хозяева дороги Свердловской” мне запомнилась. Во-первых, меня удивило, что плотина-мост на реке, возле водохранилища которого и появился первый Уральский “железоделательный” завод, стояла на

деревянных сваях, поставленные ещё при Петре Первом. Сейчас по этому мосту двигались и трамваи, и троллейбусы, и автобусы. Какую надёжность обеспечили наши предки. Во-вторых, я побывал возле и обошёл вокруг дома Ипатьева, в котором была расстреляна вся царская семья. На момент моего посещения в нём размещался архив. Этот дом в последствие по приказу Первого секретаря обкома Б.Н. Ельцина будет снесён. В конце экскурсии мы, дальневосточники, отвели экскурсовода в сторону и попросили рассказать о самом факте расстрела. Она начала говорить, что им запрещают об этом рассказывать и её накажут, если об этом узнают. Но мы успокоили, пояснив, что дальневосточники никогда никого не подводили (в том числе и страну в 1941 году), да и если кто-то что-то расскажет другим на Дальнем Востоке, то до Москвы оттуда информация не дойдёт. И она рассказала. Передаю, как помню.

Екатеринбург был под угрозой падения, т.к. с одной стороны подходили войска адмирала Колчака, а с другой стороны – белочехи (если были белочехи, значит, были и красночехи!?). Перед расстрелом Николай Второй спросил: “А что, суда не будет”? То, что их увели в подвал, она говорила. Но она тогда сказала, что вместе с царской семьёй был ещё и мальчишка, которого воспитывала царская семья. Его насильно унёс какой-то красноармеец, и его дальнейшая судьба неизвестна. Солдат для расстрела заводили в то помещение дважды. Первый наряд стрелять в детей не смог, у них

тряслись руки. Их вывели и завели других. Те тоже по команде: “Пли” не произвели ни одного выстрела. Тогда руководитель расстрела достал маузер и стал стрелять сам. Потом подключились к этому и солдаты. О том, что трупы вывозили, поливали кислотой и сжигали, она тоже рассказывала. Я впервые слышал те подробности.

О квартире в Тырме начальник отделения дороги мне сразу сказал, что жить придётся в двухэтажном доме сталинской постройки. Этот тип в названии от стиля барокко отличался несколькими буквами. Назывался он баракком. Эти бараки – вдоль всего Транссиба (строили по титулу вторых путей) и, уж тем более, по старому БАМу. Но НОД сказал, что там строится первый 16-ти квартирный кирпичный дом со всеми удобствами (в ванной для приготовления горячей воды ставился титан), и что его сдадут через год. “Выберешь себе квартиру сам” – успокоил Роман Юстинович. А первая квартира барачного типа будет освобождаться только в августе месяце. Пока же я жил в деревянном общежитии, рядом с локомотивным депо и принадлежавшим тоже депо.

Должен вспомнить опять Анатолия Матвеевича Палихова. Во-первых, его инструкцию по части исполнения приказов, просьб и указаний. То, что приказы вышестоящих железнодорожных организаций должны исполняться беспрекословно, я уже понимал. А вот, что он мне внушил перед отъездом в Тырму. Постановления и просьбы партийных организаций выполнять как железнодорожные. Беспрекословно.

Постановления Советских органов (райисполкомов, крайисполкомов) тоже выполнять. Но с ними можно поспорить. Просьбы их выполнить желательно, но не обязательно. С профсоюзными органами желательно не ссориться, но и ничего страшного, если не исполнишь их постановление, идущее в разрез проводимой работе. Они, мол, любят ставить палки в колёса. Но я дружил и с профсоюзами. Благо, они и до сих пор многого не просят и не требуют. Как выразится один американец-железнодорожник (я проводил экскурсию группы делегатов железнодорожников из США по локомотивному депо Тында в конце 80-х годов): «У вас очень хорошие профсоюзы».

Уже на первых днях моего пребывания в Тырме Анатолий Матвеевич (а он меня первые месяцы опекал), узнав от телефонистки и дежурной по общежитию, что меня сейчас пригласят к телефону, спросил меня: «А что, у тебя в комнате телефона нет?» Я подтвердил это. Тогда он переключился на начальника дистанции связи и спросил того: «Знает ли начальник дистанции, что начальник депо в трусах выбегает к телефону в коридоре общежития». Завтра в моей комнате уже стоял телефон с отдельным номером.

Пили в Тырме по-чёрному. На моих глазах, на перекрёстке столкнулись два трёхколёсных мотоцикла. (Тогда автомобили в частном пользовании были ещё большой редкостью). Оба мотоциклиста оказались живы и пьяные. Чуть позже автомобиль, в котором я ехал, остановил милиционер с лейте-

нантскими погонами. Я подошёл к нему. От него разило алко-голем. Пришлось отчитать его и посоветовать исчезнуть с улицы и, пока не протрезвеет, на улицу не выходить. Вспом-ним анекдот? Милиционер остановил автомобиль и говорит водителю, что он пьян. Тот возражает. Милиционер доста-ёт трубку и заставляет дунуть. Водитель дует. Трубка цвет не меняет. Милиционер произносит: “Неисправная что ли?” Дует в трубку сам и произносит: “Да нет, исправная!” Этот анекдот, как видим, родился не на пустом месте.

В это же время я узнаю, что мой “боевой” зам по эксплу-атации, выявив какое либо нарушение в действиях машини-ста при ведении поезда вместо талона предупреждения (их давалось каждому машинисту три: зелёный, жёлтый и крас-ный), отбирал бутылку или две водки. Машинисту при его зарплате это было выгодно. Ведь после изъятия жёлтого та-лона он должен был идти на собеседование к начальнику де-по. А после изъятия красного – понижался в должности на срок до трёх месяцев. Мне рассказали, что однажды, когда я шёл домой с работы через небольшое поле, покрытое ку-старником, в этих кустах мой зам и двое его подчинённых распивали “плату за выявленное нарушение”. “Они залегли в кусты, чтобы Вы их не заметили”, – так информировал ме-ня доброжелатель.

Следом до меня доходит информация, что нарядчик ло-комотивных бригад занимает у машинистов и у их помощ-ников деньги, а рассчитывается с ними с помощью поездок.

Когда машинист выработает месячную норму часов, то все сверхурочные часы поездок оплачиваются вдвойне, кроме первых 12 часов, которые оплачивались в полуторном размере. Вот она и давала машинисту-займодателю таким образом заработать больше других. Машинистам, особенно молодым, это было выгодно. Я проверил регулировку часов. Подтвердилось. Объявил нарядчику взыскание. Прошло два месяца. Вновь проверил регулировку часов. То же самое. Пришлось освободить её от занимаемой должности. Трудоустроил обтирщиком тепловозов. Она была очень тучной и эту работу выполнять не могла. Уволилась.

Эта женщина потом будет мне мстить. Мстить по-женски. Зная, что моей дочери ещё нет года, она звонила ночью мне на квартиру. В трубку ничего не говорила, а, услышав, что ребёнок заплакал, клала трубку на аппарат. И так несколько ночей подряд. Пока я с помощью телефонисток не установил автора звонков. Сам позвонил ей и предупредил о нежелательных для неё последствиях. Звонки прекратились. Надо отметить, что телефонистки мне помогали охотно, и не только в этом случае.

Когда люди заметили, что те, кого они не любили за их низкую нравственность и “слишком гибкую спину”, стали нести поражение за поражением, они стали мне доверять и даже подсказывать дополнительно “больные” места. Так мне подсказали, что в пункте подталкивания поездов по станции Ягдынья в день выдачи зарплаты локомотивная бригада ра-

ботаает на тепловозе-толкаче всегда в нетрезвом виде.

Тут надо пояснить. Я уже говорил, что Тирма находится между двумя хребтами. Поезда их преодолевают с толкачом, т.е. на двойную тягу. Там 18-ти тысячные подъёмы. (Для непосвящённых объясняю: значит, поезд, пройдя километр, поднимается на высоту 18 метров). Пунктов подталкивания, соответственно, тоже было два: на станциях Таланджа и Ягдынья. Кассир получала деньги в банке посёлка (городского типа, так он тогда назывался полностью) Чегдомын и на обратном пути в пункте подталкивания прямо в поезде выдавала зарплату.

Дождавшись следующего дня выдачи зарплаты, я пригласил к себе заместителя по эксплуатации и сказал, что вечером выезжаем вместе до станции Ягдынья, где и произведём ночную проверку работы и состояния локомотивной бригады. Предупредил, что знаем об этом только мы вдвоём.

Вечером, я, даже не сказав об этом жене, сажусь на автобус и еду до вокзала. Там внезапно (как я думал) появляюсь на локомотиве грузового поезда. По радиии машинист уже никому ничего сказать не может. Я всё вижу и слышу. Отправляемся. Заместитель на локомотиве не появился. В голове состава идёт классный вагон. В нём школьников привозят в школу к понедельнику и в субботу развозят по домам на линейных станциях. На ходу я время от времени посматриваю в окно на состав. Это обязана делать и локомотивная бригада. Вижу, что проводник того классного вагона рукой зовёт

меня в свой вагон. На остановке под скрещением поездов (ожидали освобождения перегона встречным поездом, участок-то однопутный) захожу в вагон. Проводница говорит с украинским акцентом: “Дывись, начальник, як Хахилев (это машинист маневрового локомотива по станции Тьрма) нас вдарив”. Действительно, по фланцевым соединениям отопительной системы вагона капает вода. Спрашиваю, а почему мне об этом в Тьрме не сказали. Она объясняет, что начальник ПТО вагонов ей сказал, что вечером с этим поездом поедет начальник депо, вот и покажи, как работает его машинист.

Дальше ехать было бессмысленно. Даже вагонники знают, что я еду проверять работу бригады по станции базирования локомотива-толкача. Возвращаюсь со встречным поездом домой. Хахилева я наказал, но без снятия с должности. Машинисты это переносят легко. А их жёны выговор даже за наказание не считали.

На следующий день у меня состоялся разговор с замом. Припомнил ему всё, в том числе и бутылки взамен талонов предупреждения. В конце предложил написать заявление с просьбой перевести его работать дежурным по депо. (Назначать и снимать заместителей должен был НОД.) Когда он пришёл ко мне с заявлением, на его глазах были слёзы. Освободил его от должности заместителя немедленно.

В этом депо работал ещё один человек, которого я знал ещё по депо Хабаровск. Это был Борис Фёдорович Лобанов.

В Хабаровске я его знал только в лицо. Он работал машинистом, поэтому встречались на профилактике, когда он сдавал или принимал локомотив. А его жена работала какое-то время в нашей смене техником по обмеру локомотивов. Борис Фёдорович играл в духовом оркестре депо. А этот оркестр часто брали на похоронные мероприятия. Их щедро при этом угощали алкогольными напитками. А это ведёт всегда к скандалам в семье. В конце концов, он уехал в Тырму. Жена с сыном через какое-то время поехала следом за ним. В Тырме с ним ещё было какое-то происшествие, за что его сняли с машинистов. А т.к. он имел среднетехническое образование, его назначили инженером-технологом. Такова была система. Чтобы наказать, надо было повысить в должности (если имеешь, конечно, образование), но при этом он и его семья, конечно, чувствовали себя наказанными. Зарплата—то была ниже.

Борис Фёдорович первое время ко мне присматривался. Но, поняв мою “политику”, пришёл как-то после работы в кабинет и долго рассказывал о безобразиях в депо. И я пришёл к выводу, что у него действительно болит душа и по его снятию, но больше по творимым в депо делам. Вот его я и решил поставить заместителем. Дважды ездил в отделение дороги доказывать, что именно он может помочь мне поправить дела в депо. Дольше всех не сдавался главный ревизор отделения. Но, в конце концов, согласился и он.

В Борисе Фёдоровиче я не ошибся. Он при моей поддерж-

ке твёрдой рукой стал наводить дисциплину в цехе эксплуатации. Вокруг него сгруппировалась активная группа из локомотивных бригад, на которую опирался он и я. Но это был уже деловой и честный коллектив. Личную выгоду они не искали. Видели эту выгоду в улучшении работы всего депо. Борис Фёдорович был ещё и грамотным специалистом. Он организовал работу локомотивных бригад грузового движения по именованным графикам. Таких графиков на тот момент не было ни в одном депо дороги. Вместе с ним мы держали тесный контакт с поездными диспетчерами в Хабаровске, а это тоже способствовало (как сейчас говорят) прозрачности в поездной работе на участке. Следовательно, и своевременности принимаемым мерам.

Один такой пример. Ночью меня разбудил поездной диспетчер. Говорит, что ей кажется подозрительным состояние машиниста, который должен вести поезд из Чегдомына. (Медкомиссии там не было). Выхожу на дежурную по этой станции. Прошу дать телефонную трубку тому машинисту. По манере говорить и я пришёл к выводу, что машинист не трезв. Отстраняю его от работы, говорю дежурной по станции о вызове следующей бригады, а этой бригаде даю команду ехать пассажиром. Утром в депо с медицинской сестрой приготовили у меня в кабинете проверку бригады на трезвость. Я уже по лицу машиниста понял, что хоть за дорогу (поезд шёл с Чегдомына почти 7 часов) он изрядно протрезвел, но ещё больной. Дунул в трубку. Трубка позеленела.

Спрашиваю, кровь на анализ брать будем. Говорит, что не надо, признаю – пил. А ведь он мог организовать не только проезд запрещающего сигнала, но и крушение поездов с гибелью локомотивных бригад, как минимум. (Помощник машиниста оказался трезвым.)

Его мы лишили прав сроком на один год. Жена – учительница от него ушла и уехала в Комсомольск–на–Амуре. Следом за ней уехал и он. Пройдёт несколько лет. Я уже буду работать в другой должности и в другом месте. В пассажирском поезде окажусь с ним в одном вагоне. Он подойдёт ко мне. И, к моему удивлению, поблагодарит меня за то снятие с должности. Рассказал, что после того случая он бросил пить совсем, сойдётся опять с женой, в Комсомольске он восстановится в должности машиниста, и будет нормально трудиться. Редкий и приятный случай.

Приведу и второй аналогичный случай. Он, правда, не связан с применением алкоголя, но тоже было наказание, и наказанный в последствие на меня не имел обиды и даже поблагодарил. В депо прибыл тепловоз со следами повреждения током коллекторов электродвигателей. Разбор убедил меня, что повредил двигатели не тот машинист, который привёл поезд в Тырму, а его предшественник. Но к предшественнику предъявить претензии было нельзя, т.к. его сменщик расписался в бортовом журнале с пометкой «Замечаний нет». Юридически к нему претензии предъявить нельзя. Хотя анализ работы и расшифровки скоростемерной ленты

показывал, что переброс тока по ТЭД при ведении поезда последний машинист допустить не мог. Условия были не те. Да и сам он признался, что при приёмке тепловоза тяговые электродвигатели не осматривал. Поверил сдающему машинисту. Когда я объявил, что машинист понижается в должности сроком на один месяц, я видел, как у него побелели пальцы, которыми он сжимал крышку стола.

Пройдёт несколько лет. Я, находясь в отпуске, заеду в Тырму в гости к Б.Ф. Лобанову. Вечером долго сидели за столом. Вспоминали. Утром он ушёл на работу, а я, хорошо отоспавшись, тоже пошёл в депо. Иду пешком. По дороге ко мне присоединятся тот самый машинист. Он тоже идёт в депо. Когда он подходил ко мне, я подумал, что сейчас буду выслушивать его обиду за незаработанное наказание. Но он, к моему удивлению, поблагодарил. Сказал, что он тогда был ещё не очень опытен и легковверен. Теперь он всё делает по инструкциям. Приятно было слышать.

Говоря о цехе эксплуатации, хочу привести ещё несколько характерных примеров. Первый о явке в поездку в нетрезвом виде. Был приказ, и я его считаю правильным, по которому, если машинист при прохождении медицинской комиссии от поездки отстранён по признакам употребления спиртных напитков, машиниста полагалось снимать с должности и лишать прав управления сроком на год. Один машинист, зная, что комиссию не пройдёт, т.к. принимал алкоголь перед поездкой, позвонил нарядчику и честно признался, что

к поездке не готов. Я понизил его в должности сроком на три месяца. Нашлись «доброжелатели», позвонили в управление дороги о том, что начальник не выполняет приказ в части лишения прав управления. С Дороги – грозная телеграмма. Представить личное объяснение. Пришлось подробно объяснять, что этот машинист сам себя отстранил от поездки, не желая подвергать опасности движение поездов, чем он и отличается от того, который в нетрезвом виде стремится сесть за штурвал локомотива. Между ревизорами даже был спор, прав ли я. Но, в конце концов, моё решение осталось в силе.

Второй пример. После того случая на Ереванском отделении дороги, где были большие человеческие жертвы, и где причиной крушения стал провоз в кабине локомотива женщин-туристок, был категорический запрет на провоз посторонних лиц в кабине локомотива. Но машинист Коваленко со станции Известковая посадил в кабину человека и привёз в Тырму. Я уже говорил, что пассажирские поезда тогда в Чегдомын ходили четыре раза в неделю. И в тот день пассажирского поезда не было. Этот «пассажир» ранее жил в Тырме и работал машинистом тепловоза. Потом с женой разошёлся и вынужден был этот посёлок покинуть. Приехал к кому-то в гости. Бывшая жена узнала, что он мог приехать только на грузовом поезде, и написала «телегу» начальнику дороги.

Вновь грозная телеграмма. Разбираюсь. Гость был трезв, машинист Коваленко прямо мне говорит, что он не мог от-

казать бывшему коллеге по работе. Я тоже не считаю это серьёзным проступком, наоборот, уверен, что лишний локомотивщик на тепловозе повышает безопасность движения, т.к. в трудный момент поможет бригаде и поможет квалифицированно. Но управление дороги не вняло моим доводам и потребовало машиниста понизить в должности, да ещё и сроком на три месяца. Пришлось приказ выполнить.

Через месяц по ходатайству машиниста-инструктора я его восстановил. А т.к. он работал честно и был трудолюбивым и неравнодушным к интересам и депо, и посёлка, через год жители избрали его депутатом Краевого Совета.

И третий, на мой взгляд, интересный случай. Я уже говорил, что в Верхнебуреинском районе кроме добычи угля занимались и лесозаготовкой. Дорог для вывоза заготовленного леса практически не было. Поэтому летом заготовка леса шла, но вывоз его к местам погрузки в железнодорожные вагоны (нижние склады) осуществлялся очень слабо. Зато зимой вместо дорог использовались замёрзшие реки. Погрузка леса резко возрастала, следовательно, увеличивалось и количество поездов. Локомотивные же бригады оставались те же, что и летом. На них возрастала нагрузка. Росло количество сверхурочных часов. Был момент, когда я просил локомотивные бригады поработать и без выходных дней. Это незаконно, но иного выхода не было. На планёрке я им объявил, что тот, кто устал, пусть приходит ко мне, я лично буду давать выходные дни. Так и делали.

Но один случай тогда мне запомнился на всю жизнь. Машинист Роголёв, сдав дежурному маршрут, заходит ко мне в кабинет и, опираясь спиной на дверь, говорит, что больше в поездку ехать не может. Спрашиваю, сколько часов ему надо для отдыха. (Ездили тогда через двенадцать). Отвечает, что 36. Почему именно 36? Отвечает, что 12 часов он будет пить водку, а потом сутки отсыпаться. В соответствии с ранее достигнутой договорённостью, предоставил ему выходной на 36 часов. Что было, то было.

С Борисом Фёдоровичем у меня останется в памяти ещё два воспоминания. Первое. Он и в Тьме, конечно, оставался музыкантом. Но там не было инструментов. А соответствующий коллектив он готов был сформировать в любой момент. Нужен был оркестр. На втором году моей работы в депо он подошёл ко мне с предложением купить духовой оркестр. Предварительно он уже побывал у главного бухгалтера и узнал, что на социально-культурные мероприятия деньги есть. Знал он, и что в Хабаровске в то время продавался и инструмент. Я согласился, понимая, что это будет и оживление тожественных мероприятий не только в депо, но и в посёлке. Но отделение дороги наложило запрет на покупку инструмента.

Я написал письмо начальнику ДВЖД с жалобой, что отделение дороги против поднятия культурного уровня в посёлке. Описал пьянство и разболтанность в месте моего нового жительства. Прошло несколько дней, и мне принесли

телеграмму с требованием командирования представителей в Хабаровск. Цель: получить и привезти в Тырму духовой оркестр. Мы даже свой фонд не истратили, оплатило отделение дороги. О том, что оркестрантов в Тырме могли спойть на похоронных мероприятиях, я не боялся. Посёлок маленький, да и умирать с северных районов люди, в основном, едут на юг. Похороны же в самом посёлке происходили не часто.

И второе воспоминание. Ещё до моего приезда один машинист на каком-то празднике поспорил со своей женой и ранил её ножом. Его осудили. Отбыв срок, он вернулся опять к жене и устроился работать в депо машинистом уже при мне. Примерно через полгода после трудоустройства он зашёл ко мне в кабинет вместе с Борисом Фёдоровичем. Просится жить в общежитие, т.к. с женой у него опять ссоры и он боится не сдержат себя. Борис Фёдорович поддерживает его просьбу, даёт его жене самую нелестную характеристику. К семейным вопросам я всегда подходил и подхожу осторожно. Знаю, что развалить семью не сложно. Сложно сделать её крепкой. Поэтому отказал ему в предоставлении места в общежитии, а откомандировал работать в пункт подталкивания поездов сроком на месяц. Предупредил, что если ему захочется там побыть ещё, пусть позвонит, командировка ему будет продлена.

Прошёл месяц или больше. Я об этом случае уже забыл. Иду вечером с работы домой. А дом, в котором была моя квартира (уже с удобствами), находился рядом с поселковой

баней, продавцом в буфете которой работала жена того машиниста. В окно она увидела меня, выбежала на улицу и предложила мне купить у неё пиво. Она специально оставила. В советское время почти всё было дефицит. Пиво тоже! Я купил пять бутылок, захожу домой и приглашаю Бориса Фёдоровича на пиво. Он спрашивает, где я его приобрёл. Удивляется и говорит, что он только что туда заходил, и ему продавец сказала, что пива нет. Тут я ему и припомнил, что он мне говорил о ней, когда уговаривал поселить её мужа в общежитие. Они же помирились, и муж ей всё рассказал. Я заработал на пиво, а он нет, с её точки зрения.

Поймал себя на воспоминании об изменении своего поведения в том посёлке. Если в Хабаровске, видя, что автобус, на котором мне можно доехать на работу или домой, меня обгоняет, и на него шагом я не успеваю, мог припустить бегом и успеть. Пробежать 200 метров было даже интересно. В Тьрме мне стало это казаться не солидным, и бегать я перестану. Хотя хотелось, ведь мне было всего 32 года. Но, не теряя солидности, шёл в депо пешком, если опоздал на автобус. Бегать я опять начну, но через 8 лет.

Где-то на второй или третий день работы в этом депо ко мне в кабинет зашла главный бухгалтер. Рассказала о себе, в том числе и о том, что ранее была осуждена на три года. Ошибка в бухгалтерских документах. Спрашиваю, а зачем Вы мне об этом говорите? Я сужу о работе в настоящем времени, а не по тому, что было десять лет назад. Объясняет, что

она лучше расскажет это сама, чем кто-то другой. При этом пояснила, что её тогда, ещё неопытную девушку, подставили с документами, она и попалась. Это была Лидия Павловна Девяткина. Я потом буду работать ещё со многими бухгалтерами, в том числе, и главными. Но ни с кем у меня не будет такого взаимопонимания. Она, как и Лобанов Б.Ф., тоже окажет мне большую помощь в работе.

Теперь о том, кого я снял в дежурные по депо в первый день работы. Сам он сел в кресло дежурного довольно спокойно. Но примерно через месяц после обеда захожу в кабинет и вижу в приёмной очень красивую женщину. Красиво всё, и лицо, и фигура. На руках, шее и в ушах золото. Платье имеет глубокое декольте. Видно много. Мелькнула мысль, что и в лесных дебрях водятся красавицы. Спрашиваю: «Вы ко мне»? Заходите. Из разговора узнаю, что она жена того самого теперь уже дежурного по депо, работает заведующей детсадом. У меня есть дети, они пойдут к ней в сад. Одновременно просит о помощи в сооружении какого-то приспособления для развлечения детей. А в конце просит и изменить наказание мужу, (она признаёт, что он, конечно, виноват!) и перевести его работать машинистом. Отказываю. Объяснив важность дисциплины среди всех машинистов, а не одного, даже если он и осознал свою вину.

Пройдёт ещё дней десять. И опять в приёмной меня будет ожидать та самая женщина. Но теперь она вся в трауре. На ней чёрное платье, и украшений уже нет. И плачет. У них в

семье тяжёлое материальное положение. Мать больная, растят двоих детей, в Хабаровске строят кооперативную квартиру, на очередной взнос денег нет. Опять отказываю в переводе на должность машиниста, теперь уже ссылаюсь на вышестоящих начальников, которые постоянно интересуются дисциплиной в депо.

Подойдёт день железнодорожника. Заместитель по ремонту, которого я знал ещё по Хабаровску, будет в отпуске. С Лобановым ещё контакта нет. (Он пока присматривается ко мне.) Бывший начальник депо приглашает меня к себе посидеть и отметить профессиональный праздник. Говорю, что я могу прийти при условии, что у него, кроме его жены, больше никого не будет. Обещает.

Когда пришёл к нему, и его жена начала накрывать стол, возле дома один за другим останавливаются два мотоцикла с люльками. Из них выходят четыре человека. Двоих я сейчас не помню, а вот другая пара состояла из снятого машиниста-инструктора и его жены, заведующей детским садом. Бывший начальник депо вышел во двор, затем вошёл и сказал, что деповчане приехали с поздравлением. Спрашивает, как быть? Я ответил, что хозяин он, ему и решать.

В общем, за столом нас оказалось семь человек. Я догадался, что здесь будут пытаться решить тот вопрос, который ранее не решался. Одновременно меня будут приручать. Но как? Интересно! Жду, что же будет далее. А далее весь вечер за мной ухаживала та красавица. Опять цветущая. Зайдёт с

одной стороны положить что-нибудь мне в тарелку, обязательно коснётся грудью моей щеки. Зайдёт с другой стороны – опять прикосновение. Речи для меня доброжелательны, в общем, пей и закусывай. Но я делал это осторожно и почти не пил. Убедился, что меня хотят и спровоцировать этой самой дамой, уж очень откровенно она ко мне прижималась в присутствие мужа. А тот делал вид, что не замечает.

Когда стемнело, я начал прощаться. Провожать вышла эта дама. Держа меня под руку и, по-прежнему прижимаясь (она находилась и в достаточной степени подпития), Люда (так её звали) весело щебетала. Она могла провожать меня и до общежития, но на первом перекрёстке я настойчиво освободился от этого корыстного искушения.

Позже узнал, что та компания осталась недовольной встречей со мной. А я к бывшему начальнику депо больше не заходил. Постепенно и эта семья оставит меня в покое. Правда будет ещё и (после приезда моей семьи) передача моей жене прямо домой мяса лосятины (он же охотник!), и в ведрах картофеля. (“Вы только что переехали, а они понимают, что у нас на новом месте ещё ничего нет”). Чтобы закончить описание отношений с машинистом-инструктором, а теперь уже, с дежурным по депо, должен сказать, что с отделения дороги были звонки с просьбой отпустить его работать машинистом тепловоза. Но я отбивался легко, мотивируя угрозой крушения поездов из-за низкой дисциплины среди локомотивных бригад.

А весной следующего года мне позвонил начальник службы и сказал, что начальник дороги едет осматривать Хабаровское отделение дороги, будет и в Тырме. Спросил, сколько времени работает (называет эту фамилию) дежурным по депо. Отвечаю, что уже 10 месяцев. Достаточно, сказал Анатолий Матвеевич. Поставь его машинистом, – советует он – не начальник дороги, так кто-то из клерков обязательно зададут тебе этот вопрос и выразят большое неудовольствие, если ты его не восстановишь. Совет начальника службы я исполнил. И он оказался прав. Поинтересовались. Всё-таки большая сила появляется у жён великих начальников, если речь идёт об их внешнем виде.

Заговорив о женщинах, надо рассказать и о поощрении женщин депо к празднику 8 марта. Совещались по этому вопросу руководители депо, секретарь парткома, председатель месткома (все мужчины) и одна женщина – главный бухгалтер. Решили поощрить всех. Но ценность поощрения я предложил дифференцировать в зависимости от трудового вклада. Так и сделали. Что было после 8 марта?! Женщины чуть не передрались. Всё друг другу припомнили. Естественно, досталось больше всего тем, кому достались более ценные подарки. На следующий женский праздник уже поощрили всех одинаково. Прошло спокойно.

В депо пришла разнарядка на правительственные награды (по-моему, к какой-то округлённой дате Октябрьской революции) – орден и медаль. Разумеется, партия регулиро-

вала, кто должен быть награждён и строго следила за пропорциями среди награждённых. Фамилию не указывали, но пол, профессию, возраст, партийность – это оговаривалось. Мои замы и секретарь парткома рассказали, что прошлый раз этот вопрос был вынесен на общее собрание. И тоже чуть не передрались. Были возмущённые звонки и в отделение дороги, и в управление дороги, и в райком КПСС. А в конце звонка всегда выяснялось, что награды достоин, конечно, он, звонивший. Награды были отозваны. Не достались никому.

На этот раз обсудили этот вопрос той же группой, что и поощрение к 8 марта. Всё прошло без скандала. Медаль отдали женщине, работающей на пескосушилке, а орден – машинисту.

В Верхнебуреинском районе был единственный совхоз под названием “Аланап” Думаю, что он действует и сейчас. Директором его работал Гладырь Андрей Петрович. С ним мне пришлось знакомиться почти сразу по той причине, что все предприятия района (шахтёры, лесозаготовители, железнодорожники) по постановлению райкома партии были его шефами. А это значит, что каждое предприятие должно было заготавливать сено (в совхозе был крупный рогатый скот в виде коров) и копать осенью картофель, так как тот совхоз занимался ещё и земледелием. Поэтому ещё в июне месяце я ездил в тот совхоз на моторной лодке по реке Тырма. (Совхоз располагался на берегу реки).

Директор уже был в годах, под шестьдесят. При разговоре

выяснилось, что он работал ранее в том районе, где я вырос. Он хорошо знал мужа моей самой старшей сестры (у меня три сестры, две старше меня), очень его уважал как председателя колхоза, поэтому у нас с ним сразу возникли приятельские отношения. Тем более, что я все его просьбы выполнял, зная, что следом в случае заминки эта просьба будет исходить уже из райкома КПСС. Бравидуя в подпитом состоянии, Андрей Петрович однажды сказал, что он всегда выполнит любой план и по заготовке сена, и по заготовке картофеля. Мои просьбы выполняют все, утверждает он. Почему? Потому, что у него есть две сильные руки. Если кто заупрямится, я его левой. Не поможет, тогда ещё и правой! А кто левая рука? Второй секретарь райкома. А кто правая? Первый секретарь райкома.

Это так и было. Райкому было наплевать на дела железнодорожные (ну не совсем, конечно, они нас и заслушивали, и нагоняи давали), но Крайком КПСС, прежде всего, с райкома спрашивал за дела угольные, лесные и сельские. А на железнодорожные дела, особенно экономические, ноль внимания. Хотя в конце года обязательно заслушают по всем вопросам деятельности депо. Но, например, давая любое задание по выделению людей на сельхозработы, они никогда не интересовались, а где я возьму деньги на оплату тех работ.

В первое лето сено, заготовленное нашим коллективом для совхоза “Аланап”, унесло наводнением. Райком дал приказ ехать заготавливать сено в Вяземский район. Это в 130

км южнее Хабаровска (в сторону Владивостока). Задание – 30 тонн. Формирую бригаду в 15 человек, ставлю во главе её бывшего начальника депо, а теперь действующего машиниста-инструктора. Конечно, советуюсь и с замами, и секретарём парткома. Секретарём парткома был тогда Евгений Максимович Болфинов. Я проработаю начальником депо немногим более 2-х лет. Всё это время секретарём парткома был он. У нас с ним будет полное взаимопонимание и поддержка во всех производственных делах.

С ним мы ездили проверять ход сенокосных дел в Вяземский район. На профсоюзные деньги закупили бригаде кое-какие продукты, а главное, привезли на стан ящик водки. Это для поддержания духа, праздничной обстановки в связи с нашим приездом и для сохранения доброй памяти о нас после нашего отъезда. Сено в нужном количестве было накошено.

Один случай не могу не упомянуть, вспоминая Евгения Максимовича. И случай этот, на мой взгляд, даже дикий, но характерный для тех времён. В Вяземском жили родители Евгения. Будучи как-то в командировке в Хабаровске, он решил навестить своих родителей. Ничего необычного в этом нет. 115 км по железной дороге. Но на тот момент СССР был в ссоре с Китаем, а потому существовала пограничная запретная зона. 60 км ему можно было ехать свободно, а со станции Хор – запретная зона. Билеты без специального пропуска туда и далее не продавали. Евгений Максимович ре-

шил проехать без билета последние пять десятков километров. Пропуска у него не было, но родители-то рядом, в Вяземске, были. Получить же пропуск быстро не получается. От заказа до получения проходит много времени. Органы проверяли, а не шпион ли ты. В его распоряжении при той командировке такого времени не было. Пограничники высадили Евгения Максимовича там же, в Вяземской. Проверили. Убедились, что он не шпион и не диверсант, и что его родители действительно там живут. Но побывать у них ему не разрешили, посадили на поезд в обратном направлении. Дикость, но такое тоже было.

Но продолжу воспоминания о директоре совхоза. Он был любитель выпить. Подчинённые рассказывали, что утром, если он не похмелится, к нему в кабинет лучше не заходить. Но как похмелится, лучшего руководителя не надо. Всех и всё выслушает, примет правильное решение или даст умный совет. Вот с вопросом похмелья он меня “купил”.

Приехали мы в Чегдомын на пленум райкома КПСС. Прошла первая часть пленума. Объявили перерыв на обед. Подходит ко мне Андрей Петрович и спрашивает мою специальность. Отвечаю, инженер-механик. Предлагает пойти на пивобезалкогольный завод, там что-то случилось с конвейером. Якобы директор того завода просил его найти механика для определения причины остановки конвейера и способа устранения неисправности. Мои наводящие вопросы он отбивает тем, что нет в Чегдомыне порядочных механиков.

А ты же, говорит, даже тепловозы ремонтируешь.

В общем, поехали мы туда. Там никаких поломок нет. Конвейер исправно работает, только на данный момент он наливал в бутылки не пиво, а водку. Вот эта водка и была нужна Андрею Петровичу. Директор завода увидел нас, сразу всё понял, завёл “гостей” в кабинет и налил по полстакана. Андрей Петрович ожил. Когда я спросил, а зачем он меня—то сюда тащил. Он ответил, что вдвоём веселее, и перед секретарём райкома отчитаемся именно так, как мне он сказал — ремонтировали конвейер. Об этом же он предупредил и директора завода. Таким образом, мы были не в “самоволке”, а помогали району выполнять план по выпуску “пищевой” продукции. Тогда я впервые узнал, что пивобезалкогольный завод даёт Родине не только пиво, но и алкоголь покрепче.

Ещё одно воспоминание, связанное с этим совхозом. Бывая там, я обратил внимание, что длительное время у них стоит трактор “Беларусь” с помятой кабиной. Его никто не ремонтировал. Спросил директора, что с этим трактором и почему его никто не ремонтирует. Он объяснил, что этот трактор опрокинулся, тракторист погиб. Пьяный был. Сейчас на нём никто ездить не будет (суеверные трактористы!), а потому и ремонтировать нет смысла. Удивительно, насколько зажимали нас, железнодорожников, с получением авто-тракторной техники, настолько легко могли её получать директора совхозов и колхозов. Предлагаю ему вариант. Я забираю этот трактор себе в депо, ремонтирую и заготовливаю

на нём сено для его совхоза. Бери хоть завтра, последовал ответ. А документы как будем оформлять? А никак. Так и произошло. В депо появился трактор, за который мы не заплатили ни копейки.

Когда главный бухгалтер рассказывала мне о себе и делах в депо, она рассказала и такое. Для выполнения летне-путевых работ недалеко от Тырмы был карьер, в котором путейцы заготовливали щебень. А для подачи, уборки и перемещения вагонов в карьере дистанция пути арендовала на тот период паровоз. При этом с депо заключался договор. Но, как сказала главный бухгалтер, аренда эта приносит депо убытки. Почему? Такой договор приносит дистанция пути, а начальник депо подписывает, так как на него давит отделение дороги. “Принесут его на этот год на подпись уже Вам” – закончила она разговор на эту тему.

Действительно, через недели две такой договор появился у меня на столе. Отдал на проверку в бухгалтерию. Убыточный. Не подписываю и возвращаю его путейцам с исправлением. Начальник дистанции пути тоже его не подписывает. Из разговоров я понял, что начальник дистанции пути своеобразный местный князёк. Добился он такого положения с помощью тех же соболиных шкур. В отделении дороги и в управлении ДВЖД его очень уважают. Со мной он говорил тоном уж очень опытного руководителя. Мне оставалось делать так, как он (опытный) мне подсказывал. В общем, и его вариант договора, и наш лежат без подписи одной стороны.

Поступила от путейцев заявка на выдачу паровоза. Я не выдаю. С отделения дороги приказ, срочно выдать. Звоню ПЧ, что сегодня выдам, но если он наш вариант договора не подпишет, завтра локомотива не будет. Завтра заявка опять есть, но договор не подписан. Даю приказ дежурному, паровоз не выдавать. К обеду мне на стол ложится вновь грозный приказ с отделения дороги, выдать! Выдаю, но опять предупреждаю ПЧ о подписи нашего варианта договора. Вечером мне сказали, что ПЧ не будет подписывать договор. На следующее утро предупреждаю дежурного по депо о запрете выдавать локомотив без моего указания (предупреждаю даже о наказании дежурного, если он нарушит мой приказ), а сам уезжаю на линию с плановой проверкой. Во второй половине дня дежурная одной из станций просит меня зайти к ней. Захожу. Она связывает меня с начальником отделения дороги. Тот спросил причину моего указания по паровозу. Я рассказал об убыточности. А как раньше было? Убыточно, говорю. Даёт задание выдавать локомотив, а для разбора случая отправляет к нам главного инженера отделения. С его приездом была восстановлена справедливость. На заявление начальника дистанции пути, что каждый кубометр щебня в этом случае станет дороже, главный инженер ему сказал: “А почему вы решили удешевлять за счёт депо. Удешевляйте за свой счёт!” Больше конфликтов по аренде локомотива не было.

Считаю долгом рассказать об этом начальнике дистанции

ещё один случай. Он, как и многие в том посёлке, часто был и на работе “с красным лицом”. Присутствие подчинённых его не смущало. Но как окажется, его и присутствие вышестоящих руководителей тоже не смущало. На Дальневосточную дорогу приедет с проверкой путевого хозяйства начальник Главного управления пути МПС Цепушелов. А так как на Тырминской дистанции пути ранее было допущено крушение грузового поезда, то он пожелал осмотреть путь этой дистанции. То есть он должен проехать весь участок от станции Известковая до станции Чегдомын на дрезине. От Хабаровска до станции Известковая он ехал в служебном вагоне. А по станции Известковая пересел на дрезину, с которой его встречал начальник дистанции. Встречал он его рано утром. Ехал до станции Известковая глубокой ночью. Не спал. На дрезине он сидеть должен рядом с Цепушеловым и давать ему необходимые пояснения. Доехали до первых путевых казарм. Зашли туда. Путейцы с глубокого похмелья. Много пустых бутылок. Но есть ещё и полные в ящике. Начальник главка спрашивает, в честь какого события пьянка. Объясняют, что вчера выдали зарплату. И сколько бутылок вы взяли, что ещё остались и на утро? Говорят – 19. “А почему не двадцать?”, следует вопрос. (20 – это полный ящик). Ответ – денег не хватило.

На следующей станции начальник дистанции зашёл в дом к дорожному мастеру, пожаловался на голод. Тот предложил, и поесть, и выпить. Выпили, как позже признается сам

ПЧ, бутылку 40-градусной, на этикетке которой нарисована негритянка. Её ёмкость 0,7 литра. Это на двоих. Может быть, с другими руководителями дороги ему это могло пройти безболезненно, но тут не прошло. Взошедшее солнце начало пригревать сидящего в передней кабине начальника дистанции пути. И пища, и алкоголь, и бессонная ночь сделали своё дело. Он начал засыпать и язык его при ответах начальнику главка стал заплетаться. В общем, эта была последняя поездка нашего героя в должности начальника дистанции.

В депо Тырма до моего прихода существовала прикреплённая езда. Для не железнодорожников поясню, это значило, что за каждым локомотивом закреплено определённое количество бригад. Обычно три или четыре. На этом локомотиве в поездку ездят только прикреплённые бригады, и никто другой. Так было при паровозной тяге. Так перешло и на тепловозы. Эти бригады ухаживали за своим кормильцем, поддерживали его в исправном виде и чистоте. Из прикреплённых бригад назначался старший машинист. Ему за это доплачивали. А его фамилия записывалась сбоку на кабине локомотива. Бригады принимали участие в ремонте и, конечно, ни один приёмщик локомотивов лучше их не следил за качеством ремонта. Но было одно “Но”, которое никак не терпело прикреплённой езды. Локомотив работал в пределах длины плеч работы локомотивных бригад. По прибытию в обратное депо бригада ложилась на отдых, а локомотив оцеплялся от поезда и ждал, когда бригада отдохнёт и

поедет обратно, в основное депо. Там его принимала другая прикреплённая бригада и уходила под поезд.

Отменять прикреплённую езду можно тогда, когда есть надёжный ремонт. Что это значит? Это значит, что ремонтная бригада по численности соответствует проводимому ремонту и утверждённому простою в этом виде ремонта. Квалификация слесарей соответствует разрядности работ, требуемых при данном виде ремонта. Все запасные части, необходимые для выполнения тех или иных работ, в депо имеются и постоянно своевременно пополняются. Ремонтная бригада обладает высокой трудовой и технологической дисциплиной. Отсутствие хотя бы одного из этих условий ведёт к снижению технической надёжности локомотива, а значит, к его отказам в работе.

Сразу оговорюсь, что выполнение всех перечисленных условий даёт высокую надёжность локомотива, но не 100%. Ведь сталь отливается на металлургических заводах, где может произойти нарушение процесса плавки. Изготовление той или иной детали тоже производится за пределами депо или завода. Там тоже может произойти сбой и у детали будет понижен моторесурс. И вообще, чем сложнее машина, тем требования к качеству ремонта и контролю качества должны быть выше. Чем больше людей принимают участие в ремонте, тем больше вероятность допуска брака в работе.

Что было из этого в локомотивном депо Тырма? Плечи обращения локомотивов совпадали с плечами обращения ло-

комотивных бригад. Тепловозы не выходили на Транссиб. Надёжным ремонтом ни там, ни в локомотивном депо Хабаровск, где тепловозы из депо Тырма проходили БПР (современный ТР-2) и подъёмочный ремонт (ТР-3), ремонтные цеха не обладали. Поэтому, конечно, надо было сохранить прикреплённую езду. Всё полезнее для технического состояния локомотивов.

Но в институте нам говорили, какой высокой производительностью обладают тепловозы в сравнении с паровозами. Так как они в отличие от паровозов могут пробегать до тысячи километров без экипировки, значит, могут работать на длинных плечах обслуживания, производя смену локомотивных бригад прямо под поездом. Об этом же мне говорил кто-то из высших руководителей службы (по-моему, это был главный инженер службы). Причём это подавалось в связке с низкой дисциплиной в депо. И я гарантировал, что прикреплённую езду отменю. Так и сделал. Считаю, что в той ситуации это было моей ошибкой.

О том, какого уровня были слесаря, можно судить по такому примеру. Я приезжаю из командировки. Мне докладывают, что второй день стоит тепловоз в ремонте, у которого посторонний стук в дизеле и причину которого обнаружить не могут. Захожу на тепловоз, делаю проворот коленчатых валов и слышу мощные удары металла о металл. Осматриваю, нижний картер дизеля. Три отсека цилиндрических втулок закрыты лючками. Говорю слесарю (4-го разряда!), открой-

те люка. Божится, что он сам смотрел, там всё в порядке, он только что их закрыл. Приказываю открыть. И там обнаруживаю, что шатун нижнего коленчатого вала отвязался от поршня и бьёт своей 30-ти килограммовой массой по нижнему горизонтальному листу блока дизеля. Предупредил слесаря, что если он ещё раз вот так будет искать неисправность, направлю его на квалификационную комиссию, где он будет подтверждать свой разряд в моём присутствии.

А вот другой случай, тоже связан с ленью и безответственностью, правда, уже не работника нашего депо. Возвращаясь из командировки, по станции Известковая сел на локомотив грузового поезда. Поезд идёт на север, и почти полдороги сплошной подъём. Через какое-то время ведущая секция тепловоза начинает сбрасывать нагрузку. Вначале искал причину помощник машиниста, потом машинист. Найти не могут. Пошёл в дизельное помещение я. По привычке, выработанной ещё в период работы в цехе профилактики, в машинном отделении берусь руками за трубы. Щупаю их. Какие-то должны в рабочем состоянии дизеля быть горячими, а какие-то холодными. Таким образом, выявляются заглушенные трубки и краны, которые плохо держат в закрытом положении. Так я и здесь выявил, что труба, которая должна быть горячей оказалась холодной. Кран на расширительный бак водяной системы тепловоза оказался перекрыт. Открываю, и примерно треть воды из расширителя ушла в систему. Тепловоз стал работать устойчиво. Догадался, что прогре-

вальщик тепловозов по станции Известковая, чтобы не добавлять воду в расширительный бак из-за её утечки по адаптерам (особенно на холодном дизеле), перекрыл тот кран. Машинист, принимая тепловоз, следит за уровнем воды в расширительном баке по водомерному стеклу. При закрытом кране её там всегда много. А проверить положение крана он не догадался. Как правило, этот кран используется только при ремонтных работах в цехах. Машинист тепловоза спросил меня, не проверял ли я его знания таким образом. Ответил, что при ведении поезда знания не проверяют.

Ещё о пьянстве в депо. Работало в ремонте два газоэлектросварщика. Как меня убеждали, они в Тырме и единственные, и неповторимые. Мотоциклисты и появляющиеся уже владельцы автомобилей нуждались в сварочных работах на своей технике. Да и дома ту же печь требуется иногда сваривать. Шли, естественно, в депо, к тем сварщикам. Расчёт за работу стандартный – бутылка. В общем, они почти каждый день пили. И не всегда после работы. Когда я заикнулся заместителю по ремонту, что пора кого-то из них выгнать из депо по соответствующей статье трудового кодекса (а он в этом случае терял выслугу лет и северные надбавки), то заместитель возразил. Его мотивы сводились к тому, что тепловозы не будут своевременно выходить из ремонта, а выгнанного сварщика сразу же подберут другие коллективы, так как эта профессия в посёлке редкая.

Пропустил я их обоих через всю систему взысканий, не

помогает. Отменил выдачу им спирта (они до этого сумели убедить всё руководство депо, что горелки газовые можно промывать только спиртом), выдав им взамен авиационный бензин. Как они шумели, рассказывая всем в депо, что я им гарантировал взрыв при производстве сварочных работ. Только спирт! Взрыва не произошло, но и пить на работе они не перестали.

Когда очередной раз я отстранил одного из них от работы, решил, что надо увольнять. Иначе в депо порядка не будет. В кадрах попросил трудовые книжки всех машинистов локомотивов. Стал искать тех, кто раньше работал газоэлектросварщиком. Нашёл троих. Вызываю их к себе. По одному. Беседую о поведении работающих сварщиков. Они тоже осуждают их. Договариваюсь, что после увольнения одного из них, приглашу кого-то из машинистов поработать сварщиком. Естественно, с доплатой до среднего заработка. Соглашаются все трое. Прошу пока о договорённости никому не говорить.

Передаю отстранённого на заседание месткома с просьбой, дать согласие на увольнение по существующей тогда для этого 33 статье Трудового Кодекса. И профсоюз дал согласие.

На другой день специально не интересуюсь ходом ремонтных работ в депо. Но и машинистов не трогаю. Вечером в положенное время ухожу домой, даже не пригласив к себе заместителя для выяснения состояния тепловозов, стоящих

в ремонте. Около восьми часов вечера звоню, как всегда, дежурному по депо. Узнаю о делах на линии, заодно спрашиваю, как выходят тепловозы из ремонта. Выходят, как всегда, нормально. Утром следующего дня спрашиваю у заместителя, кто выполнял сварочные работы на тепловозах. “Сергей Данилович, если б Вы видели, как работал оставшийся сварщик, – говорит он, – за двоих, без перекуров”.

Потом подставили к оставшемуся сварщику ученика. Заключили договор на обучение. С пьянкой и здесь было покончено.

Мне стали угрожать. В кабинете выбили окно. Начальник поселковой милиции посоветовал в тайгу не ходить, пояснив, что дураков с оружием в руках там бродит много. Но мне было не до тайги. Дочери, когда я перевёз семью, не было ещё и года. Сыну 6 лет. Они и отнимали всё оставшееся свободное время.

Начальник милиции не блефовал. То, что в тайге могут бродить разные люди, я понял и сам после беседы с сотрудником КГБ. Тот появился у меня в кабинете месяца через два после моего переезда в Верхнебуреинский район. Поговорив о моих впечатлениях на новом месте, он показал мне фотографию одного человека в немецкой форме. Спросил, знаю ли я его. Конечно, знаю, он живёт и работает в Тырме. Коммерческий ревизор. Спрашиваю, а почему он на свободе? Ответ был таков. Кроме фотографии, ничего подтверждающего его сотрудничество с фашистами нет. В его био-

графии два года – белые пятна. Сам он говорит, что был в эти годы в партизанах, но весь отряд фашисты уничтожили. Он чудом остался жив. Запрашивали архивы ГДР (Германская Демократическая Республика), но там данных о нём нет. В общем, он просил меня к нему присматриваться.

Я присматривался. Было видно, что ревизор это чувствовал, и не только с моей стороны. Однажды в купе он даже чуть не сорвался, будучи под Бахусом. У него вырвалась фраза, что он нас всех ненавидит. Но быстро взял себя в руки. А вообще-то, я поражался другим. Он был всего лишь коммерческим ревизором, но его боялись все директора вагонов-ресторанов. Это я видел, когда заходил в ресторан, а там уже был этот ревизор. Как за ним ухаживали официантки вместе с директором!

Задев КГБ, хочу отметить, что с меня ими была взята подписка. Суть её в том, что я являюсь носителем секретной информации, а потому на меня возлагалось ряд обязательств, в том числе мне запрещалось выезжать за границу. Позже я приду к выводу, что ничего секретного я не знал, но таким образом оправдывался «железный занавес». К нам никто не мог приехать, и мы не могли никуда выехать. В анкете подробно расписываешь своих родственников, в том числе и живущих за границей. Эти данные потом проверяются. Кстати, Борис Фёдорович Лобанов говорил, что при утверждении его заместителем начальника депо ему в секретной части сказали, что он их обманул, написав в анкете, что род-

ственников за границей не имеет. Ему нашли родственника, которого он не знал, но и после с ним не познакомится.

Как и планировалось, я получил 3-х комнатную квартиру на втором этаже барака. Комнаты просторные. Балкон на всю ширину дома, и приличный в глубину. На нём сын катался на велосипеде. Квартира тёплая, с тремя печками. Система отопления зимой была следующая. Вечером, придя с работы, к каждой печке приносишь по охапке дров. Разжигашь их. Когда они хорошо разгорятся, в каждую печку высыпашь по два ведра угля. Горит так, что кирпичи становятся белыми от температуры. Когда всё прогорит (это уже в районе 10 – 11 часов вечера) из поддувала достаёшь совком много золы и засыпашь ещё тлеющий уголь. Полностью, чтоб огня не видно было. После этого закрывашь трубу двумя способами одновременно: и задвижкой, и кружком. Сутки в квартире держится тепло. Даже вечером, когда растапливашь печку вновь, в квартире температура не ниже +18*. Разгребаешь золу, под ней горящий уголь. И спички не надо. Всё повторяешь. За зиму мы истратили на отопление машину дров и три машины угля. Так там и сейчас зимуют. Бараки никто не сносил.

Но вот что интересно. Семью я перевёз в августе месяце. В Хабаровске стояла жара. В квартире духота. Балкон и окна не откроешь, комары. Дети по-прежнему засыпали плохо. В Тырме же, как только село солнце, наступила прохлада. Комары попрятались. При открытом балконе и форточках дети

легко уснули. Тогда я сказал жене, что будем всё время жить в северных районах. Говорил, конечно, шутя, а получилось всерьёз.

Была проблема с бронированием квартиры. О том, что я, уезжая на север, имею право забронировать за собой квартиру, мне сказали. Для этого нужно заключить договор с руководством. Я понимал, что моё руководство работает в отделе дороги. Пытаюсь завести разговор с начальником локомотивного отдела, тот и слышать об этом не хочет. У него уже был план, поселить в мою квартиру своего сына. Уехал раз с Хабаровска ни с чем. Второй разговор с тем же руководителем закончился тем же. В присутствии инженера-экономиста в своём кабинете (она поинтересовалась, как я съездил в командировку в Хабаровск) я пожаловался, что не могу забронировать квартиру. Рассказал о результатах двух попыток. Она говорит, что договор я могу заключить здесь, в депо. Интересуюсь, с кем это я заключу договор, со своим подчинённым? «Ну и что, — поясняет она, — печать на подпись Вашего первого заместителя ставится? Ставится! Вот и составьте договор с ним. А в Хабаровске важна печать на документе». Так я и сделал.

С райкомом партии у меня сразу сложились хорошие отношения. Думаю, что уже с первых дней моего пребывания в Тырме. Ко мне подходил заместитель по эксплуатации (тот самый, который вместо талонов предупреждения отбирал у машинистов бутылки с водкой) с женщиной и предложил

провести в депо концерт каких-то артистов, причём, в рабочее время. Я отказал, заявив, что хорошо отдыхает тот, кто хорошо работает. А мы пока работаем плохо. Эта женщина была с райкома партии. Думаю, что она мою реакцию Первому секретарю рассказала. Допускаю, что эта реакция там понравилась, так как мне в укор это поставлено не было.

Задания по сельхозработам я тоже выполнял. Директор совхоза даже, говорят, предлагал райкому меня представить к правительственной награде. Да и в депо дела пошли на лад. Поэтому, когда в конце второго года моего руководства депо, начальник локомотивной службы предложил мне переехать в Облучье работать в такой же должности, райком партии меня не отпустил. Сказали начальнику службы, что это не великий рост и не стоит срывать человека, который на данный момент находится на месте. Это уже была похвала.

По итогам второго (1973) года работы начальник отделения дороги, заслушав мой отчёт на балансовой комиссии, поощрил меня окладом. Спросил, кто мне больше всего помог наводить порядок и дисциплину в депо. Я назвал главного бухгалтера и заместителя по эксплуатации. Они тоже получили по окладу. Кстати, заместителя по эксплуатации предложил поощрить в своём выступлении на той же комиссии и Главный ревизор, дольше всех не соглашавшийся с его назначением на должность заместителя.

Я уже говорил, что лес в Ургальском леспромхозе заготавливали граждане из КНДР. Были они в большом коли-

честве и в Тьрме. Для них был построен отдельный посёлок. На свои праздничные дни, которые в основном были связаны так или иначе с Ким-Ир-Сеном, партийные и административные руководители приглашали и нас, руководителей советских предприятий. Демонстрировали кино, затем был праздничный ужин. На нём произносились тосты с обеих сторон за дружбу, здоровье вождей и за сам праздник. Всё это звучало на родном языке, затем переводилось на второй. Всё торжественно и чинно.

На одном таком мероприятии я прочитал речь Ким-Ир-Сена к очередной годовщине образования КНДР. Там шло перечисление достижений республики с момента её образования, хорошо прописаны заслуги вождя и ни слова о том, что их от японцев освободила Советская Армия.

Выпивали рюмочками грамм по 30. Тостов много, но наша половина не находит удовлетворения. По просьбе советской стороны, рюмки меняются на 50-граммовые. Я не мог привыкнуть к их закуске, уж очень острая приправа.

Корейская сторона приглашала нас уже несколько раз, а мы их ни разу. Обратился с таким вопросом к председателю поселкового совета Федиду И.В., у которого я тогда уже был первым заместителем, но на общественных началах. Игорь Викентьевич сказал, что на это у него мало денег. Договорились, что в этом вопросе помогут руководители предприятий. Наметили отметить День Сталинской Конституции, который праздновался 5 декабря. Там хозяевами уже были мы,

и водку разливали в стаканы. Победить русских в “питии” мало кто может. Победа за нами была и на этот раз.

Но, интересный момент! На этот ужин опоздал начальник милиции В. Панов. Это был здоровый, широкоплечий, 30-летний мужчина. По русскому обычаю ему налили «штрафную», полный стакан из тонкого стекла (250 грамм). Он выпил, крякнул и начал закусывать. У наших гостей широкие глаза. Мы пили до этого хоть и из стаканов, но наливали его до половины. Вижу, один из гостей берёт этот же стакан, заполняет его водкой по самые края и потихоньку пододвигает к Панову. А тот рассказывает нам о причине опоздания, аппетитно закусывает, и не видит пододвигаемый стакан. Я обращаю его внимание. Увидев, он резко так произносит: «Э, нет, нет! Я на работе!». Когда переводчик это перевёл, раздался всеобщий хохот и среди корейских товарищей.

С начальником милиции связано у меня и ещё одно воспоминание. В общежитии депо проживал один мужчина. Возраст пенсионный. В его биографии 25 лет лагерей (за убийство), в том числе и на строительстве этой железнодорожной ветки. Бамовец по системе Гулага. За годы пребывания в местах «не столь отдалённых» он потерял все родственные связи. Да и кому из них он такой нужен! Пьянствовал он постоянно, пил чифирь (пачка чая на стакан кипятка), за собой не следил, поэтому от него исходил запах почти современного бомжа. Жильцы постоянно на него жаловались, а уж в одной комнате с ним жить вообще никто не хотел. Поэтому

я обращался к начальнику милиции с вопросом его законного перемещения в какие-нибудь другие места. Увы, он меня ничем не обрадовал. Прописан в общежитии, значит, имеет право там жить.

И вдруг, как-то утром он звонит мне и говорит, что моя проблема разрешилась. Дед в пьяном виде уснул на берегу реки (а это было в мае месяце) и умер от переохлаждения. Мне оставалось организовать похороны. И так разрешаются проблемы.

Райком партии не дал согласие о моём переводе работать в локомотивное депо Облучье весной 1974 года. Позже мне расскажут, что начальник службы тогда же скажет, что меня надо выдёргивать из Тырмы, а то обросту северными надбавками и стану недвижимым. Летом того же года я получу предложение от начальника службы работать в управлении дороги заместителем начальника локомотивной службы. Это был возврат в Хабаровск, поэтому ни я, ни моя жена не возражали. Райком КПСС тоже не стал мешать моему росту.

Кстати, и с райкомом у меня связано одно воспоминание. Точнее – с Крайкомом. Он организовал весной 1974 года в Николаевске-на-Амуре итоговое совещание работы пропагандистов. Райком КПСС включил в состав делегатов и меня. Совещание было стандартным. Враг не спит, поэтому мы должны наращивать и бдительность, и пропагандистскую работу. Из Хабаровска туда и обратно мы летели на самолёте. Самолёт был маленький, (кажется АН-2), летел он низко и

всё время рядом с Амуром. Вылетали из Николаевска 8 мая. В этом городе под заборами ещё лежали высокие сугробы снега. Середина улицы была мокрой, так как снег уже таял. Амур покрыт льдом. Сплошным. Знаю, что в Хабаровске ледоход был всегда в конце апреля. Но куда делись те льдины, если выход в Татарский пролив ещё закрыт? В Хабаровск лететь из устья Амура – это на юг, в тёплые края. Так оно и было. В районе Комсомольска снега уже не было, земля казалась серой. А к Хабаровску под самолётом уже был зелёный ковёр. Этим мне и запомнилась та партийная командировка.

За весь период работы в депо Тырма я получал много приглашений на то или иное семейное торжество или праздник. Понимая, что ценили не меня, а мою должность, я всегда отказывался. Праздники мы отмечали в кругу руководителей. Но в самом конце пребывания в посёлке (через неделю мне уже надо было уезжать в Хабаровск на новое место работы), в субботу я с семьёй отдыхал на берегу реки. Там ко мне подошёл молодой человек с девушкой. Я знал, что это сын дежурного по депо, и что он только что демобилизовался из армии. Они пригласили меня на свою свадьбу. Решив, что сейчас они уже никакой корыстной цели преследовать не могут, я дал согласие. На свадьбе с женой побыли недолго, маленькие дети зовут к себе.

А на следующий день этот молодой человек пришёл трудоустроиваться к нам в депо. Он имел диплом техника-локомотивщика. В депо была проблема с техническими кадرا-

ми, не говоря уж об инженерах. Да и по приказу (по-моему, Министра) техников и инженеров нельзя было использовать на рабочих должностях. А этот молодой человек просился в поезда, помощником машиниста. Семья молодая, для обустройства нужны деньги. Технические должности оплачивались плохо. И просился то он всего лишь на год. Потом готов трудиться там, где нужно для депо. Уступил просьбе в «порядке исключения». Так меня всё-таки «поймали». За неделю до отъезда!

Уходя с должности мастера цеха профилактики, я оставлял бригаду на бригадира, который уже дорос до мастера. Цех подъёмочного ремонта оставлял на мастера электромашинного цеха. Депо Тырма я предложил службе локомотивного хозяйства оставить на Бориса Фёдоровича Лобанова. В депо, в период моей работы, было только два инженера. Оба, скажем так, низкого качества. Женщина работала инженером-нормировщиком. Чем-то болела. Всегда была тихая – тихая.

Был и мужчина из породы проходимцев. Ему было лет сорок. Работал мастером реостатных испытаний. Много говорил и мало мог делать. Всех достал своими словами про «токи вторичной коммутации». Это у людей вызывало уважение к нему, так как не все даже знали такие слова и про первичную коммутацию. А он знал. Жил в общежитии, холостяк. Про прошлые семейные отношения не распространялся. Следил за здоровьем, алкоголем не злоупотреблял (во

всяком случае, “за свои”) и на работе не переутомлялся. Запудрил мозги одной девушке. Когда она забеременела, он из депо уволился и покинул посёлок в неизвестном направлении.

Инженеры в Тырму не ехали. “Дыра”, с их точки зрения, да ещё и жить в бараке. Служба присылала одного инженера на разведку. Его условием было предоставление квартиры с удобствами. Но я не сумел убедить членов местного комитета. Хором заявили, что они много лет живут в бараках, пусть и он с этого начнёт. И тот уехал.

Поэтому я и предложил Б. Ф. Лобанова – техника. Служба с моей кандидатурой не согласилась, и назначен был заместитель начальника депо Уссурийск. С высшим образованием.

Служба в службе

При моём утверждении на должность заместителя начальника службы главный ревизор дороги А. Писарский сказал, что мне удалось поднять дисциплину в депо Тырма, но не удалось существенно улучшить техническое состояние локомотивов. Хотя количество браков и было снижено против прошлых лет, но качество ремонта осталось низким. Я спорить не мог. Тем более что отмена прикрепленной езды, произведённая в то время, вело к снижению надёжности локомотивов. Там же у начальника дороги было отмечено как плюсы для моего назначения на эту должность мою про-

шлую работу старшим мастером цеха подъёмочного ремонта (ТР-3) в депо Хабаровск и факт наличия у меня квартиры в Хабаровске, а потому нет проблем с жильём. Что-то говорили ещё, но я уже не помню.

Приятно было входить и выходить из одного из красивейших зданий на центральной улице Хабаровска. Пройтись по этой улице летом, поглядывая на красивых женщин. И я тогда не догадывался, что через три года с удовольствием покину это здание, эту улицу и этот город, и уже навсегда. Буду бывать только в командировке и проездом. И хотя прожил в Хабаровске в общей сложности 15 лет, расстанусь с ним без сожаления.

До начала работы в управлении дороги у меня было представление о жизни в стране розовое. Я верил и видел, что жизнь людей постоянно улучшается, нравственность жителей растёт, (я считал постоянно употребляемую матрицу следствием низкого образовательного уровня, но страна уже ввела всеобщее среднее образование, значит, и культура подрастёт!), а к 1980 году будет построен Коммунизм. Об этом на центральной улице, носящей тогда имя Карла Маркса, огромными буквами, расположенными на крышах нескольких домов, и было написано. Эти буквы освещались и ночью. А что для этого надо хорошо трудиться, разумелось само собой.

Воспитание в семье, обучение в школе и в институте, работа осмотрщиком вагонов в депо Облучье, а затем масте-

ром в депо Хабаровск, сформировали у меня убеждение, что справедливость всегда побеждает. Нужно просто найти того, кто её восстановит, если сам это сделать не в состоянии. Мало того, я был твёрдо убеждён, что непорядочные люди встречаются только в среде простых людей. И то потому, что они ещё недостаточно воспитаны. Но вверх по служебной лестнице продвигаются только порядочные люди, и чем выше поднимаешься по этой лестнице, тем реже или даже совсем не встретишь, грубо говоря, безнравственную сволочь.

Правда, 20-й съезд КПСС и, особенно, 22-й пошатнули во мне эту убеждённость. Почему? Стране было разъяснено, что десятки миллионов граждан СССР, расстрелянные и репрессированные в 30-х и 40-х годах как враги народа врагами не были. Значит, рассуждал я, те, кто их репрессировал, были враги. Так подсказывала логика. А где эти настоящие враги находились? В Москве, в Кремле. Но Хрущёв что-то там чистил и тоже расстреливал, потом Кремль подчистили от Хрущёва. В общем, борьба идёт, но за лучшую жизнь. Вот с такими убеждениями я приступил к исполнению обязанностей заместителя начальника службы. Опираясь на эти убеждения, я считал, что в управлении дороги, даже если нечаянно споткнёшься, тебя сразу же подхватят несколько сильных и опытных рук.

Первое моё удивление. При поступлении в институт я знал, что многие абитуриенты, поступавшие на механический факультет и не прошедшие по конкурсу, были при-

глашены учиться на факультет «Эксплуатация железных дорог». Там почти не было конкурса, а к концу вступительных экзаменов получился недобор. Вывод: на этом факультете более слабые студенты.

Этот вывод будет подтверждён и тем, что в процессе учёбы студенты того факультета постоянно будут просить помощь у студентов нашего механического факультета, и никогда – наоборот. Я тоже помогал. Довершением такого убеждения, был и факт выплаты им стипендии на 25% выше, чем студентам всех остальных факультетов. «Чтоб не разбежались» – иронизировали остряки.

Конечно, на этом факультете были и успешные студенты, но общий уровень был тогда такой, как я описал. Мои убеждения были и остаются таковы, что руководить людьми должны те, у кого больше ума, опыта и морального права. Разумеется, у руководителя должна быть и сила воли. Иначе будут руководить им. Потому с удивлением узнал, что начальник дороги – движенец, его первый заместитель – движенец, ещё один заместитель, он же руководитель службы движения поездов, тоже движенец. Такая же картина и на других дорогах. И на отделениях дорог подобная расстановка кадров. Мало того, позже я узнаю, что на некоторых дорогах назначены и главные инженеры из числа движенцев. На мой взгляд, это кадровые перекосы.

В то же время мне было известно, что в середине 30-х годов, когда Министром Путей Сообщения был назначен

Л.М. Каганович (человек далёкий от железнодорожных профессий) при всей своей большевистской преступности (он уничтожил огромное количество невинных людей) сумел добиться впервые выполнения государственного плана перевозки грузов. Тогда и появился в СССР первый профессиональный праздник – «День железнодорожника». Также я знал, что в то время почти все дороги и большинство отделений дорог возглавляли локомотивщики, или как их тогда чаще называли – паровозники. И я считал это нормальным, т.к. локомотивное хозяйство и тогда, и сейчас остаётся самым сложным на железнодорожном транспорте. В период моей работы на Облученском отделении им руководил Кувшинов – локомотивщик. В 50-х годах Дальневосточная дорога (тоже впервые) стала рентабельной, это показывали даже в кино. Ею руководил Сугак, локомотивщик. И я понимал, что Каганович опирался на локомотивщиков не только потому, что они владели сложной техникой (а без неё нет и железной дороги). А потому, что они имели большой кругозор. Они водили поезда, а потому многое видели, соприкасаясь по работе и с вагонниками, и с путейцами, и со связистами, и с работой дежурных по станциям, а, главное, они были (думаю, и остаются) более честными в работе.

Почему так? Потому, что там другим делать нечего. Если, к примеру, начальник службы движения мог сказать, что сегодня погрузили 100 вагонов, хотя на самом деле только 50, эта ложь проходила без сучка и задоринки. И даже по-

ощрялась, потому что была часто ложью во спасение. Догру-
зят позже, в следующих сутках. В крайнем случае, отдела-
ются письменным объяснением. Локомотивщик же не может
сказать тепловозу, езжай сегодня без двух поршней, я их по-
ставлю завтра. Сама техника заставляет быть честным.

Как Каганович опирался на локомотивщиков, мне расска-
зывали в МПС. В том числе приводили и такой пример. В
Министерстве Лазарь Моисеевич появлялся в 6 часов утра.
Давал задание телефонисткам связать его с двумя – тремя
машинистами, только что вернувшимися из поездки. Назы-
вал, с каких дорог. Телефонистки просили нарядчиков бри-
гад дать трубку машинисту, сдающему ей сейчас маршрут.
Машинист, конечно, робел, когда телефонистка ему говори-
ла, что с ним будет говорить Министр. Но тот вежливо рас-
спрашивал его о замечаниях при ведении поезда туда и об-
ратно. Машинист приходил в себя и искренне рассказывал,
что видел. (Впоследствии в память об этом введут «Книгу за-
мечаний машиниста»). Он мог сказать о замечаниях не толь-
ко по локомотиву, но и о состоянии поезда, пути, семафо-
ров-светофоров, о работе дежурных по станциям. Всё это
Министр использовал при разборе работы за сутки со сво-
ими заместителями и начальниками главков. Чем удивлял
присутствующих, так как они этой информацией ещё не вла-
дели. Но Каганович не просто информировал, он требовал
устранения замечаний. После него другие министры, а те-
перь и президент ОАО «Российские железные дороги» до та-

кого уровня не опускались.

Тогда же, в 1974 году я заметил, что заместитель начальника дороги – начальник службы движения (так тогда эта должность называлась) ненавидит машинистов. Когда он говорил об этой профессии, у него в голосе появлялся какой-то скрежет. Думаю, потому, что их труд тогда хорошо оплачивался, и ещё потому, что на планёрных совещаниях они “резали правду-матку”. А по этой правде плохо выглядела работа его подчинённых. Кстати сказать, НОДы потом станут избегать названных планёрных совещаний по той же причине. Именно поэтому и появился пресловутый «День безопасности», но это будет позже. Позже я и расскажу, как этот «День» изуродовали.

К новой работе я приступил 20 августа 1974 года. А с 1 сентября по всей сети железных дорог начинался комиссионный осмотр локомотивов. Тогда он был единственный, осенний. Приказом начальника дороги меня назначили председателем комиссионного осмотра тепловозов в депо Хабаровск-2. И пока я буду работать в службе, ежегодно эта обязанность будет возлагаться на меня. При проведении осмотра тепловозов познакомлюсь с молодыми специалистами: В.Д. Сенотрусовым – мастером цеха профилактики и Поздиным В.И. – старшим мастером этого же цеха. Впечатление оставят хорошее.

Хочу разъяснить разницу в качестве комиссионного осмотра паровозов и тепловозов. При комиссионном осмот-

ре паровозов члены комиссии могут осмотреть практически все детали. Через топку осмотреть котёл, сняв крышку цилиндров, осматривается состояние стенок цилиндра, и его поршней. Ну, а все остальные детали и так открыты, доступ для осмотра к ним не затруднён. Тепловоз же очень сложная машина сама по себе (сложнее электровоза), и осмотреть, и дать гарантию по многим деталям не предоставляется возможным. По тем же поршням. Их на секции тепловоза серии ТЭЗ и ТЭ10 двадцать. Все они в цилиндрах, которые разбираются только при ремонтах ТР-2 и ТР-3. При профилактическом осмотре можно увидеть состояние компрессионных колец и всё. А днище поршня, которое часто прогорает, состояние ручьёв под компрессионные и маслосъёмные кольца можно проверить только на двух вышеназванных ремонтах. И, если тепловоз работает с перепробегом на эти два вида ремонта, то гарантировать нормальную работу дизелей после комиссионного осмотра не сможет и министр. То же самое, и по тяговым двигателям. Перегрели изоляцию при ведении поезда на подъём со скоростью ниже критической (менее 20 км в час), пробой этой изоляции произойдёт в любой момент, хотя при комиссионном осмотре прибор покажет достаточно высокую прочность изоляции, т.к. окончательное её разрушение произойдёт, например, при следующей поездке. Она стала сухой и постепенно крошится. Ну и так далее. Поэтому я считал и говорил, что комиссионный осмотр тепловозу нужен в основном для наведения чистоты.

А его надёжность в работе зависит от грамотной эксплуатации, своевременной замены деталей и качества выполнения работ слесарями.

Так как дорогами управляли и управляют движенцы, а для них тепловоз и электровоз, грубо говоря, кусок металла (они его в институте не изучали), то они подвергают «чистосердечному» разносу тех, кто провёл комиссионный осмотр локомотиву, а тот после этого вышел из строя. Их кругозор позволяет это делать! В этом случае действует принцип – «чем меньше я знаю, тем меньше я не знаю». Конечно, есть и другие движенцы, которые могут выслушать и понять (или поверить), но это не так часто. К таким я относил первого заместителя службы движения Я. Сундукова, начальников дорог: А. Яцевича, Н. Гридасова, В. Горбунова.

Поэтому моё твёрдое убеждение было и остаётся таким, что и отделением, и дорогой должны руководить и движенец, и технарь. Если руководитель – движенец, первый заместитель должен быть технарь, и, наоборот, у руководителя – технаря первым заместителем должен быть движенец. Только в этом случае руководство и принимаемые ими решения будут грамотными и правильными. Но одно обязательное условие – первый заместитель должен быть руководителю таким заместителем, который при царе у Министра назывался – Товарищ.

В подтверждение своего вывода приведу один пример. Когда меня переводили работать в управление дороги, на-

чальником дороги был ещё Галицкий, отец того сына, за лишение премии которого (он совершил прогул) я сам её лишу. Этот сынок в нетрезвом виде будет пытаться пройти в управление дороги. Вахтёр его не пустит. За что будет избит. Вахтёр был пенсионером, но и бывший фронтовиком. То есть не трус. Он написал заявление и в суд, и в крайком КПСС. Сынка приговорят к нескольким годам принудительных работ (мягкое наказание, конечно, связано с должностью папы), а его папу после этого переведут работать главным инженером Одеско-Кишинёвской железной дороги. То же наказание, но приятное.

Начальником ДВЖД будет назначен первый заместитель Белорусской ж.д. Андреев А.Г. Вот новый начальник дороги после моего возвращения из депо Хабаровск (после окончания комиссионного осмотра) и появления у него на докладе задаст вопрос: «Почему в Хабаровском депо не выполняется план подъёмочного ремонта?» Отвечаю, что причина – в отсутствии запасных частей. По прямому телефону он вызывает начальника службы материально-технического снабжения (НХ). Тот явился со своими «талмудами». Андрей Григорьевич повторяет ему названную мной причину невыполнения плана подъёмочного ремонта. Начальник службы НХ открывает свою книгу и читает, что и из каких баз отгружалось и отгружается. Выслушав его, Андреев поворачивается ко мне и спрашивает: «Так что вам, товарищ Ишутин, ещё надо?» Я поясняю, что мне надо были те поршни, которые вчера от-

грузили с Коломенского завода, тоже вчера, но в депо Хабаровск-2 на третьей позиции ремонта дизелей. Начальник дороги смотрит на меня в упор и говорит: «Не занимайтесь демагогией, товарищ Ишутин, а займитесь делом!»

Ещё пример. На докладе у начальника дороги я, говоря о причине задержки поезда, сказал, что на тепловозе при ведении поезда вышел из строя возбуждатель двухмашинного агрегата. Главный генератор потерял мощность из-за отсутствия возбуждения на главных полюсах. Сказал, что у возбуждателя оборвался провод одной из восьми обмоток на полюсах. Провода (16 штук только возбуждателя) замотаны в конduit. Но машинист оказался очень грамотным, сообразил, где может находиться неисправность, вскрыл конduit, нашёл оборванный провод, соединил его и повёл поезд дальше. Ожидал, что будущий Гертруда скажет: «Представьте этого машиниста к поощрению». А услышал: «А что, чтобы соединить два провода, нужно полтора часа?!». Комментарии, как говорится, излишни. Не дадено!

Кстати сказать, в управлении дороги я увижу влияние «человеческого фактора». Если начальник службы материально-технического снабжения по просьбе начальника дороги съездит в город Горький и привезёт с автомобильного завода «Волгу» тёмно зелёного цвета (чёрную крайком часто забирал для встречи и проводов почётных гостей), то он будет всегда уважаемым для начальника дороги человеком. А если ещё и раздобудет для него же хорошую (конечно, им-

портную) мебель, то будет дважды уважаемым и станет быстро «Почётным железнодорожником». Начальник, например, службы пути ничего подобного для начальника дороги сделать не может. Ну, не нужны ему рельсы и шпалы ни на дачу, ни для квартиры. За что же тогда путейцев уважать? А начальник службы НХ при любом снабжении дороги уважаемый человек.

Поясню и ещё одну причину несвоевременности производства подъёмочного ремонта тепловозов. Она заключалась в том, что и заявки депо на запчасти всегда урезались. Во-первых, существовали нормы их расхода. Они составлялись в МПС в расчёте на пробег локомотива. Уже здесь заложена несправедливость. К примеру, депо Высокогорное и депо Ашхабад имели одинаковое право на поставку запасных частей (на измеритель пробега). Но в депо Ашхабад дизель работает тогда, когда тепловоз ведёт поезд. Только тепловоз остановился, дизель сразу останавливают. Жара! В депо Высокогорное на ДВЖД дизель работает и на стоянке почти круглосуточно и круглогодично. Холод! Износ дизеля и вспомогательного механического оборудования, понятно, в депо Высокогорное больше. Но нормы, как в Ашхабаде.

Составленные в депо заявки будут ещё корректироваться и в отделении дороги, и в управлении. Конечно, в меньшую сторону. Ведь это непроизводительные потери, а интересы экономики требуют непроизводительные расходы каждый год снижать. Доказывать обратное практически беспо-

лезно. Ведь арбитром будет НОД или начальник дороги. А они движенцы, которые при своём карьерном росте с хозяйством дело никогда не имели. Поясню.

Окончив институт, специалист – движенец работает дежурным по парку (до этого, возможно, поработает составителем поездов). Его хозяйство – флажок и свисток (сейчас – рация). Работая дежурным по станции, он имеет резинку, линейку и цветные карандаши. Назначение начальником станции ему хозяйства не добавляет. Все пути со стрелочными переводами на станции находятся в ведении путейцев. За светофоры с электрическими приводами стрелок и пультом управления дежурного по станции отвечают специалисты СЦБ, т.е. в ведении дистанции связи. Вагоны – у вагонников, локомотивы – у локомотивщиков. Даже здание вокзала с помещениями для дежурных по станции и с кабинетом их начальника обслуживается дистанцией гражданских сооружений. Так с чего же могут появиться у начальника станции навыки хозяйственника? А потом он – поездной диспетчер, дежурный по отделению дороги, начальник отдела движения, заместитель НОДа и НОД. А у НОДа в подчинении все предприятия его отделения, и, в основном, с развитым хозяйством. Перекос? Перекос! И хорошо, если НОД не самодур, а если, ДА! Тогда – хозяйственники имеют бледный вид.

Но вернёмся к заявкам на запасные части. С подкорректированными заявками в отделениях и управлениях дорог на-

чальник службы материально-технического снабжения (это название потом будет корректироваться, так же как и название службы движения) едет в Москву. А там будут утверждены фонды для каждой дороги. Какие? Для тех, кто с собой ничего, кроме заявок не везёт, они будут ещё ниже. И вот с заниженным против потребности правом на запчасти нужно выполнять реально-потребный план ремонта локомотивов. Фантастика? Так жило локомотивное хозяйство много десятилетий. Похоже, так же живёт и сейчас.

К месту будет сказать и о моём посещении Главного управления материально-технического обеспечения (так на тот момент оно называлось). Целый день я пробыл в отделе тепловозных запчастей, выбивая эти детали для ДВЖД. Руководитель отдела всё время звонил по складам и заводам, добиваясь отправки деталей по моему списку. Но не это я хочу подчеркнуть. Там в кабинете сидело две девицы. За время моего присутствия им никто ни разу не позвонил. Несколько раз звонили кому-то они сами, но разговор шёл о личных делах. Когда я об этом расскажу в локомотивном главке, мне скажут, что удивляться тут нечему. В министерстве работает много «позвонковых специалистов». Звонят из Правительства, из ЦК КПСС, просят кого-то устроить на работу. Отказать нельзя. Вот и сидят они потом так, как я это увидел.

Значительно позднее я разделю всех работающих в МПС на три группы. Одна – это те, кого просят устроить уже названные мной ЦК КПСС, Правительство, Горком КПСС,

Обком КПСС. Другая группа, это те, кого упростили принять из других министерств и ведомств. Третья – те, кого взяли работать по знаниям и заслугам. Вот они и пашут. Когда Министр Конарев объявил, что он сократит аппарат министерства на треть, я, находясь в локомотивном главке, скажу, как бы шутя, что увольнять придётся тех, кто пашет. Остальных трогать нельзя. Треть не сократили. Но кое-кого из пахарей я там больше не встречу.

В общем, работая три года в управлении ДВЖД, я пришёл к выводу: руководство железными дорогами осуществляется не нормально. Почему и когда так получилось? Расспрашивал об этом и в министерстве. Там мне подсказали, что случилось это в период почти 30-летнего руководства МПС Б.П. Бещевым. А почему при нём? Благодаря «руководящей и направляющей силе» – КПСС. Локомотивщики, будучи руководителями дорог и отделений дорог, не всегда были послушны в исполнении решений партийных органов, они берегли технику, отказывались выполнять технически безграмотные команды. Спорили! А это не нравится партийным руководителям. Если партия начинала такого руководителя прижимать, не дожидаясь команды – «положите партбилет на стол!», он уходил с работы на железной дороге в другую отрасль промышленности. Инженеры-механики востребованы широко. Например, в Хабаровске почти на каждом заводе руководители в тот период были механики с ХабИИЖТа. Даже на хлебозаводе директором работал выпускник нашего

факультета.

Инженер с дипломом движенца не мог нигде работать, кроме железной дороги и ...в партийных органах. Вот на них и делало ставку ЦК КПСС, а Б.П. Бещев, будучи движенцем, охотно принял эту стратегию к руководству. Движенец будет гнуться в любую сторону, в какую укажет партия, но заявление на увольнение не напишет.

Значительно позже я поинтересовался у начальника локомотивного главка о количестве железнодорожников в отделе транспорта ЦК КПСС. Он ответил, что девять. Из них движенцев – восемь. Комментарии излишни.

Осенью того же 1974 года начальник локомотивной службы Палихов будет назначен начальником Уссурийского отделения дороги. Мне в службе с ним почти не доведётся поработать. Комиссионный осмотр тепловозов в Хабаровском депо проходил полтора месяца. (Парк большой). Но одну деталь Анатолий Матвеевич оставит у меня в голове и за это короткое время. Я в кабинете и по привычке работы в депо, и в силу необходимости быстрее войти в курс дела стал задерживаться вечером. Разбирал оставленные мне в наследство бумаги. Открывается дверь, входит начальник службы. «Почему не уходишь домой?» – задаёт вопрос. Объясняю желанием быстрее войти в курс дела. «Запомни, – слышу в ответ, – у нас не принято оставаться после работы. Не справляешься в рабочее время, уходи с этой работы».

Три года я буду работать в управлении дороги. Три года

я буду мотаться по дороге, “затыкая дыры” в тех депо, где произошли срывы в выдаче тепловозов под поезда. Причём перед праздником начальник дороги обязательно отправлял меня в командировку в какое-нибудь ненадёжное депо для обеспечения и в праздничные дни выдачи тепловозов под поезда. Чаще всего мне приходилось бывать в депо Хабаровск-2 (это можно считать, что дома, у меня на Втором Хабаровске была и квартира) и в депо Облучье.

Общее впечатление о локомотивщиках Облучья у меня осталось невысокое. Слесари в основной массе ленивые. Наверное, потому, что много сил у них отбирало подсобное хозяйство. Там это было популярно. Огороды, коровы, свиньи. Но и машинисты были безответственны. Если на тепловозе возникал пожар, бригада отцепляла ещё не горящую секцию, брала свои пожитки и покидала тепловоз. Загорались тепловозы и в других депо, но только в Облучье секция сгорала полностью. Да и пожар они обнаруживали тогда, когда припекало зад. Так я им говорил. Иначе не мог оценивать их «подвиг», убеждаясь при расследовании, что все огнетушители целы и противопожарная установка не приводилась в действие.

О состоянии трудовой дисциплины в этом депо говорит и такой факт. Я возвращался из командировки в это самое депо. Спросил место в кассе. Кассир ответила, что мест в купе нет. Тогда решил доехать до Хабаровска в кабине локомотива. Такое право у меня было. Поезд №2 – «Россия».

Я в плаще, поэтому моих регалий не видно. Поднимаюсь на тепловоз и говорю машинисту, что проеду на локомотиве. Право на проезд машинист у меня не спрашивает. Я проверяю документы у бригады. Машинист второго класса. Отправляемся. После проследования нескольких перегонов слышу в машинном отделении какие-то посторонние звуки. Бригада в кабине. Но кто-то идёт. Посторонний на тепловозе. Но кто? Вваливается пожилая пьяная женщина. Грубо своим мощным задом (паровозники в этом случае говорили «тендером»), сбрасывает помощника машиниста с сидения и занимает его сама. Помощник спокойно пересаживается на столик. Пьяным голосом начинает что-то внушать машинисту. Предъявляю машинисту своё служебное удостоверение и требую высадить женщину на следующей станции. Высаживают и объясняют мне, что это мать машиниста-инструктора. Она так часто делает, и они вынуждены терпеть, так как боятся мести со стороны инструктора.

После прибытия в Хабаровск я позвонил исполняющему обязанности начальника депо – главному инженеру – и попросил разобраться с проследованием этого поезда. На другой день и.о. начальника депо доложил мне, что вся беда в том, что машинист меня не узнал. Что тут ещё можно сказать? Затребовал письменное объяснение и за подписью начальника дороги и.о. начальника депо объявил выговор. Но думаю, что он так и не понял за что!

Впоследствии перед юбилейной датой со дня выпуска нас

из института инженерами я получу полушутливую анкету, которую надо было заполнить и отослать назад в институт. Там был и такой вопрос: “Какие годы в трудовой биографии считаешь самыми бесполезными?” Я ответил: “Три года работы в управлении ДВЖД заместителем начальника службы”.

На доклад к начальнику дороги должен ходить начальник службы. В его отсутствие – его первый заместитель. Но когда нет их обоих – главный инженер службы или я. Этот же принцип и явки на селекторное совещание МПС. Попав на такое совещание впервые, я ещё на раз был удивлён. На нём записал в свою тетрадь 18 (восемнадцать!) бранных слов, произнесённых по селектору первым заместителем министра. Вёл то совещание Гундобин. Со временем я приду к такому юмористическому выводу. Министр набрал начальников дорог из тех, кто отбывал срок в Магаданской области, и теперь их терпеливо перевоспитывает. Такой стиль будет и после Бещева, при других министрах. Особенно любил издеваться над руководителями железных дорог Фадеев, будучи ещё заместителем министра.

Находясь в локомотивном депо Хабаровск-2 как председатель комиссионного осмотра, я анализировал и собирал материал по повреждаемости тяговых электродвигателей. Это стало настоящим бедствием в локомотивном хозяйстве ДВЖД. Оговорюсь сразу, что Владивостокское отделение особых проблем нашей службе не предоставляло.

Оно было в то время уже электрифицировано, а электровоз в сравнении с тепловозом работал устойчиво. Остальные отделения дороги (Хабаровское, Уссурийское, Комсомольское и Сахалинское, входящее тогда в состав ДВЖД) вели поезда на тепловозной тяге.

Собранный материал я обработал и подготовил реферат для технического совета в управлении дороги с участием учёных с ХабИИЖТа. Вывод я делал такой. В массовом выходе ТЭД на ДВЖД виновато не обслуживание, не зима, не качество ремонта, хотя и это было в определённом объёме, а ставший завышенным вес поезда после введения на дороге автоблокировки.

Случайно или нет (думаю, что начальник дороги ознакомился с программой Совета), но на период проведения технического совета меня направляют в командировку. Доклад вместо меня делал начальник отдела ремонта службы П.К. Емельянов. Но он материал не собирал и не обрабатывал. Мог только прочитать. В решении технического совета мой доклад фигурировать не будет. Но экземпляры доклада (их было четыре) преподаватели института у Емельянова разберут. Один преподаватель мне позже скажет, что в этом материале – готовая кандидатская диссертация. Посоветует мне сдать какой-то минимум и защитить этот материал на другом совете для присвоения степени кандидата технических наук. Но я был производственник в душе, и учёные степени меня не интересовали.

Постепенно я пойму, что часть оперативных служб: движения, пассажирская, электроснабжения и связи относятся к белым, а локомотивная, пути, вагонная – к чёрным. Но пассажирская служба была тогда слишком белой. Судите сами. Вагоны (пассажирские) приписаны к вагонным депо. Проводники также числились в штате вагонников. Все замечания, как по работе проводников, так и по состоянию вагонов ложились чёрным пятном на вагонников. Пассажирская служба ведала продажей билетов, приёмом багажа и состоянием вокзалов. Зная, как «разумно» планировать длину состава (против потребного меньше на один вагон), руководители пассажирского хозяйства искусственно создавали дефицит посадочных мест. Ну, а что такое дефицит в советское время, об этом хорошо рассказывал А. Райкин. В общем, все пассажирники, включая и уборщицу вокзала, были уважаемыми людьми. И никаких минусов для начальника пассажирской службы на докладе у начальника дороги не появлялось. Применяя услышанные мною позже слова начальника финансового отдела Тындинского отделения дороги, он не был никогда «мятый и клятый».

Хотя один очень «вредный» для этой профессии момент я обнаружил. К начальнику пассажирской службы поступали просьбы о выделении мест частным лицам. Он выделял, его благодарили. Благодарили часто, как тогда было принято, алкогольными напитками. И он спился. Но это редкий случай.

Багажные отделения относятся тоже к пассажирской службе. С одним из них у меня тогда был интересный случай. Мне понадобилось отправить холодильник из Хабаровска в Приморский край. Зашёл в пассажирскую службу и проконсультировался, как этот холодильник обшить. Рассказали. Я так и сделал. Везу в багажное отделение вокзала станции Хабаровск-1. Не берут. Много замечаний. Пытаюсь спорить. Безнадёжно! Они знают, что машину я нанял, ждать она не может, поэтому взятку я дам без особого сопротивления. Но не знают, кто меня консультировал. Наговорившись с приёмщиками, я взял телефон, позвонил заместителю начальника службы, который меня консультировал, и рассказал о ситуации на тот момент в багажном отделении. Тот пообещал разобраться. Я вышел из багажного отделения на улицу и закурил. Через пять минут выходят два добрых молодца и спрашивают: «Кто Ишутин?». Представляюсь. «Где ваш холодильник?» – второй вопрос. Показываю. Взяли и унесли. Квитанцию мне выдали молча.

Дома я рассказал о процессе отправки холодильника жене. Она ушла к книжному шкафу, взяла какую-то книгу, полистала и прочитала рассказ Зощенко. Один в один он давно описал такой же случай ещё в 30-х годах того века. Просто багажники используют его (и, похоже, с большим успехом!) как учебное пособие. Даже слова взяты из того рассказа. Читают Зощенко!

В 1975 году на дорогу придёт разрядка для отправки

кандидатов на курсы повышения квалификации в Москву. Начальник службы предложил мою кандидатуру. Начальник дороги разрешил поездку в Москву самолётом, но только в одну сторону. Решил, что туда мне лучше добраться поездом, а обратно, сильно соскучившись по семье, полечу самолётом.

В поезде встречусь со своеобразным попутчиком. От Хабаровска до Белогорска я ехал в купе один. В Белогорск поезд прибыл рано утром. Я ещё спал. Но проснулся, т.к. проводник постучала в дверь. Видел, что произвели посадку военного. Его провожали тоже военные. Военный оказался полковником медицинской службы. Со мной почти не разговаривал. Держался отчуждённо, если не сказать, высокомерно. И так двое суток. Я иду в ресторан питаться, зову его. Говорит, что не хочет. Плохо там готовят. Ну, думаю, медик бережёт себя. Потом я заподозрил, что он вообще не питается, едет голодный. Решил проверить. На какой-то станции покупаю десять пирожков, ещё кое-какую пищу. Захожу в купе, выкладываю всё это на столик, достаю из портфеля бутылку водки, припасённую ещё в Хабаровске, и говорю, что у меня сегодня день рождения, (выдумал, конечно) поэтому надо его отметить. Он соглашается. Как хорошо полковник закусывал! Мои подозрения подтвердились. Как и почему он остался без денег, я не стал уточнять, понимая, что ему это будет неприятно. Но с этого момента исчезло высокомерие, далее ехали вдвоём, как нормальные соседи по купе, а про-

водник к нам больше никого не подсеял

Полковник жил в Ленинграде. Ехал из командировки. Много рассказывал про свой город. Но я запомнил из его рассказа то, что у поэта Некрасова было восемь жён, в том числе и одна из проституток. Некрасоведы дальнейшую судьбу всех жён проследили, но судьба той, нетяжёлого поведения, осталась не известной.

Так я доехал до Москвы. Прожил там 45 суток. Курсы проводись в Московском железнодорожном институте. Поселили в общежитии. На лекциях интересно было услышать, что на нас, сидящих в аудитории запов начальников и начальников служб, американская разведка завела досье. Ещё на одной лекции запомнились факты и примеры влияния полковых органов на поведение и принимаемые руководителями решения. Примером был Пётр Первый, женившийся вопреки мнению церкви и высшей знати на простой шведке. А впоследствии он, по одной из версий, завещал ей и престол. Так в России появилась императрица Екатерина-1. Имеется и другое мнение. Якобы её возвёл на престол Александр Меншиков

На этих курсах я встретил Зверева Валеру, окончившего наш институт вместе со мной. Учились на одном факультете. Он в студенческие годы занимался гимнастикой. К окончанию института выполнил норму кандидата мастера спорта. Женился в институте тоже на гимнастке. Была отличная пара с красивыми фигурами. Мы ходили на соревнования спе-

циально посмотреть на фигуры именно этой пары. Как мы встретились?

В первый день, после первой же лекции я вышел на лестничную площадку перекурить. Вдруг кто-то сзади руками закрывает мне глаза. Ну и попробуйте угадать в Москве, где нет ни одного знакомого, кто же закрыл тебе глаза. Так и объяснил. Он открывает мне глаза и смеётся. Я смотрю на него и говорю, что я его и с открытыми глазами не узнаю. Тогда он назвал себя.

После окончания института к тому времени прошло 10 лет. Я его за эти годы ни разу не видел. На тот момент он работал начальником вагонного отдела Братского отделения Восточно-Сибирской железной дороги. Но как изменился. От стройной фигуры гимнаста ничего не осталось. Он стал какой-то квадратный и, по-моему, удвоил вес. Позже я высказал ему своё мнение по этому поводу. Ну а тогда я, конечно, обрадовался встрече. Мы вместе бродили по Москве. Конечно, побывали и в Третьяковке, и в Останкинской башне (сидели в ресторане, который вращается). Посещали театры и другие музеи. Время было проведено интересно. Он оставался таким же принципиальным, честным, доброжелательным и не расставался с юмором.

С Валерой я встречаюсь потом ещё раз в 1985 году, когда механики будут отмечать в ХабИИЖТе двадцатую годовщину окончания института. В то время партия и правительство боролись с пьянством, поэтому употреблять алкогольные на-

питки было опасно для карьеры. Но Зверев настоял, отмечать встречу в ресторане. Сам он никогда алкоголем не злоупотреблял. Но таким образом он протестовал против шаблонного подхода к любой проблеме.

А ещё через несколько лет я приеду в командировку в Иркутск и попаду на его похороны. Излишний вес его задавил. Отказало сердце. Как сказала его жена Эля, он умер во сне. Ему было 45 лет.

Наши курсы приходились на апрель и май. На Первомайский праздник я поехал в город Клинцы Брянской области. Это моя малая Родина. В Клинцах жил мой двоюродный брат Виктор, который был и моим одноклассником. В конце 50-х и в начале 60-х годов он жил у моих родителей на Дальнем Востоке. От них он призвался в армию, к ним вернулся и после демобилизации. Я с ним много общался, так как домой приезжал часто. Вот к нему я и ехал. Тем более что до этого на своей Родине не бывал. Увезли меня на Дальний Восток в 1940 году, когда мне было всего один год. Из писем знал, что брат женат, имел двоих детей. Строил большой (по нашим скромным запросам) шлакобетонный дом.

В поезде я смотрел всё время в окно, выискивая следы войны, воронки, заросшие окопы. Ведь я впервые находился на территории, по которой прошла жестокая война. Этот вопрос больше всего меня интересовал и в Клинцах. Я долго расспрашивал отца Виктора, Василия Ивановича Ишутина, о годах оккупации. Он оставался с семьёй (как он выразил-

ся) «под немцами». Крайне плохо отзывался о местных партизанах, называя их бандитами. И в то же время хвалил белорусских партизан, которые навевались и на Брянщину. На мой вопрос, убивали ли местные партизаны немцев, он ответил: «Никого они не убивали. Один раз поставили мину, так у соседа корова подорвалась».

Тогда же Василий Иванович привёл и такой факт. Его дом стоял на окраине деревни. Рядом был лес. Хоть немцы приезжали, останавливались пьянствовать в его доме, хоть партизаны – водку пили тоже у него. «А мне какая разница, чья граната влетит в окно!» – закончил он свой рассказ. Вот эта тонкость войны до того мне была неведома. Когда Брянщину освободили от фашистов, Василия Ивановича призвали в Красную Армию. В первом же бою он был тяжело ранен. Поэтому, после госпиталя он уже на фронт не попадал. Но все юбилейные медали и орден «Отечественной войны» имел.

Ещё Василий Иванович рассказал, что он построил небольшую плотину (там били ключи, вода была очень чистой, что на Дальнем Востоке вспоминала часто и моя мать), образовался пруд. В нём он развёл карпов. Вся небольшая деревня этим пользовалась. Но ловили карпов на удочку. Позже, когда народ стал приобретать мотоциклы, приехала группа браконьеров с сеткой и “выгребла всех карпов” (его слова) одновременно. Он плотину разобрал и воду спустил.

А День Победы праздновался мной уже в Москве. Надо отметить, что это было тридцатилетие Победы, поэтому в

Москву съехалось много участников войны. Они большими группами ходили по столице. А я их в основном видел возле музея Вооружённых сил. На всех ряды орденов и медалей. Юбилейных тогда ещё было мало, поэтому внимательно рассматривал каждую группу победителей, фотографировавшихся на фоне музея. Это были защитники, внёсшие наибольший вклад в Победу. Цвет наших защитников!

А в тот музей я ходил много раз, т. к. за один раз его осмотреть невозможно. Там же увидел космонавта Г.Берегового. Он фотографировался с победителями социалистического соревнования у Знамени Победы. А много раз мне пришлось ходить ещё и потому, что обязательно хотелось дойти до зала, в котором хранилось это Знамя. (Два раза не доходил до зала со Знаменем Победы, т.к. сильно уставал и успевавал проголодаться.) Ранее я вычитал, что пока это знамя несли воины на Рейхстаг, оно было пробито пулями. Описывались и места попадания пуль. Зная, что наши правители большие мастера по фальсификации событий, мне хотелось увидеть то знамя для убеждения в его подлинности. Убедился. Оно подлинное. А надпись на знамени была сделана позже. Я об этом тоже читал.

Групп Победителей было так много, а на их груди было столько “Золотых Звёзд”, что я в письме жене написал: «Москва внезапно постарела, но и стала дороже». Участники боёв были тогда уже в таком возрасте, что их стали называть Ветеранами войны.

При осмотре залов музея Вооруженных Сил СССР ко мне подошёл один из посетителей и стал рядом, рассматривая стенд с фотографиями, относящихся к 30-м годам прошлого века. Затем он обратил моё внимание на фотографию, на которой запечатлены участники какого-то совещания офицеров Красной Армии, и сказал, что почти все они расстреляны. При этом добавил, что и он участник того совещания, но в живых остался потому, что его звание было на один ранг ниже тех, кого расстреляли. Команда была уничтожить всех «от ... и выше». У него звание оказалось «ниже». Жалею, что из-за ограниченности времени (а хотелось посмотреть как можно больше) не расспросил его о подробностях того события.

Отметить День Победы с В. Зверевым решили в ресторане. В центре Москвы рестораны были отданы на «спецобслуживание» победителей. Мы поехали в Сокольники. Там нам выделили два свободных места за столиком, за которым уже сидела пожилая парочка. Они страстно целовались, не обращая внимания на наше присутствие. А из их разговоров между собой мы поняли, что они оба участники войны. Воевали в одной части. Постоянно перебирали фамилии фронтовиков и говорили, если знали, об их дальнейшей судьбе. Ещё мы поняли, что они тогда любили друг друга, но конец войны их разлучил. Потом у них у каждого сложилась своя судьба и своя семья. И вот через тридцать с лишним лет они встретились. Мы их осудить не могли, тем более что они пе-

риодически перед нами извинялись.

В конце курсов повышения квалификации нам организовали экскурсию по ряду западных депо. Были в Ленинграде, Орше, Минске и Бресте. В Ленинграде мне один из участников наших курсов (ленинградец) рассказывал о своём городе, о блокадных днях. Помню, что особо выделял заслуги писательницы Ольги Берггольц, пережившей там всю блокаду. Он же предоставил мне машину, поручив шофёру показать всё, что меня в том городе интересует. Я поехал первым делом на Пулковские высоты. Они интересовали потому, что Г.К. Жуков именно перед ними остановил фашистов и, не смотря на многократные их попытки овладеть теми высотами, их не отдал. Почему? Оказывается, с этих высот в бинокль весь город хорошо просматривается. Устанавливай пушки и выборочно поражай цели. В этом я и убедился.

В Орше мне запомнился вечер-банкет на природе. О том, что под Оршей наши легендарные «катюши» нанесли немцам сильный удар, повергший их в шок, я знал. Знал и о том, что Герой Советского Союза Константин Заслонов работал в оккупации начальником локомотивного депо Орша, организовал там диверсионное подполье, затем и партизанский отряд и наносил ощутимые удары по фашистам. Знал, что он перед войной работал у нас на Дальнем Востоке в локомотивном депо Вяземская. Знал и о том, что он после одной из боевых партизанских операций, погиб. Но подробностей этого события не знал. А с нами на природе был начальник

отдела кадров депо Орша. Он же в прошлом был и адъютант К. Заслонова. (Так нам его представили хозяева того пикника). Имел за участие в партизанских боях орден Ленина. После третьей рюмки я отозвал его к берегу реки Днепр и расспросил о тех подробностях, которых не знал. И вот что он мне рассказал.

На Дальнем Востоке Заслонов оказался потому, что его родителей репрессировали. Его самого исключили из комсомола. Чтобы не быть ещё и самому репрессированным как сыну врагов народа, он и уехал на Дальний Восток. Тогда так делали многие, в том числе, по воспоминаниям моего дяди Василия Ивановича Ишутина, это же подтолкнуло к переезду в Хабаровский край моего отца. Отец перед войной работал председателем колхоза. Председатель, как и любой руководитель, всем хорошим быть не мог. Когда на него пошли в «органы» письма, он и уехал на Восток

В самом начале войны с фашистской Германией К.Заслонов предложил свои услуги Государственному Комитету Оборона. Суть их в том, что немцы ему, как сыну репрессированных родителей, поверят. Значит, доверят. Так и случилось. Из двадцати человек, переходящих границу вместе с Заслоновым для создания подпольного отряда, до Орши дошло трое. В том числе и сам Заслонов. Немцы проверили и убедились, что он жертва советского ЧК. Как опытному железнодорожнику доверили руководить локомотивным депо. После войны показывали фильм «Константин Засло-

нов». В нём, обходя острые углы в его биографии, показали, как летели под откос поезда, ведомые паровозами из того депо. Взрывчатку закладывали в уголь, которым топился котёл паровоза.

Когда немцы стали подозревать начальника депо в диверсионных делах, он ушёл с подпольщиками в лес, где уже действовал партизанский отряд, им же сформированный. По словам главного кадровика депо, воевал он очень умно. Осуществив нападение на фашистскую часть, его партизаны рассыпались группами по два-три человека в разные стороны на 360 градусов. Немцы теряли след хоть с собаками, хоть без оных. «Потерь мы почти не имели» – говорил бывший партизан. После собирались в какой-то заранее оговорённой точке.

А погиб Заслонов по причине русской массовой болезни – пьянство. После очередной удачной операции он с маленькой группой своих партизан остановился в одной из деревень «обмыть победу». Кто-то немцам об этом «шепнул». Появился карательный отряд. Охрана заметила немцев сразу. «Нам бы отойти в лес – говорил мой собеседник, – дом-то рядом с лесом». Немцы стреляли разрывными пулями, которые при соприкосновении с любой веткой, взрываются. Это партизан спасало многократно. Но тут, будучи под Бахусом, командир принял решение дать бой. Залегли. У фашистов, по мнению рассказчика, был посажен где-то снайпер. Поэтому, находившийся рядом с Заслоновым, партизан был ранен первой же

пулей. Заслонов унёс его в дом, а когда выходил из дома, прямо в двери был смертельно ранен в грудь и он. Оставшиеся партизаны забрали тело командира и раненого и отступили в лес. Больше потерь в том бою не было.

О Брестской крепости написано, рассказано и показано много. Нашей группе там тоже была организована экскурсия. Дыхание замирает, когдаходишь в крепость под удары метронома и звуки песни « Вставай, страна огромная». Впечатляют все памятники. Молодцы белорусы. Умеют хранить память и памятники.

После плановой экскурсии по крепости я сделал сам себе «внеплановую». Пошёл посмотреть её и со стороны нападавших. Когда-то читал, что данную крепость посещал и А.В.Суворов. Он был из тех военных, которые в обороне не сидели. Поэтому, думаю, его интересовал вопрос взятия её штурмом Я не военный, но интересно же, что она представляла собой снаружи. Экскурсантов водят всё время внутри. Что увидел? Больше половины стены крепости нет. Будь вторая экскурсия, я бы задал вопрос о разрушителях. Предполагаю, что это всё-таки работа немецкой артиллерии и авиации. Да и в кино показывают, что последние защитники обороняются уже в подвалах крепости. Раскопана на тот момент была только третья часть, поэтому, думаю, что там хранится ещё много военных тайн.

Хотя бы такая. По всем рассказам и показам, самое высокое звание защитника крепости – майор (Гаврилов). Но по

всем признакам, защитников оказалось несколько тысяч. А это уже даже не полк, а дивизия. Значит, там должны были быть и подполковники, и полковники, и генерал. Куда они делись? Позже от одного железнодорожника из Бреста я услышу, что город Брест был захвачен фашистами ещё 21 июня. Если это действительно так, то тогда понятно, где и как были уничтожены высшие чины тех войск. (По дороге в крепость их ждала засада!)

Заходил я и на тот мост, с которого кидался в реку один из защитников крепости, когда пленных вели по нему на запад. (Там, за мостом уже Польша). Не знаю, какое в этой реке было течение в июне 41 года, но на тот момент, когда я смотрел на Буг, кидаться в реку можно было только за тем, чтобы просто расстреляли. Вода стоячая. Течение не видно. Наверное, тот красноармеец и предпочёл быть убитым, чем пленным!

Выходя из крепости, я решил уточнить дорогу на вокзал. Попалась женщина лет пятидесяти. Она вышла из магазина и несла большую хозяйственную сумку с продуктами. Будучи уверенным, что это местная жительница, обратился к ней с вопросом: «Выйду ли я этой дорогой к вокзалу?». Женщина осмотрела меня и сказала: «Чи выйдете, чи не!». И пошла далее. Тут и вспомнилось, что нахожусь – то в западной Белоруссии, т.е. на территории бывшей Польши, присоединённой к Советскому Союзу Сталиным в 1939 году по согласованному плану с Гитлером (план Молотова-Риббентропа).

Ответ стал понятен. Позже я пойму, что и высшее командование Брестской крепости было уничтожено утром 22 июня 1941 года с помощью местных жителей – бандеровцев, с которыми, я думаю, фашисты установили связь ещё до нападения на СССР.

Но вернёмся к службе в службе. Каждое утро на стол начальника дороги, всех его заместителей и начальников служб ложились несколько длинных бумаг, выданных вычислительным центром. Мы их называли портянками. Из них руководители дороги узнавали подробности о работе всей дороги за отчётные сутки. Там были и данные о поездах, сорванных с графика, как по отправлению, так и по проследованию. Можно было поезд отправить и вовремя, но привести на станцию прибытия позже назначенного времени. Срывы поездов в основном происходили по вине движенцев (они их формировали), локомотивщиков (они выдавали локомотив к моменту отправления готового поезда и потом вели его по участку), вагонников (обрабатывали сформированный поезд и давали ему техническую готовность на проследование) и путейцев, которые содержали в исправном состоянии путь, по которому и следовал поезд. Остальные службы меньше влияли на своевременность движения поездов.

Из анализа работы дороги почти всегда выходило, что больше всего выбивают поезда с графика локомотивщики. Чистыми они, конечно, не были, но поражало слишком большое количество тех поездов. Информация о работе дороги

исходила от движенцев. Точно знал, что в их работе есть масса нарушений, которые видны были невооружённым глазом, но на бумаге они выглядели прилично.

Пример. Работая старшим мастером цеха подъёмочно-ремонта тепловозов, мне приходилось заниматься и отправлением дизелей в заводской ремонт. Их полагалось увязывать на платформе, на специальной подставке с креплением специальной (торговой) проволокой. Время давалось одинаковое, что для завода, который ежедневно отправляет несколько дизелей, т.е. у него этот процесс отлажен, что для депо, которое отправляет их несколько штук в год. За простой вагона сверх нормы – штраф. Ни разу мы не уложились в тот «умный простой», который задавали в министерстве. Но, имея контакт с приёмсдатчиками грузов, можно было их уговорить, закрыть глаза на несколько часов перепростоя. Но в тоже время, приходилось уговаривать и слесарей задержаться после окончания рабочего времени, чтобы доделать увязку дизеля и сдать вагон грузовикам. Так мне пришлось уговорить несколько слесарей закончить увязку дизелей и сдать вагон приёмщикам. Одним из них был Николай Шитов. Их рабочее время закончилось в 17 часов, а вагон мы сдали только после двадцати часов. Поблагодарив слесарей, я дал заявку дежурному по депо выставить тот вагон на склад топлива, куда станция выставляла вагоны с грузом для депо. Там же она вагоны и забирала.

На следующее утро идём на работу и видим, что вагон сто-

ит. Станция его не забрала. Но так бывало часто, поэтому «глаз не резало». Но когда и вечером, идя с работы на второй день, увидели, что тот вагон стоит, а затем и утром на третьи сутки он находился всё там же, Шитов меня спросил: «Мастер, а зачем мы оставались позавчера вечером?». Мне сказать было нечего. Фраза, что мы своё дело сделали, а дальше это нас не касается, выглядела бы глупо. Касается. Должно касаться!

Ещё пример. Производя ночную проверку на станции Хабаровск-2, выявил, что составители поездов в обед вместо чая пили вино. Спросил у машиниста маневрового локомотива, где они его взяли? Машинист ответил, что на станции уже несколько суток стоит крытый вагон, в котором проводник торгует вином. Я сказал, что такого не может быть, т.к. вагоны все на учёте и за простым их следят. Машинист рассмеялся. – Вагон будет стоять столько, сколько надо проводнику вагона. О прицепке его для дальнейшего следования он подскажет начальнику станции. У них это всё согласовано. Вот такой информацией я тогда овладел.

Овладел я и другой информацией от начальника той же станции. Но по другому вопросу. О работе сортировочной горки. И он, жалуясь на тяжёлую работу этого сооружения, заявил, что редкая ночь обходится без схода вагона с рельсов. Но по анализу работы службы движения это почему-то не влияло, ни на формирование поездов, ни на их отправление. И даже сход вагона не регистрировался как брак.

Зато щедро анализ был усыпан выбитыми поездами по вине локомотивщиков. Ещё раз говорю, что не были деповчане святыми, но проверка показывала, что там было и много ложных данных. К сожалению, проверить всё до доклада у начальника дороги не было возможным. На это и был расчёт. Кроме того, что нового «выкинет» начальник службы движения на докладе у начальника дороги, он никому заранее не говорил. А после доклада, на котором начальник дороги уже выдаст по заслугам в соответствии с данными ВЦ и ещё по докладу начальника службы движения всем службам, но больше всего – локомотивной, эта информация уже никого не интересовала.

Иногда меня брало зло, и я искал причину долго и упорно. Например, числилось, что на одной станции участка Архара – Облучье поезд простоял 40 минут по причине ремонта локомотива. У дежурного по депо Облучье такой информации нет. Нашёл его уже дома, т.к. он сменился и заступит на дежурство только сегодня в ночь. Он утверждал, что ему и диспетчер об этом случае ничего не говорил, хотя перед концом смены он его всегда о замечаниях за смену спрашивает. Ищу машиниста того поезда. А тот уже вызван в поездку и ведёт поезд на Архару. Заказываю дежурного по обратному депо Архара и даю задание связать меня с этим машинистом, когда тот прибудет в обратное депо. Свяжет. Машинист помнит, что стоял на этой станции. Горел на светофоре красный сигнал. На соседнем пути тоже стоял поезд того же направ-

ления, и ему на светофоре светил красный огонь. Когда загорался зелёный, поезда отправлялись. Почему стояли, он не знает. Значит, избавившись от совести, отдельные специалисты службы движения делали виноватыми невиновных. При этом сами, грязные по уши, выглядели прилично. Но подчёркиваю, эта информация на следующий день начальника дороги уже не интересовала. Он и слушать её не хотел. Наверное, потому, что был и сам движенец, и ещё потому, что к этому времени накопилась масса свежей грязи.

Был и такой случай. В субботу я был ответственный дежурный по службе. Утром даже по той «портянке», которую выдаёт вычислительный центр, замечаний почти не было. Обзвонил депо. Там тоже порядок. Иду на доклад к начальнику дороги. Первым, как всегда, докладывает Г. Поддубный – начальник службы движения – заместитель начальника дороги. И что я слышу. Ночью со станции Хабаровск-2 сорвано около десяти поездов по отправлению по той причине, что машинисты депо не хотят нести маршрут к дежурному по депо пешком, а отцепляют локомотив, и едут на нём в депо, как на такси. Все чётные грузовые поезда в Хабаровске идут на разборку, т.е. на переформирование. И годами локомотивы от них отцепляются и идут в депо. Но в графике заложили некоторым локомотивам перецепляться под другой поезд без захода в депо. Для этого диспетчер должен ставить в известность дежурного по депо, т.к. туда (на станцию) надо привезти локомотивную бригаду.

На вопрос начальника дороги А. Андреева, я ответил, что дежурный по депо доложил об отсутствии замечаний. Андреев посылает меня в депо. Там я должен этот вопрос выяснить и доложить ему вечером по телефону на квартиру. Прибываю в депо. Повторяю этот же вопрос дежурному по депо Г. Панову. Тот даже обиделся. «Я же Вам сказал, что не было таких заявлений от дежурных по станции. Вы что, мне не верите?» – спросил он. Дежурные по депо тоже разные. Но Панова я знаю как честного и трудолюбивого человека. Кстати, трудолюбивые люди менее всего склонны врать. Целый день я спрашиваю по каждому тепловозу, заходящему в депо, почему не берут под следующий поезд. Ответ один и тот же: «Не нужен!» Вечером доложил начальнику дороги. Ожидал, что завтра за враньё он Поддубного отчистит. Ничего подобного. Ворон ворону в глаз не клюёт.

Где-то в конце второго года работы в управлении дороги лживость Поддубного меня уже выводила из себя. Както заместитель начальника депо Хабаровск-2 (по эксплуатации) мне рассказал, что движенцы и мелочную информацию, о которой машинист говорит дежурному по депо с контрольного поста перед заходом на смотровую канаву (Зачистить контакты реле, например) дежурная по контрольному посту (она в штате станции) записывает и передаёт потом дежурному по станции. А тот фиксирует эту информацию для статистиков, как причину срыва поезда по отправлению из-за неисправности локомотива. Хотя, пока тепловоз экипиру-

ется топливом, водой, песком и смазкой, это реле пять раз можно зачистить. А говорит машинист это для того, чтобы дежурный предупредил мастера техосмотра. То есть это делается как раз, чтобы тепловоз своевременно вышел из депо под поезд. Он и выходит своевременно. А получается обратная картина. Лживая!

И вот однажды доклад принимал Поддубный. Он, как заместитель начальника дороги, имеет такое право. Начальник дороги ему доверяет. На этом докладе, говоря о вчерашнем моём планировании выхода тепловозов из ремонта, я сказал, что по выходу одного тепловоза я ошибся. «А Вы не часто ли ошибаетесь, товарищ Ишутин?» – следует вопрос. Вот тут меня и прорвало. Нет, говорю, серьёзно я ошибся один раз. «Это когда же?» – второй вопрос. «Когда в институте делал курсовые работы для движенцев!» – отвечаю. После некоторого раздумья он говорит: « Выйдите из моего кабинета и больше никогда сюда не заходите». Я больше у него никогда и не был, а он меня не искал, хотя я по-прежнему бывал и потом ответственным дежурным по службе.

Хочу подчеркнуть и такую деталь. Все начальники служб просто начальники службы. И только начальник службы движения был тогда (думаю, что и сейчас) ещё и заместитель начальника дороги. Я долго думал, зачем такое выделение? Почему он не может выполнять свои обязанности без «тире заместитель начальника дороги»? Это же и повышенная зарплата. Это и дополнительная власть! Зачем? Тем более, я

узнал, что ранее такого не было. Стало только при Бещеве. Потом понял, что дополнительная власть нужна при прочих равных условиях людям, не имеющим авторитета, чести и совести. Для защиты от тех, кто всё это имеет и может эту контрастность оттенить. Но заместителю начальника дороги из-за субординации этого делать нельзя.

В 1975 году начальник дороги делал осмотр дороги и предприятий. Посетил он и локомотивное депо Хабаровск. Ему очень не понравилась замазученность полов в цехах, и он дал главному инженеру депо срок две недели на наведение порядка. Вообще-то депо готовилось к посещению начальника дороги, отмывалось, насколько это было возможно. Но любое тепловозное депо с большим парком тепловозов всегда производит впечатление грязного. С тепловозов капает масло. Он весь опутан трубами и трубочками, в которых под давлением течёт вода, воздух, топливо и смазка. Трубки вибрируют, протираются, крепление их слабнет (а при обезличенной езде их и закрепить некому – бригаде надо только довести поезд, потом он на этот тепловоз долго ещё не попадёт), поэтому течь трубок и смазки по лючкам дизеля наблюдается почти на каждом тепловозе. Я уж не говорю про обрывы трубок, которые тоже случаются. А с тепловоза всё это течёт на пол депо.

Главным инженером в депо на тот момент работал Л.М. Коренко. Я о нём уже упоминал как о заместителе начальника депо в период моей работы в цехе подъёмочного ремон-

та. Он оставил слишком хлопотную должность заместителя по ремонту и стал главным инженером. Данный начальник дороги срок на наведение порядка мог быть и короче, и длиннее. Суть дела от этого не менялось. Чище депо сделать невозможно. Ну, разве что, чуть-чуть. Поэтому и в службе, и в депо все восприняли это, как факт отсроченного снятия главного инженера с должности. Леонид Мартынович это понимал и сам. В разговоре со мной сожалел, что не успел рассчитаться с долгом за купленный автомобиль. Понижение в должности будет одновременно и понижением в зарплате.

Но вот в управление дороги приходит телеграмма, извещающая, что начальником локомотивного главка МПС назначен Коренко Геннадий Мартынович. Начальник дороги поинтересовался у меня, кем доводится тот московский Коренко нашему, дальневосточному. Я ответил, что они родные братья. «А почему Леонид Мартынович работает здесь?» – следует вопрос. Многим тындинцам, да и вообще дальневосточникам, не совсем будет понятен смысл этого вопроса. Но в понятиях карьеристов всегда увязывается, если хоть один родственник выбился «наверх», то автоматически туда должна перебраться вся ближняя родня. Я пояснил, что Леонид Мартынович не хочет опираться на чужую помощь, и рассчитывает только на себя. Если до этого Андрей Григорьевич мне напоминал о сроке вторичного посещения депо, то с этого дня всё стихло. Будущий Герой Социалистического Труда струсил.

В 1976 году исполнялось двадцать лет со дня окончания школы. Меня организаторы вечера встречи попросили найти во Владивостоке одноклассника. Звали его Гена. Гена в 9-м и 10-м классе был комсоргом класса. Комсорг не формальный, а деловой, как тогда и писалось в книгах и газетах. Болел за класс искренне. Если кому-то плохо (не важно, почему), он прилагал все свои силы, подключал других, чтобы ему стало лучше. И добивался этого.

Когда окончили школу, Гена отработал год на заводе (так требовала тогда партия), а потом поступил в университет во Владивостоке. Там его уже на втором курсе изберут секретарём комитета ВЛКСМ университета (должность, приравненная к секретарю райкома ВЛКСМ, и оплачиваемая), кем он и будет работать до окончания учёбы в вузе. Каждые каникулы он возглавлял какой-нибудь студенческий отряд. Ловили и обрабатывали рыбу, что-нибудь строили. Он часто получал почётные грамоты и благодарности. После окончания университета он всего год поработал учителем в какой-то школе, и его взяли инструктором в Приморский краевой комитет партии. Мы гордились своим одноклассником. Именно таких людей, честных и трудолюбивых, и надо двигать во власть, и, прежде всего, в партийную. Всем будет хорошо. Так считали его одноклассники, и я в том числе.

Но прошло много лет. Его одноклассники выросли за это время. Был и капитан, правда, речного судна. Кто-то уже трудился в Индии на объектах, строящихся Советским Со-

юзом. Я был заместитель начальника службы. А Геннадий оставался всё это время инструктором. В чём дело, гадали мы? Неужели мы что-то в нём не разглядели?

Я нашёл Геннадия в Крайкоме КПСС. Два часа гуляли по улицам Владивостока. В его голосе чувствовалась какая-то обида. Но, ни он, ни я тогда не могли понять причину его «заморозки» в должности инструктора. Я знал, что мой одноклассник по институту, которого я назвал Николай, в это время уже работал первым секретарём одного из хабаровских райкомов КПСС, хотя он высокой чистотой взглядов и поступков не отличался.

Позднее пойму, что именно чистота Геннадия мешала его продвижению по служебной лестнице. Но как я к этому приду, расскажу тоже позднее. Но этот случай у меня в памяти осядет.

В конце августа 1976 года МПС проведёт на Куйбышевской дороге в Башкирии сетевое совещание по техническому состоянию локомотивного парка. От ДВЖД на нём буду присутствовать я. О том совещании в памяти сохранилось два момента.

Первый, что там встречу с В. М. Хазанским, который покинул депо Хабаровск-2 после назначения Палихова А.М. начальником того депо. Валентин Матвеевич в то время работал начальником депо Стерлитамак на той же дороге. Он не был участником совещания, но приехал специально, зная, что там будет кто-то и от ДВЖД. Поговорить решили в ре-

стороне “Уфа”. К нашему удивлению, в самом именитом башкирском ресторане не было ни одного мясного блюда. После длительного уговора официантка принесла нам банку тушёнки. Расспрашивал в основном Валентин Матвеевич. Его интересовала судьба всех, кто с ним работал. И не только это. Чувствовалось, что у него по-прежнему болит душа за депо Хабаровск.

Я так и не понял, почему его тогда не могли назначить начальником депо. У него всё для этого уже было. Думал, что мешала его национальность. Но на Куйбышевской дороге она не стала препятствием.

И второе, что осталось в памяти. Обрато я не мог купить билет ни на самолёт, ни на поезд. Само совещание, как я уже сказал, проходило в Уфе. Участников совещания собрали в Куйбышеве, поселили в вагоны. В них доехали до Уфы, в них же и проживали всё время, пока шло совещание, в них же и вернулись в Куйбышев. На этом чиновники из МПС свои заботы о делегатах закончили. Министерство никогда не заботилось о том, как вернуть обратно вызванных с дорог представителей.

Конец августа. Все дальневосточники, кто был в отпуске на западе, стремились приехать домой к началу занятий в школе. Билеты раскуплены заранее. В общем, два дня мне не удаётся приобрести билеты на самолёт. Заместитель начальника депо Куйбышев подключал к этому делу даже знакомого милиционера, работавшего в аэропорту. Тот заводил

меня и в самолёт, чтобы показать, что люди летят даже на приставных стульях. Свободных мест нет.

На поезда, следовавшие через Куйбышев на восток только транзитом, свободных мест тоже не было. Хоть сиди в этом городе до второго сентября, когда пассажиропоток начнёт спадать. Я, в конце концов, разозлился. Прошу руководство депо сделать мне билет на поезд с указанием номера поезда, но без номера вагона, и, тем более, без указания места. Это нарушение, но другого выхода я не видел. Такой билет мне предоставили.

Нужный мне поезд с опозданием прибывал в Куйбышев в 2 часа ночи. Я отгладил брюки, рубашку, при всех регалиях (подцепил ещё несколько значков, которыми участники совещания обменивались между собой) являюсь на вокзал к приходу поезда. Иду к штабному вагону. Спрашиваю проводника, где начальник поезда. Отвечает, что спит. «Разбудите!», – говорю командным голосом. Она интересуется, что мне нужно. Убедившись, что мне надо место в вагоне, отправляет меня к какому-то вагону. Поясняет, что та проводница в курсе дела и место мне предоставит. Иду к тому вагону. Проводница говорит, что в имевшееся свободное купе она только что произвела посадку. Даже показала, как пассажиры там ещё обустраиваются.

Иду назад к штабному вагону и тем же голосом требую разбудить бригадира. Теперь проводница, не желая по-прежнему будить своего начальника и опасаясь меня (звёзд то на

мне много!), идёт со мной сама ещё к одному вагону и командует той проводнице посадить меня в резервное купе.

Новая проводница интересуется у меня, сколько нас человек. Пока я ходил туда – сюда, один военный (капитан) с девочкой и пожилая женщина стали сопровождать меня. Я этому не придавал значения. Но когда последовал вопрос, я взглянул на «сопровождавших». У них были такие усталые и просительные глаза, что я ответил: «Четверо!». Всех четверых она и посадила в свободное купе. Как потом выяснилось, капитан с дочерью ехал домой, на БАМ. Женщина – до Комсомольска на Амуре. Капитан сказал, что когда увидел меня на перроне, понял: «Этот уедет», и решил следовать за мной.

Утром бригадир пришёл представиться и сказал, что он нам четверым заказал столик в ресторане. Далее ехали с комфортом. Невольно вспомнил тогда «Ревизора» Гоголя. Ведь я тоже был непонятным начальником. В форме со многими звёздами на регалиях, на груди, кроме ромбика о высшем образовании, ещё несколько непонятных значков. Голос командный, а билет обычного пассажира, без указания вагона и места. Так не должно быть. В общем, на всякий случай, меня обслуживали по высшему классу.

В октябре 1976 года по Хабаровскому краю пройдёт мощный ураган. Будет это в воскресенье, днём Я с сыном и дочерью находился на прогулке в парке Гагарина. Усиливающийся ветер и надвигающаяся чёрная туча заставили меня

поспешить с детьми домой. Ветер нёс пыль и сажу (в это время, как всегда, горела сухая трава и лес). Забивало глаза. Я надвинул сыну шапочку на глаза и сказал бежать впереди нас домой. Мы с дочерью, которой я тоже закрыл глаза шапочкой, шли медленнее. С нами была маленькая собачка. Её порывом ветра куда-то от нас унесёт. А на выходе из-за угла дома, порыв ветра поднял в воздух и мою дочь. Я удержал её за ручку. Зашли домой. Отмыл в ванной дочурку. Ей полагалось поспать. Прилёг с ней на кровать, и оба уснули.

Разбудила меня жена. «Посмотри, что делается на улице», – сказала она. Я вышел на балкон. Была тёмная ночь. Во всех домах горел свет. Громыхали плохо закреплённые крыши и киоски. Я посмотрел на часы. Время было три часа дня. Заподозрил, что часы подведены и меня разыгрывают. Жена говорит, что потому и разбудила, что потом бы я ей не поверил. Через некоторое время наступил рассвет. А потом пришла и настоящая ночь. Туча, которую я видел, и из-за которой наступила «ночь», состояла из пепла. Дождя, к сожалению, не было в ней ни капли.

Этот циклон с силой ветра до 45 метров в секунду наделал много бед. Когда на следующее утро я зашёл на график к дежурному по управлению дороги, то увидел почти всё Комсомольское отделение дороги, покрашенное красным цветом, с надписями «пожар» и «связи нет». Что выяснится. Посёлок Гурское полностью сгорел. Сгорела станция Токи. Там запылали воинские склады и полетели термитные снаряды. Они

усилили пожар. Говорят, что один снаряд попал в борт, стоящему на рейде в порту Ванино кораблю. Капитан того судна запросил открытым текстом: «Сообщите, с кем воюем?»

Председатель поселкового совета в Высокогорном организовал людей на борьбу с пожаром. Они выстроились по периметру посёлка со стороны надвигающегося пожара и гасили все летящие горящие головёшки и ветки. Посёлок Высокогорный отстояли.

Начальник оборотного депо Советская Гавань при перерыве всех видов связи между станциями выставил на вершинах отрогов горы Сихотэ-Алинь (а именно они спускаются к Татарскому проливу, и поезд их преодолевает) по тепловозу и с помощью их раций восстановил связь. Это помогло эвакуировать население посёлка Токи. Начальник станции Токи и начальник оборотного депо будут награждены значками «Почётный железнодорожник».

Другая ситуация сложилась на станции Гурская. Там в этот день пришёл вагон с арбузами. Такая роскошь бывала раз в году, поэтому почти все жители посёлка были у этого вагона. Напомню, день воскресный. Поэтому приближающуюся опасность игнорировали. Когда оценили, было поздно. На станции стоял школьный вагон (в нём возили детей в конце недели из школы, а понедельник утром – в школу), решили в нём вывезти из опасного места хотя бы детей. Произвели посадку, прицепили маневровый локомотив. Куда ехать? На железной дороге всегда две стороны: чётная и нечётная.

По существующим правилам при перерыве действия всех средств связи (наступает информационный вакуум, когда и посоветоваться-то не с кем), преимущественным направлением является нечётное. Только в эту сторону может дежурная по станции отправить поезд. А с машинистом передать для дежурной соседней станции записку (“письменное извещение”) о дальнейших действиях. Но как раз с той стороны и идёт пожар. Отправлять в том направлении поезд, значит, отправить детей на верную гибель.

На этой злополучной станции в это же время находился заместитель начальника Комсомольского отделения дороги. Он принял решение отправить поезд в чётную сторону. Учитывая, что с той стороны уже несколько часов не было поездов.

А в то же самое время поездной диспетчер, находящийся в городе Комсомольск и имеющий связь с одной из станций, расположенной в тех же местах, уточняет с дежурной по станции ситуацию. Дежурная отвечает, что там (в стороне Гурской) всё горит. Диспетчер даёт приказ на отправление со станции Высокогорная пожарного поезда. Тот по инструкции может следовать, так как направление его, преимущественное, нечётное. В общем, два поезда встретятся. Совместная скорость при лобовом столкновении 130 км/час. Точно сейчас не помню, но погибло тогда около двух десятков детей. Заместитель НОДа взял всю ответственность на себя. Он и был осуждён. Получил три года. Не условных!

Не всякий руководитель способен на такие поступки. Ведь он мог всю ответственность возложить на дежурную по станции, и она бы предстала перед судом. Ведь в период её дежурства только она единолично должна принимать то или иное решение. И часто бывает так, что вышестоящий руководитель норовит спасти свою шкуру, подставляя под ответственность своего подчинённого, хотя тот или совсем не виноват, или почти не виноват. А самому в этих обстоятельствах можно лечь в больницу (врач всегда найдёт что подлечить) или уйти в отпуск, если находишься в дружбе с непосредственным руководителем, например, с начальником отделения дороги. Я знаю и такие случаи, в том числе и в Тындинском отделении дороги.

В период моей работы в управлении ДВЖД был сдан в эксплуатацию мост через реку Амур у города Комсомольск. До этого поезда через реку переправлялись летом – на пароме, зимой – по льду, на который укладывали рельсо-шпальную решётку. В то время строители уже имели, говоря современным языком, очень низкий рейтинг. Настолько низкий, что даже в управлении дороги пошёл слух о пошатывании моста при движении поезда. (Как это делал недавно построенный мост через Волгу у Волгограда). При очередной командировке в депо Высокогорное я специально сел на локомотив в Комсомольске и проехал по тому мосту в кабине тепловоза. Мост как мост.

Должен сказать о судьбе моего сменщика в депо Тырма.

До депо Уссурийск он работал в депо Хабаровск. Институт окончил на год позже меня. Ни мастером, ни бригадиром поработать ему не пришлось. Был технологом. Потом стал старшим. Лихо производил разбор порч тепловозов и их заходы во внеплановый ремонт. Мог, например, подойти ко мне и сказать, что после профилактического осмотра тепловоза моей сменой, тот зашёл во внеплановый ремонт. Ему поручили разбор этого случая. Он и говорит, что у него нет времени для детального разбора, поэтому он просит моего согласия на выговор в приказе. Его оперативность понравилась тому, кого слесаря называли Слоном. Тот и рекомендовал его заместителем начальника депо Уссурийск.

Вот его и назначили после моего ухода работать в службу начальником депо Тырма. Я, бывая в этом депо в командировке, пришёл к выводу, что он попался в те приятные ловушки, которые там умели расставлять. Лобанова с должности заместителя понудит уйти. Поставит машиниста, тоже с дипломом техника, но с более примитивным мышлением, а главное его достоинство – охотник-соболятник. Дела в депо пойдут на ухудшение. Ему в райкоме КПСС на это укажут, а он ответит нецензурной бранью. Райком поставит вопрос о его несоответствии занимаемой должности. Начальнику отделения дороги ничего не останется делать, как освободить того от занимаемой должности. Больше в системе МПС он работать не будет. Знаю, что он в последствие сопьётся.

В депо Хабаровск-2 в период моей работы была проблема

с уборщицами. Страна гордилась тем, что в ней ликвидирована безработица. Помню в журнале «Крокодил» были помещены две картинки. На одной, относящейся к США, на переднем плане был нарисован мужчина, на груди которого висела доска с надписью: «Согласен на любую работу». За ним ещё армия безработных с подобными объявлениями на груди. На другой – стенд в Советском Союзе, на котором много объявлений с текстом, начинающимся со слова «Требуются». Но, работая старшим мастером, я мечтал о тех, на груди которых написано «Ищу работу». Во всём цехе, длина которого 120 метров, из восьми уборщиц осталась одна. Был дефицит и обтирщиц тепловозов, и слесарей, но наиболее остро стоял вопрос с уборщицами. Уволились почти все, ушли работать по этой же должности, но туда, где нет такого количества грязи и мазута. За счёт нас укомплектовались тогда этими кадрами больницы, поликлиники, магазины и т. д.

Пришлось уборку цехов вводить в обязанность слесарей. Но уборщицы остались бы работать, если бы мы могли поднять им зарплату. Но это было смерти подобно. Помню, как начальник отдела труда и заработной платы Хабаровского отделения дороги на балансовой комиссии с пеной у рта кричал на руководство депо за самовольно установленную кому-то повышенную оплату. Мне тогда казалось, что, если бы ему дали автомат, он тут же половину присутствующих расстрелял. Столько ненависти было в его словах.

Я так подробно описываю это потому, что, будучи в ко-

мандировке в Москве, в составе группы делегатов попаду в одно из столичных депо. Полы в цехах будут чистыми. Зная, что все депо работают по одним и тем же правилам и законам, решил, что тут без механизации не обошлось. Москва, всё-таки. Там умные головы, не то, что на Дальнем Востоке. Оторвался от группы, подошёл к мастеру цеха и спросил, кто убирает полы. Отвечает: «Уборщицы». Интересуюсь про механизацию. «Какая механизация, – звучит ответ, – тряпки, швабра и ведро!» Оказывается, они этих уборщиц числят слесарями на повременной оплате труда. Зарплата у них значительно повысилась. Вот и чисто в цехе. Но меня удивило другое. У них там, в Москве, есть и Генеральная Прокуратура, и городская, и районная, и они их не боятся. Нарушают всякие нормы и законы. А мы на окраине страны всего боимся.

Ещё одна командировка того времени у меня осела в голове. Была она по мобилизационной готовности, и совещание проводилось на Забайкальской железной дороге. Со мной ездил туда заместитель начальника второй службы. Участник Великой Отечественной войны. Вместе с ним воевал и его товарищ. До конца войны они оба не имели даже серьёзных ранений. Однажды в период бомбёжки его товарищ предложил спрятаться в каком-то доме. Мой попутчик его не поддержал. Тот дом очередной бомбой был разрушен. После этого он своему другу сказал: «Держись всегда рядом со мной и будешь жив». Говорил он шутя. Но получилось как

раз именно так. Их повезли на войну и с Японией. Тут их разлучили. И его товарищ погиб.

Из той командировки осталось в памяти и другое воспоминание. Совещание проходило в том депо, где на стенде я увидел трёх Героев Советского Союза. Ушли на войну, стали Героями и вернулись назад. Домой. Согласитесь, редкий случай. Крепки Сибирские корни. Про одного из них, в частности, как он стал Героем, мне рассказали следующее. Перед форсированием Днепра их часть сосредоточилась на берегу, в определённом месте. Подготовили плавучие средства. Уснули. Ночью он проснулся, а рядом никого нет. Часть ушла. Решив, что они уже на том берегу, а он проспал, будущий Герой незаметно по темноте переплавляется туда же. Залёг, окопался. Когда рассвело, увидел, что кругом немцы. Они его тоже обнаружили. К нему. Он отстреливаться. Завязался бой. Командование оценило эту ситуацию, как захват плацдарма и именно в этом месте начали под его и артиллерийском прикрытии переправу. Успешно. За захват плацдарма ему и дали Героя.

Наверное, в этом рассказе не всё верно. Он подавался больше с юмором. Но мне ценным казалось то, что солдат пошёл не назад искать свою часть, не вправо, и не влево, а вперёд. Иначе, ...иначе бы не было Победы.

В конце третьего года работы в службе я дважды подряд длительно находился в командировке в депо Высокогорное. Много тепловозов стояло во внеплановом ремонте. После

второй такой командировки я сказал начальнику службы, что там надо менять руководителя депо. Он имел среднетехническое образование, изучал только паровоз, да и возраст был за пятьдесят. А рядом с ним трудились молодые специалисты, инженеры – тепловозники. Они видели его неправильные решения. Возмущались. Причём, я приходил к выводу, что именно начальник тормозит развитие депо, внедрение современных способов ремонта и содержания тепловозов. В общем, конфликт поколений. Причём, очень сильный. Борьба за власть.

Начальник службы со мной согласился, и поручил мне же подобрать туда кандидата. Мои попытки уговорить человека достойного и по знаниям, и по опыту, и по авторитету наткнулись на препятствия. Ведь начальник депо должен подбираться из числа заместителей. А те, кому я предлагал, отказывались. Почему? Здесь нужно пояснение.

В то время в Советском Союзе был перекосяк в оплате не только труда инженеров. Боясь рабочего класса (Новочеркасский расстрел демонстрации сильно подорвал и без того невысокий авторитет Советской власти на международном уровне), им стали пусть незначительно, но систематически повышать заработную плату. Рабочий гордился, что вот он, не терял пять лет на учёбу в институте, а зарплата у него выше, чем у инженера. В результате этих заигрываний и на железной дороге появился этот перекосяк. Машинист имел самую высокую оплату труда в депо. Чтобы назначить

машиниста-инструктора, который будет руководить колонной в пятьдесят локомотивных бригад, надо было уговорить перейти на эту должность толкового машиниста. А это значит, что он будет приносить семье меньше денег. Инструктор зарабатывал меньше. Чтобы назначить заместителя начальника депо по эксплуатации, надо было уговорить на эту должность толкового инструктора. А это тоже понижение в оплате труда. Машинисту-инструктору сохранялась доплата за классность, став заместителем, он эту доплату терял. А незначительное повышение в окладе эту разницу не компенсировало.

Начальник депо назначался из числа заместителей. Оклад был на 10-20% выше. Ему полагалась и премия. Но он не мог практически никогда её получить. «Умные» условия не позволяли. Кроме выполнения экономических показателей, без выполнения которых права на премию не будет, были ещё такие условия, как отсутствие взыскания. Выговор есть, премии нет. Премия полагалась по итогам работы за квартал. Ну а кто из начальников депо за этот период не получал в то время взыскание? Любой разовый срыв по выдаче локомотивов под поезда – гарантия взыскания. Ведь во главе отделений и дорог стояли те самые движенцы, которым начальники депо в институте делали курсовые работы. Они это помнили, и теперь доказывали, кто из них умнее.

Об этом перекосе в оплате труда командного состава я говорил на партийном собрании управления ДВЖД. Тогда,

проводя аналогию и дальше, я сказал, что начальник отделения дороги должен получать денег меньше начальника депо, начальник дороги уже совсем ничего не получать, а министр сам должен доплачивать государству. В президиуме сидел начальник дороги. Мне позже передали, что он назвал меня демагогом.

Мало этого, начальник депо не был свободен ни днём, ни ночью. Ни в будние дни, ни в выходные и праздничные. Проверено на себе. Об этом знал его заместитель, который при тех же условиях премирования взыскания имел реже. Стало быть, и премию получал чаще. Зная всё это, заместители говорили прямо, что они хотят ночью спать.

Надо ещё отметить, что депо Высокогорное, это не депо Хабаровск или Владивосток. И даже не Комсомольск на Амуре. И морозы там северные, за сорок. В общем, прошла неделя, вторая, а согласие мне из достойных никто не давал. А карьеристу, которому только дай покомандовать, я и сам не предлагал.

Начальник службы Пётр Акимович Волошин как-то, шутя, сказал: «Не подберёшь туда кандидата, поедешь сам». Эта мысль мне засела в голову. Я почему-то был уверен, что смогу поправить там дела. Ещё я знал, что, если в службе меня почти на каждый праздник отсылали в какое-нибудь депо, то начальника депо на праздник всегда возвращали в своё депо. Значит, в праздники я буду с семьёй. Да и зарплата будет немного повыше за счёт районного коэффициента

(в Хабаровске – 20%, там – 40%). Через год – 10% северных, через пять лет – 50% северных. Поделился мыслями с женой. Она сказала: «Делай, как считаешь для себя лучше. Мне нигде хуже, чем тебе не будет».

На следующий день я сказал о своём согласии начальнику службы. Тот удивился. Но, подумав, сказал, что ему нужны толковые начальники депо больше, чем заместители. (Эти слова Анатолий Матвеевич Палихов, став заместителем начальника дороги, ему припомнит.)

Через некоторое время меня вызовут к первому заместителю начальника дороги М. Е. Евдокимову. Тот спросит, почему я дал такое согласие. Я стал говорить об убеждении, что там я буду полезнее. Он, не дослушав, сказал: «Догадываюсь, командировки за... (нецензурное слово)». Возражать не стал. А через некоторое время, после очередного заполнения бумаг, меня утвердили в новой должности. Как и в случае с Тырминским депо, это произошло в конце апреля месяца.

Но на этот раз я учёл, что в Тырме, оставив экс начальника работать в депо, часто чувствовал его противодействие проводимым мною мероприятиям. Поэтому теперь моим условием было – бывшего начальника из депо убрать. Его назначат помощником ревизора по локомотивному хозяйству этого же отделения. Буду чувствовать его недоброжелательность и при этой должности. Но серьёзно вредить он не мог. Пока будет решаться вопрос о моём окончательном назначении на

должность начальника депо, из депо уволится главный инженер. Связано ли это с тем, что ранее при телефонном разговоре он мне нахамил, не знаю. Больше мне с ним встретиться не довелось.

Завершая воспоминания службы в службе, не могу не рассказать ещё об одном человеке. Этот человек – Иван Васильевич Севастьянов. Я уже упоминал о нём, как о начальнике депо Хабаровск, который заложил в том коллективе основы честного руководства и ценности честного труда. Мне тогда казалось, что это и есть та самая демократия, которую страна внедряла и в странах восточной Европы. Не зря же они назывались странами народной демократии. То есть даже дважды народно-демократическими. (Демос – народ, кратия – власть). Пока я работал в управлении ДВЖД, он занимал должность заместителя начальника дороги. Ему были чужды лицемерие и заискивание. Говорил то, что считал правильным, любому человеку, невзирая на занимаемую тем должность. Заступаясь, например, за интересы службы локомотивного хозяйства, он в присутствии десятков чиновников управления дороги сказал начальнику дороги, что он не дорос до этой должности, поскольку принимает неверные решения. Такого, по-моему, больше никто и никогда не говорил вышестоящему руководителю. Во всяком случае, я такого не знаю.

Ивану Васильевичу шёл шестой десяток лет. Он уже перенёс инфаркт. Однажды я ехал с ним в депо на Второй Хаба-

ровск, и он пожаловался на боли в сердце. Сказал, что когда выпьет 50 грамм коньяка (настоящего, а не того, что сейчас продаётся в Тынде – моё примечание), ему становится легче. Но кто его поймёт, уловив этот запах от него в рабочее время. Вот он и терпит боль, глотая мало помогающие таблетки.

Когда его уложили в больницу со вторым инфарктом, там, в больнице его сердце остановилось. Не работало четыре минуты. Клиническая смерть. Медики дорожной больницы заставили сердце заработать вновь. Благо это случилось днём и в рабочий день. Весь необходимый персонал был на месте. Ивана Васильевича долго не будет на работе. Полгода. Но когда он вышел из отпуска, и я с ним вместе поеду в служебном вагоне проводить какое-то дорожное совещание на Владивостокское отделение, выяснится, что Иван Васильевич теперь не пьёт и не курит. Тогда я впервые подумал, что он бросил то и другое после того, как ему прозвенел с того света звонок. А почему это же нельзя было сделать, условно говоря, за пять минут до того звонка?

Но поработать после второго инфаркта Ивану Васильевичу придётся не долго. Уйдёт на пенсию вначале по инвалидности, затем – по достижению пенсионного возраста. До 62 лет он, по-моему, не дожил.

Высокогорное

Локомотивное депо Высокогорное находится в посёлке того же названия, расположенном на восточном склоне хреб-

та Сихотэ-Алинь. Участок железной дороги, на котором расположено данное депо, является окончанием Байкало – Амурской Магистрала. Но построен он был ещё в конце Великой Отечественной войны. Если в ходе войны рельсо-шпальные решётки БАМа, которые успели уложить до начала войны, были сняты и увезены на фронт, и до 70-х годов о них не вспоминали, то здесь в 1944 году от Комсомольска-на-Амуре, а точнее, от станции Пивань, что на правом берегу Амура, строительство железной дороги было возобновлено. И построили её до порта Ванино, а затем и до порта, получившего название Советская Гавань. Причина срочного строительства заключалась в том, что приближалась к концу Вторая мировая война, по итогам которой Советский Союз планировал вернуть себе Южный Сахалин и Курильские острова, потерянные царской Россией в войне с Японией в 1905 году. Вот для этого и нужна была та железная дорога. А от Транссиба (ст. Волочаевка) до Комсомольска железная дорога действовала и в годы Великой Отечественной войны. В Комсомольске работали и выдавали военную продукцию заводы, построенные в 30-х годах прошлого века. А по достраиваемой дороге планировалось тайно от японцев перебросить нужное количество войск и техники на Северный Сахалин (и не только!) для ведения боевых действий. Поставленные задачи были решены успешно: и построено, и освобождено.

Особенностью того участка дороги является Кузнецов-

ский перевал. Он находится на вершине Сихотэ-Алиньского хребта. Чтобы поезду подняться на этот перевал, ему нужно преодолеть 30-ти тысячный подъём. (А это значит, что поезд через каждые 1000 метров поднимается и на высоту 30 метров.) Причём, длина этого подъёма около 30 км. И всё равно, на самом перевале пришлось пробивать 800-метровый тоннель. Есть и ещё два серьёзных подъёма от Амура до Татарского пролива, но они менее крутые. На этих трёх подъёмах применялось подталкивание поездов. И если на двух участках подталкивание осуществлялось только одним тепловозом (двойная тяга), то на Кузнецовский перевал поезд выводился уже с помощью двух тепловозов-толкачей (тройная тяга). Один ставился в хвост поезда, другой в голову.

Перед станцией Высокогорное для сохранения подвижного состава чётных поездов, идущих на восток и потерявших почему-либо управление тормозами, построили улавливающий тупик длиной около трёх километров. На нём скорость поезда гасилась до нуля. Стрелка, ведущая в этот тупик, переводится автоматически по команде фотоэлемента. А даёт эту команду фотоэлемент тогда, когда состав проследует данную точку со скоростью более 30 км в час.

В конце первого десятилетия уже нынешнего века начались разговоры о строительстве нового тоннеля, на более низком уровне, т.к. этот перевал ограничивает пропускную способность. Если массу поезда ещё можно увеличить за счёт роста мощности локомотивов и увеличения кратности

тяги, то сократить время прохождения тех подъёмов и спусков поездами невозможно. На подъём – тяжело, скорость не разовьёшь, на спуске – улетишь под откос. Думаю, что ко вновь построенному тоннелю подходы будут не более 18-ти тысячных. Это даст возможность преодолевать хребет с более высокой перегонной скоростью и всего с одним толчком.

Локомотивное депо Высокогорное в то время обеспечивало перевозку грузов и пассажиров на участке от Комсомольска-Сортировочного до станции Советская Гавань. В период отсутствия моста через Амур вагоны перевозились: летом на пароме, а зимой по ледовой переправе. Для этого лёд на реке наращивался до необходимой толщины. Благо, нужные для этого морозы там всегда есть. Депо имело и два пункта подмены локомотивных бригад. Соответственно, были и места их проживания (кроме станции Высокогорное): по станции Пивань, и в Советской Гавани.

30-ти тысячный подъём требовал к себе особого отношения как по части обслуживания тормозов (100% их включения в поезде), так и по ведению поезда. При спуске нельзя превышать скорость более 25 км в час. Если превысишь, то потом тормоза будут уже не нужны. Колёса с рельсами теряют контакт. Поэтому при спуске машинист, применив два раза служебное торможение для гашения скорости до 5 – 10 км в час, третьим торможением уже останавливает поезд. Воздушная система тормозов истощилась, надо её подзарядить.

Остановив поезд и зажав свой (локомотивный) тормоз до упора, машинист ставит ручку поездного крана машиниста в первое положение. Начинается интенсивная зарядка тормозов. Машинисты знают, что одновременно происходит и отпуск тормозов в поезде, поэтому через некоторое время состав бьёт по локомотиву всей своей массой, и поезд приходит в движение помимо воли машиниста. Он только успевает отпустить локомотивный тормоз, чтобы не наделать “ползунов” на колёсных парах тепловоза, которые, как известно, способны потом разрушать рельсы.

Я это описал подробно потому, что более сложных участков для ведения поездов и подобных этому, нет на Дальневосточной дороге, нет и на Забайкальской, и в Монголии, и на БАМе, где мне довелось работать. На БАМе, на Северобайкальском отделении при строительстве был и 40-тысячный подъём (а значит, и спуск), но при сдаче этого участка в постоянную эксплуатацию железнодорожникам, там был предусмотрен обход его с двумя туннелями, одной глубокой выемкой (вместо туннеля) и с подъёмом, равным “всего” 18-тысячным. После сдачи в постоянную эксплуатацию Северо-Муйского туннеля, длиной более 15 км, и этот обход становится не нужным. Максимальный подъём там уменьшен ещё в два раза.

Приступил к исполнению обязанностей начальника депо Высокогорное, как и пять лет назад в Тырме, в начале мая. Но от момента дачи мной согласия работать в депо Высо-

когорное до издания соответствующего приказа проходит несколько недель. Так что в апреле месяце я ещё раз успел побывать там в командировке. Парк тепловозов этого депо опять не обеспечивал перевозки грузов. По тому как дружно работники депо стали со мной здороваться, я понял, что они уже знают о предстоящей смене руководства депо. В разговоре Д.В. Воронковым – заместителем начальника депо по ремонту тепловозов – я описал, как меня норовили в Тырме заиметь на каком-нибудь семейном торжестве. Дмитрий Васильевич успокоит, мол, здесь другой контингент, который сам хочет попасть “на халяву” к кому-нибудь, но не звать к себе. Говорил он это больше с юмором, но точно, меня там этим не мучили.

Поселился я, как и в Тырме, в общежитии. Комнату немного обновил, из расчёта, что в будущем там будут поселяться командированные в депо из отделения и управления дороги. Так я объяснил заведующей, так она потом разъяснила дежурным. Это в последствие приведёт к казусу. Не помню, по какой причине, но в Высокогорную приехал в командировку заведующий транспортным отделом крайкома КПСС. Это редкий случай, если, вообще, не единичный. О существовании такой высокой партийной должности, конечно, дежурные по общежитию не знали. Поезд прибывал на станцию Высокогорная в два часа ночи. Встречал заведующего отделом секретарь парткома узла. Он знал, что в общежитии есть приличная комната для гостей, поэтому уверен-

но повёл высокого гостя в наше общежитие. А дежурная категорически отказалась его селить. Она убедилась, что он не с отделения дороги и даже не с управления ДВЖД, следовательно, ему там места нет. Секретарь парткома звонил мне на квартиру, а я был в командировке. В общем, он еле уговорил дежурную. Потом заведующий отделом припомнит мне этот эпизод. Не знать таких гостей, не в лицо, так по должности – непростительно!

Перед моим приездом в депо Высокогорное уже на постоянную работу из депо, как я уже писал, уволился и выехал из посёлка главный инженер депо. Я вначале подумал, что это связано с тем, что как-то на селекторном совещании он мне нахамил. Решил, что теперь боится со мной работать. Но позже узнал, что главный инженер, будучи стареющим холостяком, соблазнил симпатичную девушку, работающую в депо кассиром. Когда она родила (а он жениться на ней не собирался), ему пришлось, как выразился один киногерой в исполнении А.Папанова, рвать когти. Мой приезд его к этому просто подтолкнул.

По цеху эксплуатации в этом депо у меня серьёзных претензий не было. Депо уже три года не имело ни одного проезда запрещающего сигнала. И в этом основная заслуга машинистов – инструкторов. Их состав был удачно подобран. А они, в свою очередь, добросовестно подходили как к отбору кандидатов для обучения на должность машиниста в дортехшколе, так и последующей их обкатке уже для работы в

этой должности. Как потом я убедился, и последующий контроль они осуществляли тоже строго. Кузнецовский перевал ошибок не прощал. О чём у всех были неприятные воспоминания ещё со времён паровозной тяги.

На том первом совещании с машинистами – инструкторами я сказал, что у меня к ним по прошлой работе серьёзных замечаний нет. Но поставил условие, что проезд запрещающего сигнала у инструктора в колонне может быть только один. Больше инструктором он работать не будет. С другой стороны я гарантировал им полную поддержку в наведении и поддержании дисциплины в колоннах. Три года я проработаю в том депо, и ни разу меня цех эксплуатации не подведёт. Особенно хорошее воспоминание у меня останется о работе инструктора А Шкурова и заместителя начальника депо А.Анохина.

Но ремонт и техническое состояние тепловозов требовали решения технических и экономических вопросов. Ведь от смены начальника депо тепловозы вдруг здоровее не стали. Главной же проблемой была неукомплектованность ремонтных бригад, как по количеству, так и по качеству. Низкая квалификация. Причины были те же, с которыми я встретился когда-то в цехе подъёмочного ремонта в Хабаровске. Большая текучка кадров по причине низкого уровня зарплаты. А это было следствием отсутствия премиальных из-за низкого качества ремонта и невыполнения норм простоя тепловозов в ремонте. Заколдованный круг, который надо

было разрывать. А разорвать можно было, только нарушив инструкции вышестоящих органов. Но у меня уже были наблюдения по московским локомотивным депо, где уборщиц в цехах числили слесарями. Поэтому одним из первых моих приказов было отмена одного обязательного условия для получения премии – выполнение норм простоя тепловозов в ремонте. Оставил только качество ремонта. Инженер–нормировщик сказала, что её за такой приказ накажут. Я её успокоил, что эта мера временная, и что беру за это ответственность на себя. И если она боится подписывать, то пусть не подписывает, могу согласовать этот приказ и за неё, т.е. поставлю две подписи. Она согласовала.

Данное решение и разъяснительная работа в цехах постепенно дали положительные результаты. Количество тепловозов, выходящих из ремонта, стало возрастать, а это, соответственно, вело и к снижению времени простоя их в ремонте. Позже в условие премирования будет записан и простой в ремонте (как это и требовали министерские инструкции), но произойдёт это примерно через год. Отделение дороги или не успело это нарушение заметить, что маловероятно, или, увидев некоторые признаки улучшения технического состояния локомотивов, сделало вид, что не заметило. Во всяком случае, меня об этом никто не спрашивал.

Второй болезнью было массовое повреждение тяговых электродвигателей. Анализ скоростемерных лент показывал, что тепловозы при ведении поездов на Кузнецовский пере-

вал буксуют. Это ведёт к размотке бандажа якорей тяговых электродвигателей. Кроме того, несмотря на тройную тягу, поезда в основном на этот же перевал не выдерживают критическую скорость. А это, как и в случае с локомотивным парком депо Хабаровск, ведёт к перегреву обмоток тяговых электродвигателей, разрушению изоляции и к её пробое.

Кроме этого, с наступлением зимы я обнаружу главную причину повреждения электродвигателей в этом депо. Морозы за 40 градусов заставляли слесарей цеха технического осмотра (ТО-2) при осмотре ТЭД нарушать, а вернее, не выполнять полностью возложенные на них обязанности. В частности, они в соответствии с правилами деповского ремонта должны вскрывать нижний смотровой лючок каждого двигателя. А это значит, надо открутить три болта, а четвёртый ослабить, чтобы сдвинуть люк в сторону для осмотра состояния коллектора и щёток. И так с каждым двигателем. Потом, естественно, все их надо поставить на место и закрутить все болты. Если открыть слесарь ещё мог, пока рука не замёрзла, то закрутить «здоровье уже не позволяло». В рукавицах это делать очень неудобно, ну, а без рукавицы или в тонкой рукавице – рука “дубеет”. В общем, все болты часто просто не закручивались. Закручивались частично.

Снега в Высокогорной выпадает много. Столько я не видел больше нигде. Достаточно сказать, что при ходьбе на лыжах в лесу после падения самостоятельно встать не всегда можешь. Лыжная палка полностью уходит в снег и не мо-

жет служить опорой при подъёме. Железнодорожные пути постоянно очищаются. Но были случаи, когда поезд останавливался на перегоне из-за заноса снегом в период снегопада и без снегоочистителя дальше следовать не мог.

Вот однажды после свежего снегопада я и выявил на снегу следы от тех самых незакрытых лючков. Проверки на смотровой канаве подтвердили моё подозрение. Потом пришёл к тому выводу, который описал выше: неплотно закрытый смотровой лючок как плугом срезает снег, который, естественно, попадает в ТЭД. Но выявить причину, это ещё полдела. А как её устранить?

Ещё одна немаловажная причина. Осмотр путей показал, что именно на этом (Кузнецовском) перевале рельсы были покрыты тонким слоем смазки. Буксы вагонов в то время ещё в своём большинстве были на подшипниках скольжения. В них заливалась осевая смазка, которая по сальнику постоянно капала на рельс. Капала она везде, но так как именно поднимаясь на этот перевал и спускаясь с него, поезда двигались с малой скоростью (примерно 20 км/час), то этим рельсам той смазки доставалось больше всего.

С буксованием тепловозов на подъёме решили бороться следующим образом. В депо имелась база запаса паровозов. Их полагалось время от времени обкатывать. То есть проверять в действии. Когда я выдвинул идею обкатывать паровозы на этом подъёме, приделав перед бегунком форсунку, из которой под давлением (более 10 атмосфер) должен по-

даваться горячий пар прямо на головку рельса, она многими была поддержана. Рационализаторы быстро такую форсунку “сочинили”. Эффект очистки рельса был таков, что машинист,двигающегося следом поезда, не применял песочницу.

Невыполнение критической скорости на подъёме того же перевала оказалось следствием желаний некоторыми машинистами сэкономить больше дизельного топлива, за которое они получали дополнительную и неплохую зарплату. Этот вывод я сделал после проведённых опытных поездок с динамометрическим вагоном, которые показали, что вес поезда установлен правильно, выполнять нужную скорость можно. Предупредил об этом инструкторов. Но машинисты под контролем выдавали нужную мощность на всех трёх локомотивах. Поезд проходил нормально. Но при отсутствии контроля (на каждый поезд инструктора не посадишь) кто-то из трёх занижал позиции контроллера. Таким образом, он меньше других расходовал солярку, то есть экономил. Но два других локомотива при максимальных позициях контроллера, а значит, и полной мощности дизелей, не могли выполнить критическую скорость. Потом “экономист” придумывал какую-нибудь техническую причину «слабости» локомотива и даже записывал её в бортовой журнал. С таким фактом я встретился и сам. Как? Опишу подробнее.

Перед праздниками в депо, как и на других железнодорожных предприятиях, издавался приказ о назначении на праздничные дни круглосуточного дежурства командного

состава. Понимая, что я новичок в этом депо (а с новичка всегда, по известной поговорке, дерут шкуру), я самое ответственное время взял на себя. Это значит, я поставил себя дежурить в ночь с 31 декабря на 1 января. В 8 часов вечера пришёл в депо. Обошёл все действующие отделения, включая котельную и пескосушилку. Ночная смена была здорова и трезва. График дежурств висел на доске приказов, поэтому работники знали, кто и когда дежурит. Дежурного по депо предупредил, что я буду в кабинете. Сам же решил, что выеду на линию с нечётным поездом, который отправляется по местному времени в 23 часа. Не предупреждая никого, прихожу на станцию и поднимаюсь на поездной локомотив. Машинист особого удивления не выказал. Сказал ему, что проеду с ними до встречи со следующим поездом. Диспетчер перед этим мне сказала, что “скрещение” будет на самом перевале. Ознакомившись с документами, понял, что масса поезда для двух тепловозов даже не предельная. Нечётные поезда, как правило, были порожние, легче чётных, везущих груз в порты Ванино и Советская Гавань.

Отправляемся. Толкач в хвосте нашего поезда. Машинист ведущего локомотива даёт команду хвостовому локомотиву начать подталкивание. Скорость немного возрастает, но до необходимой (21 км/час) не доходит. Машинист опять даёт сигнал начать подталкивание. Бесполезно. Скорость держится в пределах 15-18 км/час. Машинист берёт трубку рации и хочет предупредить машиниста толкача об ответственности.

Я прошу его этого не делать. Ведь не будь меня он бы всё равно “экономил топливо”. Так и выехали на перевал. Там я пересел на локомотив встречного поезда и приехал на нём на станцию Высокогорная, а затем и в депо.

Помню, шёл настоящий (густой и крупными хлопьями) новогодний снег, особенно хорошо видный в лучах тепловозного прожектора. Красиво! Дежурному по депо дал команду, обеспечить явку машиниста того толкача к 10 часам утра ко мне в кабинет вместе со скоростемерной лентой и бортовым журналом. Проверил ещё раз всех работающих, подвязку локомотивных бригад к планируемыми поездам и ушёл домой спать. Шёл четвёртый час ночи.

Утром машиниста-экономиста понизил в должности сроком на три месяца. Сказать в своё оправдание он ничего не смог. Позже поинтересуюсь у инструктора той колонны о реакции среди локомотивных бригад в связи с этим случаем. Инструктор сказал, что в основном реакция положительная. Но сам наказанный называет начальника депо нелестным словом потому, что «только дурак добровольно будет встречать Новый год в кабине тепловоза» (его слова).

Конечно, самым трудным для меня было решение вопроса осмотра ТЭД на канаве техосмотра ТО-2. Тепло туда я дать не мог. Проверять и наказывать за нарушение технологии при производстве ТО-2, конечно, можно и нужно, но что от этого по части крепления лючков изменится? Мороз слабее не станет. Не знаю, исходя из каких соображений, записали

в правила вскрывать смотровой лючок именно нижний? В правилах записано, что изношенные щётки ТЭД заменить. Щёткодержателей четыре, осмотру подлежит только один, нижний. За что ему такая честь?! Я поинтересовался, много ли щёток выписывают в этот цех. Почти ноль. Значит, вскрывают лючок зря! Своим приказом отменил на ТО-2 вскрытие нижнего лючка. Для проверяющих ревизоров издал чисто формальный приказ – менять щётки при производстве профилактического осмотра (ТО-3) на 2 мм длиннее.

Через год главный инженер службы спросит меня, что я сделал, что в нашем депо повреждаемость тяговых электродвигателей снизилась в четыре раза? Я назвал мойку рельсов, усиление контроля за выполнение критической скорости, и всё. А главное, конечно, было прекращение вскрытия люков ТЭД при ТО-2 и, следовательно, попадания снега в двигатели. Но этого я сказать не мог. Изменил приказ самого Министра!!!

Мойку рельсов оформили рационализаторским предложением. Экономический эффект был большой. Главный инженер Комсомольского отделения дороги отметил, что такого экономического эффекта за рационализаторское предложение отделение раньше и близко не имело. Поощрена целая группа работников депо. И я за это получил от начальника Комсомольского отделения, кажется, пол-оклада.

Ещё одна серьёзная болезнь тепловозов. Перепробеги на подъёмочный ремонт (ТР-3). Хабаровское депо выдыхалось.

Увеличить программу не могло. Парк тепловозов на дороге возрос. Уже на всей дороге произвели замену паровозов на тепловозы. Кроме того, возрос грузопоток. Это тоже привело к росту приписного тепловозного парка. Нужен был ещё один цех подъёмочного ремонта. При обсуждении перспективы дороги в связи с начинающимся строительством БАМа было запланировано (ещё в период моей работы в службе, а, значит, и с моим участием) строительство такого цеха в депо Комсомольск-на-Амуре. Тут надо отметить, что первоначально отдельная Байкало-Амурская железная дорога не планировалась. Три прилегающие железные дороги Транссиба (Дальневосточная, Забайкальская и Восточно-Сибирская) брали на себя обслуживание строящихся участков БАМа. Восточно-Сибирская принимала под своё крыло Северобайкальское отделение, Забайкальская – Тындинское и Дальневосточной отдавались Февральское (планировалось первоначально такое) и Ургальское отделения. Вот по титулу БАМа и будет построен цех подъёмочного ремонта в Комсомольске-на-Амуре.

Но это в плане на будущее, а дорога уже не справлялась с выполнением этого вида ремонта. Кроме возросшего приписного парка тепловозов, дорога спотыкалась и на снабжении. Я уже описал ранее, как составлялись заявки на запасные части тепловозов. А без них в депо Хабаровск и 10 тепловозов отремонтировать было невозможно. А этот ремонт был решающим в оздоровлении шатунно-поршневой груп-

пы дизеля между заводскими ремонтами.

В депо Высокогорное, как и на всей ДВЖД, из-за перепробегов на подъёмочный ремонт тепловозы стали отказывать в работе по износу цилиндрических втулок и прогару поршней. Следствием такой болезни может быть взрыв масляных паров в картере дизеля. Кроме этих неприятностей, и выход таких тепловозов с межпоездного ремонта часто задерживался из-за отсутствия вышеназванных деталей. Да и простой тепловозов при этих ремонтах сам по себе был очень большим.

Когда в депо в связи с улучшением оплаты труда возросло количество слесарей, я в разговоре с заместителями высказал такую мысль: найти бы где-нибудь поршня и цилиндрические втулки, можно было бы и в нашем депо начать оздоровление своих тепловозов по дизельной группе своими силами.

Пройдёт какое-то время, и мне позвонит начальник оборотного депо из Советской Гавани и скажет, что есть возможность купить у моряков необходимые нам поршни и втулки. И точно, причём в большом количестве. Только цилиндрических втулок мы приобрели у них больше сотни. Конечно, мне было это сделать легче потому, что отделением дороги командовал Вялков Виталий Григорьевич. А он был локомотивщик, правда, паровозник. Мне с ним было нетрудно найти единый технический язык. Деньги-то давал он! Тогда я пришёл к выводу, что морякам можно было давать запасных частей столько, что они могли их даже продавать. Наверное, министр у моряков был не из штурманов. А железнодорож-

ники, которыми руководили “штурманы” – движенцы, должны были идти к ним, побираться.

В депо после приобретения необходимых деталей была организована небольшая бригада, которая и начала оздоровление тепловозов по дизельной группе. У тепловоза, зашедшего на внеплановый ремонт по этой причине, смотрели пробег. И, если он был кандидат на подъёмочный ремонт, мы оздоравливали полностью дизеля на обеих секциях. А. М.Палихов, назначенный к тому времени заместителем начальника дороги, узнав об этом ремонте, спросил, на каком виде ремонта я числю эти тепловозы. Сказал, что учитываю на внеплановом ремонте или на профилактике. Он возмутился: «Такой ремонт надо числить минимум на Большом периодическом (ТР-2)». На моё замечание, что у меня такого плана нет, он ответил, что будет. А по дизелю мы оздоравливали тепловозы даже лучше, чем это делалось на ТР-2. Ведь мы ставили новые цилиндры вместе с новыми поршнями и вкладышами. Впоследствии эти тепловозы мы отказывались направлять на подъёмочный ремонт. Там по технологии наши новые детали на наши же тепловозы попасть уже не могли. И мы обратно получили бы наш тепловоз, но с чужими, изрядно изношенными деталями. А мы этого допустить не могли. В общем, тепловозы понемногу начали оживать.

Характерно, что на одном из селекторных совещаний начальник дороги, оценивая работу локомотивов, раскритико-

вал почти все депо и сказал, что только тепловозы депо Высокотное справляются с поставленными задачами по перевозке грузов. У меня тогда мелькнула мысль, что сейчас он прикажет мне подготовить список человек на пятьдесят для поощрения. Увы! А его предшественник по результатам работы депо Тырма в 1973 году заставил меня подготовить такой список на тридцать человек. Но тогда был другой начальник дороги и другой начальник службы.

Интересен ещё и такой факт. Осенью в 1978 году начальник дороги делал плановый объезд дороги. Был и в Высокотном. Обходя депо, он, как всегда в тепловозных депо, был возмущён грязью. Собирался, как мне потом передадут его клерки, с трибуны подвергнуть меня жёсткой критике. Но перед его выступлением инструктор Краевого комитета КПСС вручит депо (т.е. мне) почётную грамоту крайкома. Бедному Андрею Григорьевичу пришлось на ходу пересматривать свою речь.

Вообще, “верноподданнических чувств” в нём было очень много. В 1979 году Первый секретарь Крайкома КПСС Чёрный А.К. проводил в Ванино совещание с приглашением большого количества лиц. Был там и я. Повестка связана с развитием районов, прилегающих к строящемуся БАМу. Когда слово было предоставлено начальнику дороги Андрееву, тот сорвался с места, споткнулся о ковёр и чуть не упал. (Он помнил у Грибоедова – “упал он больно, встал здорово”.) Мне было стыдно за своего руководителя. Особенно

контрастно он смотрелся с вышедшим вслед за ним к трибуне начальником порта Ванино. У того степенная походка, спокойная речь без оглядки на Первого секретаря.

Я уже рассказывал о страшном циклоне, который пронёсся над Хабаровским краем осенью 1976 года, и который наделал много бед. Были тогда и человеческие жертвы. В 1977 году по заданию краевого комитета КПСС несколько вертолётов гражданской авиации летали вслед за проходящими поездами и фотографировали места возгорания вдоль железной дороги. Позже в Крайкоме было совещание с демонстрацией этих фильмов. Было дано указание о принятии необходимых мер для предотвращения подобных явлений впредь. Сразу отмечу, что я тоже убедился в том, что тепловозы поджигают траву. Как убедился? Сел в последний вагон грузового поезда, идущего на подъём, и увидел ещё маленькие очаги возгорания рядом с железнодорожным полотном. Почему поджигают? При работе на малых позициях в выхлопном коллекторе дизеля скапливается масло, просочившееся в камеру сгорания со стенок цилиндров. При выходе на подъём, машинист набирает максимальные позиции. Масло из коллектора вместе с выхлопными газами выбрасывается наружу. В этот момент оно имеет температуру до 400 градусов. Этого достаточно, чтобы поджечь сухую траву.

Начальник дороги после совещания в краевом комитете КПСС дал задание разработать мероприятия по предотвращению поджогов вдоль железнодорожного полотна. Сра-

зу отмечу, что из локомотивов такой способностью поджигать, обладают только двухтактные дизеля. (Есть ещё и четырёхтактные.). Служба локомотивного хозяйства за подписью начальника дороги разослала свои такие мероприятия по всем депо. Одним из пунктов этих мероприятий было – обеспечить закрытие глушителей дизелей дополнительными сетками. Дополнительными потому, что по конструкции там уже были предусмотрены сетки. Но с точки зрения управления дороги эти сетки не обеспечивали противопожарной безопасности. Причём, срок на всё – три дня.

Через неделю прокурор Комсомольского отделения дороги вызовет меня к себе с вопросом, почему я не выполнил указание дороги. А выполнить я его не мог по двум причинам: первое – у меня в депо не было такой сетки, второе – чтобы вмешиваться в конструкцию дизеля, требуется согласие завода–изготовителя. А его никто и не запрашивал. Это я и объяснил прокурору. Разговор был интересен ещё тем, что прокурор требовал от меня признания в крайностях: или тепловозы вообще не поджигают траву в полосе отвода (тогда бы он меня прижал теми фотографиями с вертолётгов), или – все поджоги вдоль железной дороги производят тепловозы. Я не подтвердил ни того, ни другого. Упор делал на то, что дизель – это двигатель внутреннего сгорания. Следовательно, из глушителей может вылетать огонь. Приводил в пример реактивные самолёты, за которыми тянется длинный шлейф пламени при взлёте, но на их сопло сетки ставить

никто не собирается. Приводил пример работы паровозов, у которых искры из труб обильным снопом разлетались вдоль железной дороги. Говорил, что в своё время производился отжиг этой полосы, а сейчас этого путейцы сделать не могут. Последовал вопрос прокурора, почему? Я ответил так, как мне ответил начальник дистанции пути. Время для отжига устанавливается Крайисполкомом. Он находится в Хабаровске. Глядя на улицу Карла Маркса и площадь Ленина, чиновники и определяют это время. Когда начинает действовать разрешение, на севере края ещё лежит снег. Когда на севере снег сходит, отведённое время заканчивается.

Второй довод мой был таков. Если установить на глушители дополнительные сетки, мы можем угробить весь локомотивный парк. Как это отразится на работе дизелей, никто не изучал. Тогда прокуратура меня привлечёт к ответственности за безграмотное вмешательство в работу тепловозов, приведшее к остановке локомотивного парка. В общем, разговор с прокурором закончился ничем.

В 1979 году мне работать было приятно. Тепловозы везли, люди работали, меня хвалили. Приехавший с совещания в краевом доме политпросвещения начальник отдела кадров (он был и пропагандист), сказал, что там выступал один из секретарей краевого комитета. Он назвал членов партии, которыми гордится крайком. Была там и моя фамилия. В газете "Гудок" появилась большая статья (на пол – "гудковской" страницы) обо мне. Хвалила. Хабаровское краевое ра-

дио брало у меня интервью. А главный инженер Комсомольского отделения дороги в одном из своих выступлений назвал меня гагановцем. В то время ЦК КПСС распространяла опыт бригадира Валентины Гагановой, которая, будучи руководителем передовой бригады, (по-моему, ткачих), её оставила и возглавила другую, отстающую. Вывела и её в передовики. Получила звание Героя Соцтруда. Мне, конечно, героя никто давать не собирался, но значки давали. И, что скрывать, приятно было это слышать и читать.

Весной 1978 года проводил очередное планёрное совещание с локомотивными бригадами. В конце совещания, когда я отвечал на вопросы машинистов и помощников, кто-то задал вопрос о жёнах. По какому поводу – точно не помню. Но помню, что я тогда выразил сомнение, что машинистов жёны любят. И обосновал. В поездку ездят через 12 часов. Пока помылся, переоделся и пришёл домой час – два от отдыха пропало. Потом также сборы на работу. И дома – то, порой, приходится быть 8-9 часов. А жена в это время на работе. Она пришла с работы, его вызвали в поездку. Мужа она почти не видит. Но, ни одна из жён, говорю я им, не пришла ко мне и не сказала: «Переведите моего мужа работать слесарем, потому что мне дома нужен муж, а детям – отец». Любят жёны не машинистов, а приносимую ими зарплату.

Машинисты такой информацией поделились дома с жёнами. Вскоре в школе было родительское собрание, на котором я присутствовал. Присутствовали и жёны машинистов.

Машинисты – то в поездке. Они меня чуть не побили. Пришлось оправдываться тем, что в депо требуются слесари, поэтому я так и сказал. Всё равно, ни одна из них, ни тогда, ни потом не сказала, что она хотела бы перевести мужа работать только в днёвное время или в смене без выезда из посёлка.

В Ванинском районе меня поражало обилие даров природы. Во-первых, и это главное, там постоянно, начиная с весны и заканчивая поздней осенью, по рекам шла красная рыба: сима, горбуша, кета. На сопках обилие брусники, крупной. По величине равной ей я не видел ни в Читинской области, ни в Амурской. Про обилие грибов и говорить не стоит. Для охотников в горах водилась дичь, начиная от сохатого. Соседка по подъезду, женщина за 70 лет, рассказывала, что во время войны они в том посёлке были отрезаны от основного мира. (БАМ – то строить перестали и рельсошпальную решётку, которую успели уложить в довоенное время, сняли и увезли на фронт). “Кукурузник” прилетал раз в месяц, привозил почту. Вот они и выжили тогда за счёт даров природы и картофеля, который там давал хороший урожай, без связи с внешним миром.

В Высокогорной мы начали ходить на лыжах всей семьёй. Зима длинная, снегу много. Каждое воскресенье такой поход делали по лесу и сопкам. Там, на лыжне я, кроме укрепления здоровья, выявлю и ещё один плюс. В депо работал мастер парокотельной. Кстати, все локомотивные депо имели тогда собственные котельные. Этот участок работы был

трудным. Грязь, пыль угольная, зола. Работать туда часто просто ссылали в порядке наказания. И в тоже время, очень ответственное место. Взрывы котлов бывали, есть и будут, если не соблюдать необходимые правила. А они ведут к тяжёлым последствиям. В общем, там нужен постоянный контроль. Мастер хотел уже избавиться от той работы. Способ он выбрал своеобразный, постоянно жаловался на здоровье. Ходил, прихрамывая. Волочил ногу. В общем, трудно ему выполнять те обязанности. Так вот, идя на лыжах по сопкам, я увижу, как с крутой горы лихо съезжают лыжники. Несутся с большой скоростью, объезжая препятствия, обдавая меня снежной пылью. В одном из таких слаломистов я узнал того самого мастера. Он лихо пронёсся мимо меня и, конечно, меня узнал. А я – его. Больше на здоровье он мне не жаловался.

Надо рассказать и о своём здоровье. Ранее, летом, собирая грибы, мы заблудились в горах. Пришлось преодолеть крутой хребет. При этом я почувствовал слабость. Жена, увидев моё лицо, забрала у меня ведро с грибами. Мы найдём дорогу домой по компасу, который был на руке у сына. Тогда-то я и понял, что это мне был звонок. Вспомню, как бросил пить и курить Иван Васильевич Севастьянов (после инфаркта). Немного погодя это же самое сделает Виталий Григорьевич Вялков, начальник Комсомольского отделения. До этого он, как и Иван Васильевич, отличался завидным здоровьем. Говорят, НОД мог вечером выпить пол-литра вод-

ки, потом прийти на вечернее селекторное совещание и нормально его провести. Но после инфаркта и он бросит пить и курить.

Я понимал, что неумно учиться на своих ошибках. Тем более, что звонок мне уже прозвенел. Решил бросить хотя бы курить. Решить просто, как это сделать? Курил я постоянно с 9 класса. К тому времени имел двадцатипятилетний стаж курильщика. Бросал один раз в Облучье на спор с девушкой. Спорили 7 ноября. Срок устанавливался до Нового года. Выдержал. Но после того прошло двадцать лет. Решил, что брошу (или попытаюсь бросить) на день рождения дочери. Никому об этом не скажу. Если не получится, то и знать никто не будет. В сейфе у меня на тот момент лежал только что начатый блок сигарет “ТУ-134” и 10 пачек ленинградского “Беломора” – дефицитного в то время.

Дочь первая заметила, что я перестал курить, и стала мне в карман вместо папирос класть “долгоиграющие” ириски “Тузик”. Немного погодя жена, как врач, отменит ириски, чтобы не вызвать привыкание. В порядке любопытства, я выкурил папиросу через три дня, потом на десятый и последний раз – на тридцатый день. Через три дня было ощущение, что и не бросал. На десятый – чуть-чуть закружилась голова. На тридцатый – головокружение было сильным. С тех пор вот уже более трети века не выкуривал ни одной папиросы. Но во сне курил ещё долго. Несколько лет. Во сне же и ругал себя за это.

Через полгода, как я бросил курить, в депо произойдёт травматический случай со смертельным исходом. Слесарь ТО-2 решит прокатиться на тепловозе, стоя на передней ступеньке и держась за поручень. Ночь, темно. Машинист его не видел. Попадёт в негабаритное место и будет раздавлен. В депо с этим случаем будет разбираться и следователь прокуратуры. Я находился в командировке, поэтому мой зам “поселил” его в моём кабинете. Заметив отсутствие на столе пепельницы, он поинтересовался у секретаря причиной. Секретарь сказала, что начальник бросил курить. «Ничего, закурит» – произнёс он. Секретарь эти слова передала мне. Это тоже задело моё самолюбие.

И ещё одно интересное воспоминание, связанное с проживанием в тех местах. Дорожный мастер на одной из ближайших станций предложил своему начальнику и мне уже разработанные земельные участки под посадку картофеля. Кто-то бросил ту землю в связи с выездом. Вот мы однажды выехали туда для прополки того огорода всей семьёй. Взяли палатку, решив, что возвратимся только на вторые сутки. Своеобразный отдых. Рано утром я и жена услышали, что какая-то птица поёт на соседнем дереве. Поёт очень красиво. Мы вылезли из палатки, рассмотрели её. Маленькая, как воробей, но поёт удивительно красиво. Ну, прямо соловей. Но мы знали, что соловьёв на Дальнем Востоке нет. Разбудили детей, чтобы послушали чудесные трели. А после возвращения домой жена достала специальную книгу, описывающую

природу и живой мир наших мест. Там прочитали, что иногда соловьи залетают в те края. Значит, нам сказочно повезло.

После сдачи в эксплуатацию моста через Амур и построения по титулу БАМа станции Комсомольск-Сортировочный локомотивные бригады со станции Пивань будут переселены в построенные жилые дома со всеми удобствами на этой сортировочной станции. Иметь те бригады в подчинении депо Высокогорное стало нецелесообразным. Рядом было депо Комсомольск. Я обратился с ходатайством о передаче этих бригад в ближнее депо. Целесообразность такого изменения ни у кого не вызвала сомнений. Таким образом, участок обслуживания депо Высокогорное сократился и стал измеряться от станции Селихино.

Весной 1979 года наше депо отправило в депо Первая Речка маневровый тепловоз, которому требовался подъёмочный ремонт (ТР-3). В то время это депо производило такой ремонт всем маневровым тепловозам ДВЖД. Расстояние большое, поэтому отправили его в холодном состоянии. Перед отправкой ремонтники сняли с этого тепловоза какую-то деталь или узел (сейчас уже не помню). Первореченцы пожаловались в службу. Служба дала приказ выехать мне на место и урегулировать этот вопрос. Урегулировал. Но что мне запомнилось тогда на всю мою жизнь?

Заместитель начальника депо Усатенко Иван Исаакович, с которым я свой вопрос и “регулировал”, поставил меня в из-

вестность, что сейчас у него в кабинете будет проходить разбор одного случая. Поэтому он предложил мне либо остаться и послушать ход разбора одного травматического случая, или прогуляться час – полтора по депо, а потом мы продолжим разговор. Я остался. Что выяснилось?

Слесарь, после работы во вторую смену (это где-то, в час ночи) принял с кем-то спиртные напитки и пошёл домой. По дороге, будучи под Бахусом, к кому-то придрался и получил серьёзную травму головы. В поликлинику он обратился только утром. Там заявил, что травму получил на работе. Вылезал из смотровой канавы и ударился головой о метельник локомотива. Есть такая деталь на локомотиве, предназначенная при движении сбрасывать с рельсов крупногабаритные предметы. Врач, выдавая больничный, естественно, подчеркнул, что травма связана с производством. Но для оплаты такого больничного листа требуется приложить к нему акт о произошедшем случае с подписями минимум двоих свидетелей. В этом депо никто не пожелал подписать липовый акт. На этом он и “погорел”. Чем меня это удивило? Уровнем нравственности работников данного депо. В моём депо этот слесарь нашёл бы желающих подписать тот акт не два, а двадцать два! “Халява, сэр!”

В Высокогорном также, как когда-то в Тырме, меня избрали депутатом поселкового совета (а чуть позже – и районного). Затем меня ввели в состав исполкома и даже назначили заместителем председателя поселкового совета (но не

первым). Председатель исполкома (назовём его Васильевым) был моего возраста, и работали мы согласовано. Как потом выяснится, выглядел на людях он лучше, чем был на самом деле.

Во-первых, он оказался в семье садист. Когда узнал, что от него уходит жена, я выслушал Васильева, но потом переговорил и с женой. Жену я знал плохо, но так как я всегда был противник разводов, пришёл к ней узнать и её мнение. Была надежда, что может, помирятся. Но после её рассказов о поведении председателя исполкома дома, у меня такое мнение и желание исчезло. У Васильева было два лица. Но удивило меня в этом случае следующее. Не прошло и трёх месяцев наш председатель опять женится и женится на секретаре исполкома. Через полгода и она уйдёт от него. Расскажет то же, что мне рассказала его первая жена. А я тогда подумал, ну почему ты, прежде чем выходить за него замуж, не переговорила с его первой женой? Тогда бы не было горького разочарования. Или думала, что эта его первая жена хуже её, а с ней он будет хороший? Женская логика мужчинам не понятна!

И другой случай с этим же председателем. Он оформил фиктивные наряды на якобы проделанные работы им самим, его первым заместителем и секретарём. Наряды были расценены, и все трое получили “причитающуюся” зарплату. Из бюджета поселкового совета. Первый заместитель, а это была женщина, не смогла долго кривить совестью, приехала в Ванинский РК КПСС и всё рассказала. Решение Первого

секретаря райкома было: освободить от занимаемых должностей всех троих. Я до сих пор не понимаю, почему ответственность первого заместителя была одинаковой с остальными. Ведь она свою вину осознала, ошибку исправила, и деньги в кассу вернула добровольно. Объяснить могу только тем, что в партийных рядах подобное тоже происходило, но чтобы никто не выносил сор из избы, наказание должно быть и “стукачу” такое же. Тогда “стучать” станет не выгодно.

Этот случай мне ещё запомнился и потому, что председателем поссовета на полгода стал я. Исполнял обязанности как единственный оставшийся “в живых” заместитель. С утра до обеда я был начальник локомотивного депо, а вторую половину дня работал в поссовете. Как иронизировал начальник службы, «ты там всю власть захватил!». Что было, то было. Через полгода прошли выборы, и председатель стал без приставки “и.о.”, а я – только начальник локомотивного депо.

Лесные пожары, как известно, в России наблюдаются каждый год. Уж такой мы народ. Но напуганные жертвами и материальными потерями осенью 1976 года, руководители края требовали максимальных усилий по ликвидации загораний и в 1977 году, и в 1978, и ещё пару лет. Потом напряжение стало спадать. В 1978 году горела тайга и в Ванинском районе. Я получил приказ из райкома КПСС выделить 50 человек, которых вместе со мной забросили в какое-то место в горах. Цель: отсечь дорогу пожару по месту, указанному

на карте. Нам это больших трудов не составило, так как ветер стих. А вот в другом случае, где мне пришлось присутствовать, пожар был такой, что если бы я там был со своими людьми (50 человек), то мои все мысли были бы о том, как спасти людей и себя. Скорость ветра и движение верхового огня такое, что люди с ранцами по 20 литров воды за спиной и лопатами выглядели бы там как тараканы в сгорающем доме. Беспольными жертвами! Только сброс большого количества воды с самолёта и опаживание тяжёлой техникой (создание минерализованной полосы) может остановить такой пожар. Или, как это чаще всего и позволяет добиться успехов нашим пожарникам, продолжительный дождь.

Сельское хозяйство при Советской власти хирело. Трудолюбивое крестьянство назвали кулаками и ликвидировали как класс. Остальных согнали в колхозы и сделали их крепостными, лишив паспортов. Люди второго сорта. Стимул работать у крестьян пропал. Урожай практически весь отбирался. В одной брошюре я прочитал, что в 1940 году Политбюро ЦК КПСС рассматривало состояние экономики в Советском Союзе. Там признали, что урожайность сельского хозяйства в стране на тот момент было ниже урожайности России в 1916 году. А ведь тогда Россия уже два года вела войну с Германией. Но это так, к слову.

В общем, сельскому хозяйству страны требовалась всё увеличивающаяся шефская помощь. В Ванинском районе совхозов и колхозов, занимающихся сельским хозяйством,

не было. Поэтому за депо Высокогорное закрепили совхоз, находящийся в Еврейской области. Первым же летом мне дают из райкома партии команду отправить бригаду из 30 человек на заготовку сена. Начало июня. Какое сено в начале июня? Я вырос в тех местах, косил сено и знаю, что раньше 20 июня косить нечего. Трава маленькая. Объясняю всё первому секретарю. Он мне верит, но команда – то из Райкома КПСС. Он отменить её не может. Согласовываем, что я выеду в тот совхоз сам и всё утрясу с директором совхоза. Выехал, согласовал, что пришло несколько человек. Они будут готовить необходимый инструмент и технику. А потом дошло остальных. Директор тоже считал, что так рано косить нечего и обещал, что доложит в свой райком о прибытии бригады в полном составе. Кто-то же давал такую команду в Хабаровске!

Бригаду для заготовки сена комплектовали по принципу, что когда-то там должен отработать каждый машинист и слесарь. По очереди. Я издавал соответствующий приказ по депо, и люди выезжали. Но нашёлся один помощник машиниста из оборотного депо, заявивший, что он не поедет. Вескую причину назвать не мог. Догадываюсь, что на это его подвиг районный прокурор. Потому, что тот вскоре позвонил мне и сказал, что я должен свой приказ отменить. А как заготавливать сено? Оказывается, нужно убедить людей в необходимости ехать добровольно. И кто же это поедет добровольно на полтора – два месяца кормить комаров вдали от семьи, да

ещё за 75% зарплаты? (Остальные деньги он должен заработать на сенокосе.) Пришлось позвонить секретарю райкома КПСС и объяснить, что прокурор хочет сорвать постановление Крайкома партии о заготовке кормов. Через сутки заместитель из Советской Гавани сообщил, что тот помощник уже согласен ехать. Большая сила была у руководства КПСС.

Кстати о партии. Её не все любили даже члены партии, хотя бы потому, что нужно было “добровольно” отдавать 3% зарплаты на членские взносы. Приходилось агитировать вступать в члены КПСС. Но вот пример возникновения добровольного желания вступить в партию. На планёрном совещании я критиковал работу одного машиниста. Сейчас не помню за что. Критиковал сильно, так, что тот встал и заявил, что меня выгнали из службы, снимут и с руководства депо. Сказал грубо. Все притихли. А я решил не придавать этому никакого внимания. Хотя внутри и заело. Заместители даже предлагали этого машиниста «сморщить». Я просил этого не делать, ведь он был неправ, значит, со временем разберётся. Пройдёт несколько недель. Тот машинист пришёл с просьбой дать ему рекомендацию для вступления кандидатом в члены КПСС. Не наказав его, я поднял авторитет партии.

Вспоминается и такой факт. Ещё в период моей работы в локомотивном депо Хабаровск-2 в депо устроился на работу “Герой Советского Союза”. Устроился помощником машиниста. Начальник депо П.А. Волошин в то время был в

отпуске. Исполнял обязанности начальника тот самый Василий Данилович, с которым я потом ехал в командировку в Свердловск, и с которым “сойду” с поезда по станции Архара. Он примет ”героя” на работу и пообещает, несмотря на трудности в этом вопросе, квартиру. Но квартиры быстро не появляются. Поэтому Василий Данилович передаст своё обещание, вернувшись из отпуска, П.А. Волошину. Волошин сам участник войны, поэтому заинтересовался, за что же устроившийся на работу “герой” получил Героя. А в военкомате скажут, что этот гражданин самодельный герой. На самом деле он за Чехословацкие события 1968 года никакого героя не получал, хотя и был участником тех событий. “Герою” пришлось фальшивую звёздочку сдать. В депо его подняли на смех. Уволился.

А встречу я его вновь в Советской Гавани. Он и там будет помощник машиниста. Но уже без звезды. При встрече обменяемся понимающими улыбками. Начальник оборотного депо, когда я ему об этом рассказал, удивился и сказал, что слышит об этом первый раз.

С этим оборотным депо будет у меня связано и такое воспоминание. В то время было принято жаловаться на измену мужей вышестоящему начальству. Получил и я такую жалобу от жены одного машиниста из города Советская Гавань. Еду туда разбираться. Рассказываю о жалобе начальнику того депо. Он же и мой заместитель. Предъявляю ему претензию по воспитательной работе в коллективе. А он говорит:

“Сергей Данилович, я не смогу Вам толком рассказать о причинах. А вот показать могу. Поедем вместе в одно место, и там всё поймёте”.

Что я там понял. Рядом мощная база подводников. Называлась она колхозом. Рыболовецким. Моряки на атомных лодках уходили в плавание на полгода и больше. Их молодые жёны оставались в этом “колхозе”. Дома с удобствами. Два кинотеатра. Но скучают жёны без мужей. А тут недалеко здоровые ребята, машинисты. Имеют личные автомобили. Романы. От того и жалобы.

Когда мы по асфальтированной дороге подъехали к колхозу, пришлось остановиться. Дорогу преграждал шлагбаум. У него стоял моряк с автоматом. Мы предъявили удостоверения (служебные) и нас пропустили. В этот колхоз заходили локомотивы с вагонами, нашими железнодорожными. Поэтому мы имели право там бывать. Заместитель мне и говорит: «Следите за женщинами». Их там по улице шло много и все красивые. Как они “ели” нас глазами. Работу с машинистом о нравственном уровне и семейных ценностях я провёл, но точно знал, что жалобы будут и в дальнейшем.

После моего ухода из службы на моё место был назначен Л.М. Коренко. Тот самый, которого начальник дороги хотел снять с должности главного инженера, но после назначения его брата начальником локомотивного главка – членом коллегии МПС «передумал» это делать. А ещё через полтора года Леонида Мартыновича назначат начальником службы.

А.Г. Андреев хорошо ориентировался в направлениях ветра. На тот момент получится так, что почти все руководители локомотивной службы начальниками депо не работали. Поэтому, что такое райком партии или горком, представляли слабо. Иначе бы Коренко не сказал мне: «Да пошли ты их на три буквы!». Это когда я доложил ему о постановлении райкома партии о выделении из депо 50 человек на борьбу с лесными пожарами. Мой последователь в депо Тирма так сказал одному из секретарей Верхнебуреинского РК КПСС и больше в системе МПС не работал. Руководитель должен пройти все предыдущие ступеньки карьерного роста, чтобы не говорить и, тем более, не делать глупости. (А уж, тем более, назначение Президентом начальника цеха Уралвагонзавода командовать всеми губернаторами Уральского региона ни в какие ворота не лезет!)

Министерство Путей Сообщения со своими нижестоящими руководителями не церемонилось. Жестокость было нормой. Достаточно привести для этого такой пример. Начальником одной украинской железной дороги (Юго-Западной) работал П.Ф.Кривонос. Он получил звание Героя Социалистического труда ещё в 1943 году. Слава о нём в те времена гремела по всему Советскому Союзу на таком же уровне, как и про Алексея Стаханова. Он был вписан в историю СССР. Мы его изучали в школе. Работал он машинистом паровоза. Водил тяжеловесные поезда. А это говорило об умении бригады топить котёл и вести по участку поезд, используя и

инерцию, и давление пара в котле. О тяжеловесных поездах при тепловозной и электровозной тяге говорить не разумно. Можно говорить только о дифференцированном весе. Так вот с ним, с Петром Кривоносом, министр по телефону переговорил так, что тот, выйдя в приёмную, упал в обморок и умер. Инфаркт. Это министр так объявил ему о предстоящем освобождении от занимаемой должности. Система, заведённая Лениным и Сталиным.

В министерских приказах строгий выговор фигурировал как минимальное (самое легкое) наказание. Замечание и выговор, как виды взысканий по Трудовому Кодексу того времени, министр никогда не замечал. Строгость прежде всего. Церемониться незачем! Поэтому не стоило удивляться, что Министр назначал селекторное совещание в 8 и 9 часов вечера в Москве. В Хабаровске это было 3-4 часа ночи. Но явка в студию была обязательна для всех руководителей железнодорожных предприятий. Дикость!

Пример с министра брали клерки из министерства. В час ночи меня разбудил телефонный звонок. Телефонистка сказала, что меня вызывает Москва. Оказывается, со мной хочет говорить ревизор локомотивного главка Носов. Я, работая ещё заместителем начальника службы, бывал в Москве и его знал. Недалёкий человек. Из тех, кто считает, что если он из Министерства, то перед ним должны на линейных предприятиях все падать. Наверное, кое-кто и падал. Не зря же у них такое сложилось мнение о себе. Спрашивает меня,

почему машинист (опять же из Советской Гавани) жалуется, что ему неправильно начислили зарплату. А я откуда знаю, он ко мне не обращался. Так ревизору и говорю. Даю понять, что надо и совесть иметь, и по пустякам ночью не будить. Тот поднимает голос: «Вы как со мной разговариваете? Вы знаете, я Вас могу вызвать и в Москву». После этого, по его мнению, у меня должны были затрястись коленки. Я отвечаю, что знаю. Но знаю и то, что из Москвы обратно сюда, на север, я всегда вернусь, а вот если его сюда сошлют, то вернуться назад, в Москву, ему будет проблематично. И положил трубку.

Я потом разговаривал с тем машинистом. Придурки есть везде. Он считал, что если он пожалуется в Москву, то вопрос в его пользу будет решён однозначно.

Разговаривая с Д.В. Воронковым, бывая у него дома, я обратил внимание, что его жена Галина Григорьевна (инженер по образованию) очень равнодушна к тому, что делается в депо. При очередных выборах председателя профкома депо (должность освобождённая) я предложил председателю райпрофсожа её кандидатуру на отчётно-выборную конференцию. Он согласился. И мы не ошиблись, она оживила общественную сторону жизни депо. Приведу только один факт. К ней обратились с просьбой несколько работников депо. Просьба необычная – создать в депо футбольную команду и выставить её на игры первенства Хабаровского края. Оказывается в «недрах» коллектива были и футболисты-разрядни-

ки. Она обратилась с этой просьбой и к секретарю парткома депо, узла и ко мне. Обсудили, переговорили, всё получается, кроме одного, денег в депо маловато. Нужна и форма, и питание, и поездки по краю. Связываюсь с председателем райпрофсожа, прошу поддержку. Он обещает и обещание выполняет. Наша футбольная команда играла на первенство края и после моего отъезда из Высокогорной. Мест высоких не занимала, но и не была последней. Зато как болели на стадионе за свою команду железнодорожники! Имя она носила, разумеется, «Локомотив».

В ремонтном цехе крыша держалась и на колонне, стоящей у выхода из этого цеха к заготовительным цехам. Колонна была избита, имела неприглядный вид. Когда шёл ремонт цеха, один работник депо предложил украсить её мозаикой. Неверующие сразу же приговорили, что это будут выброшенные деньги. Обобьют её всю электрокарами и молотками, которые носят иногда с собой слесари. Было сомнение и у меня. Но благословил. Красиво оформил колонну тот специалист. Я каждое утро, делая обход, подходил к ней. Цела. На красоту не поднималась ни у кого рука. Принцип Московского метро. Там тоже в те времена было и чисто, и красиво. Давно там не был, поэтому затрудняюсь сказать, как там сейчас.

Кабинет начальника депо был мал. Тесно было при проведении совещания. Рядом была касса. Решили её убрать в другое место, а кабинет расширить. Сделали. Опять нашёл-

ся умелец и предложил при ремонте глухую стену украсить картиной. Её он обещал выжечь. И выжег: тоннель на Кузнецовском перевале, горы, лес, а на переднем плане стоял во весь свой “творческий” рост сохатый. Приезжающие в командировку говорили, что кабинет стал похож на пивбар. А мне нравилась эта картина. Я её передал по наследству.

Коснулся кассы и вспомнил, что в первый же месяц работы в этом депо столкнулся с таким фактом. Ищу заместителя. Спрашиваю у секретаря. Она говорит, что оба заместителя стоят в очереди в кассу. Выдают зарплату. Интересуюсь, а кто придумал поставить заместителей и главного инженера в общую очередь? Оказывается, главный бухгалтер. Она сказала, что перед кассой все равны. (Сама она там не стояла.) Вызвал её, заместителей и предпрофкома. Обязал главного бухгалтера доставлять заместителям и главному инженеру зарплату в кабинет. Они должны делом заниматься, а не в очереди анекдоты слушать. Председателя профкома я попросил провести по цехам собрания и избрать общественных кассиров. Как это уже делалось в Хабаровском депо. В очереди в кассу должны стоять только общественные кассиры. Прижилось!

В депо было два автомобиля: легковая, прообраз УАЗика (кажется, марка была ГАЗ-63) и грузовая, тоже завода Горьковского. Легковая использовалась как персональная начальника депо. Посёлок был небольшой. Особенно ездить было некуда. Правда, депо стояло на удалении от посёлка, но

мне туда необходимости часто ездить не было. К тому же водитель легковой мною был обнаружен в лесу с этой же машиной в воскресный день. Застрял, поэтому сбежать не смог. Самоволка. Перед этим он уже за что-то имел взыскание. Я его уволил. Взамен принял четверых, и стал автомобиль дежурным. Круглосуточно доставлял на работу локомотивные бригады. Когда она была нужна и мне, я об этом говорил старшему нарядчику депо.

В 1978 году депо выделили новую легковую машину. Той же серии. Старую я решил передать в оборотное депо Советская Гавань. Уволенный ранее шофёр уже был там с желанием опять сесть на «свою» машину. Холостяк-проходимец. Начальнику оборотного депо я приказал его не брать. Звонок прокурора. Оказывается, я обязан его принять на работу, так как в Конституции СССР записано право граждан на труд. Предупреждает меня об ответственности. Через неделю он интересуется, принял ли я того водителя на работу? Отвечаю, что нет. Почему? Там нет такой должности. Но вы же хотели принимать водителя? Отвечаю, что я передумал передавать туда автомобиль. Успокоился.

Через месяц, когда проходимец покинет Советскую Гавань, спокойно введём и должность, и примем нормального шофёра.

А с новым автомобилем будет тоже небольшое ЧП при регистрации. Главный механик с документами поехал в Ванино, в ГАИ. Вернулся ни с чем. Не хватило каких-то доку-

ментов. Дополняем бумаги, и механик едет вновь регистрировать автомобиль. Опять возвращается пустой. Становится понятно, что выжимают взятку. Тем более что такие слухи уже ходили. Звоню в райком КПСС второму секретарю. Открытым текстом говорю, что выдавливают взятку. Поясняю ситуацию. Секретарь говорит, что пусть механик завтра едет опять в ГАИ. Отправляю главного механика вообще без бумаг. Возвращается с номерами для автомобиля. ГАИшники и тогда любили собирать дань, но тогда было и кому пожаловаться. При современном уровне коррупции искать справедливость становится почти безнадежно. Один следователь прокуратуры недавно с удивлением задал мне вопрос: «Вы верите в справедливость?»

К тому времени относится и такое событие. Недалеко от станции Высокогорная есть станция Тумнин. А от неё, по моему, в пределах 10 км находится лечебный источник. Из него течёт горячая вода (45 градусов), насыщенная радоновыми газами. Эти газы радиоактивны. Но в малых дозах – лекарство. Им лечат кожные болезни и болезни суставов. Лечение там было стихийное. Только Ванинский порт построил для своих работников на период лечения деревянное жилище. Место, из которого бьёт ключ, накрыто было деревянным (на тот момент) строением. Приезжающие привозили с собой палатки, в которых и жили. Продукты тоже привозили с собой. Метод лечения был расписан в инструкционной карте, висящей прямо в раздевалке источника.

По инициативе, выдвинутой председателем МК Воронковой Г.Г., депо нашло списанный классный (пассажирский) вагон и доставило его на этот источник. Немного привели его в порядок. И теперь у работников депо было своё жильё для желающих подлечиться и зимой, и летом.

Желающих подлечиться на том источнике встречал грузовик на станции. Кузов оборудован сидениями в виде деревянных лавок. Брал шофёр умеренную плату. Числился он работником торгового порта. Никаких билетов не давал. И сколько денег клал при этом в собственный карман, знал только он. Вот с ним я вынужден буду пойти на авантюру, как когда-то в Куйбышеве при посадке в пассажирский поезд. Я отвёз на этот источник родственников. Мне надо вернуться в Высокогорную. Спрашиваю у водителя, когда он поедет ещё сегодня на станцию. Отвечает, что, скорее всего, не поедет. Посоветовал подойти к нему часа через два для уточнения этого вопроса. Через два часа он сказал точно, что не поедет. А мне надо к утру быть в депо, а для этого до вечера необходимо быть на станции. Далее поездом до Высокогорного. Я понимал, что этот водитель автомобиля жулик. Крадёт у порта денег много. А всякий вор обязательно в определённой мере трус. Показываю ему на часы, называю время, когда я его буду ждать у вагончика. Тон категоричный, добавляю, что это, прежде всего, в его личных интересах. И ухожу.

В назначенное время грузовик был в назначенном месте. Молча, он отвёз меня на станцию. Денег не взял. Мне потом

рассказывали, что он интересовался, кто я такой.

В 1979 году в декабре месяце с женой решили съездить в Москву и в Брест. Я хотел показать жене то, что сам уже видел. Она тогда ещё ни разу не была в Москве. Раньше не с кем было оставить детей. Теперь такая возможность появилась. Проконсультировался у знатоков о возможности снятия гостиницы. По имеющемуся уже опыту знал, что во всех московских гостиницах всегда висит или стоит табличка с надписью: «Мест нет». Знатоки сказали, что надо взять путёвку на ВДНХ (Выставка Достижений Народного Хозяйства). При ней всегда в гостинице для делегатов есть места. И смотри Москву. Только на путёвке надо делать отметки о посещении павильонов. Мне такую путёвку профсоюз сделал. Жене нет. Но и тут знатоки подсказали выход: возьми с собой “хвост” копчёной кеты. За неё администрация гостиницы разрешит жить жене хоть полгода.

Я взял даже два “хвоста”. Полетели. Вечером входим в гостиницу при ВДНХ. Меня селят, жену нет. Пытаюсь говорить, объясняю, что мы с диких мест, никогда Москву не видели. Не берёт. Сидим в холле. Заявил администратору, что я тоже отказываюсь от их гостиницы. В первом часу ночи администратор сжалась. Поселила обоих, но только на одну ночь. Утром надо решить этот вопрос с руководством.

Утром в портфель кладу копчёность и иду в кабинет к начальству. А там целая очередь. Но главное, у руководителя такое “личико”, что по нему хочется дать той рыбиной. Наг-

лое, с бессовестными глазами. Переговоры ничего не дали. Идёт подготовка к олимпиаде, ремонт, с местами очень плохо. А рыбу я ему и не предлагал.

Поехал в министерство путей сообщения. Зашёл к даме, к которой всегда заходишь, прибыв в командировку по вызову МПС. Объяснил ситуацию. Женщина поняла, выписала направление в гостиницу на стадионе «Локомотив». Когда подошло время отъезда, я зашёл к этой женщине и предложил тот самый балык уже не как взятку, как благодарность за человечность. Она отказалась. Сказала, что я хочу её обидеть. Извинился и поблагодарил словами. В Москве тоже живут и работают разные люди.

За ту поездку я показал жене ещё Хатынь и Брестскую крепость. Экскурсоводом был сам.

Когда возвращались из поездки в Белоруссию, в Москву прибыли рано. Транспорт ещё не работал. А нам надо было перебраться на другой вокзал, а с него на электричке добраться до аэропорта “Домодедово”. Здесь я столкнулся ещё с одним фактом, после которого авторитет Москвы также пошатнётся в моих глазах. С Белорусского вокзала мы поедем до нужного вокзала на микроавтобусе. Официально автобусного движения нет. В частных руках автобусов в то время во всей стране тоже официально не было. Но тот автобус (без кондуктора) принадлежал какому-то предприятию. Водитель назвал нам стоимость, набил автобус пассажирами под завязку так, что я, как и многие, стоял всю дорогу. День-

ги водитель клал в свой карман. О билетах там и говорить было бы смешно.

Опять удивился, что это творится в городе, в котором есть и районная, и городская, и областная, и Генеральная прокуратура. Причём, туда отбираются лучшие специалисты со всей страны. И такое творится! Я уж не говорю про эти же виды милиции. Но там и чекистов пруд пруди. Неужели они не понимали, что таким методом подрывается авторитет власти, и их собственный. Люди воспринимали это как гниение головы, что, в конце концов, и привело к августовским событиям 1991 года.

Вспоминается ещё такой мелкий случай. Я уже говорил, что депо находилось в стороне от посёлка, по окружности сопки чуть ли не на противоположной стороне. После железнодорожного переезда дорога уже была чисто деповская. Других организаций далее уже не было. Метров двести работники депо шли по деревянному тротуару. Коллектив большой, все ходили пешком, тротуар приходил в негодность. Каждый год надо было его перестилать. В депо имелось несколько плит перекрытия. В самом ненадёжном месте решили положить эти плиты. Под ними спрятать и сточную канаву. Но на всю канаву плит не хватало. В тоже время у здания дистанции связи лежало около десятка таких плит. Лежали давно. Надобности в них у связистов не было. Попросил у начальника дистанции отдать те плиты депо. У него сыграло чувство собственника. Не дал. Выждав некото-

рое время, я дал задание машинисту-инструктору: взять тепловоз, со склада топлива грузоподъёмный кран, платформу, подъехать в воскресенье к тем плитам, погрузить их и потом выгрузить в указанных местах прокладки тротуара. Он это выполнил. Я допускал возможность их возврата, если начальник дистанции сильно возмутится. Но он до самого моего отъезда (и, наверное, и позже) отсутствие у себя тех плит перекрытия не заметил.

В 1978 году коллектив узловой больницы отмечал день медицинского работника. У меня жена врач, поэтому на празднование попал и я. После торжественной части – ужин, танцы и другие увеселительные мероприятия. Но я это вспоминаю вот почему. Ко мне рядом подсел хирург. Молодой. Закончил мединститут в Украине. С того выпуска на ДВЖД направили целую группу врачей. Несколько человек попали работать в железнодорожную больницу станции Высокогорная. Хирург – один из них. Запомнился мне тот разговор тем, что он назвал жителей посёлка неблагодарными и жадными. Парня, порезанного в драке, он оперировал. Зашил, как он выразился, десять дырок. В Украине ему бы благодарные родители того парня вручили не менее чем по червонцу за каждую “дырку”, а здесь ему не дали ни рубля.

Я пытался объяснить ему, что он получает зарплату, как и все, кто трудится в этом посёлке, и никто из местных жителей не надеется, что ему кто-то даст ещё на “лапу”. Привёл в пример машиниста, который бы стоял на станции, пока с

каждого пассажира ему не принесут по червонцу. Он же не собирает и не надеется на дополнительную “благодарность”. Чем же ты лучше? Он меня не понял. В Украине жители уже тогда были с другим менталитетом.

Точно не помню, в каком году, но в тот же период из МПС пришли нормативы для начальника депо и его заместителей, обязательные для выполнения. Цель: улучшение технического состояния локомотивов и повышение безопасности движения поездов. После внимательного их изучения я пришёл к выводу, что они невыполнимы. Надо забыть все остальные обязанности и заниматься только этими нормативами. Тогда, может быть, ты их выполнишь. Догадываюсь, что они готовились в ревизорском главке, причём теми, кто не имеет понятия о работе начальника депо. Но безопасность движения надо повышать! Вот они и появились. А я не понимал тогда и теперь, почему нет доверия руководителям депо. Если не доверяете, то зачем их назначаете. А если доверяете, то не мешайте руководителю работать. Не переставляйте ему ноги. Он сам на месте лучше знает, что делать и что проверять.

Позже я приду к выводу, что невыполнимые нормативы нужны для того, чтобы за их невыполнение можно было, если надо, всегда руководителя снять. Но, если дела в депо идут нормально, этот грех неполного выполнения установленных нормативов, можно и не заметить. А если дела ухудшались, то тщательная проверка выполнения нормати-

вов всегда устанавливала “истинную” причину ухудшения.

Так как истинной причиной ухудшения дел на железнодорожном транспорте в министерстве не владели, то приходилось ужесточать нормативные требования. Вслед за начальниками предприятий этими нормативами постепенно обкладывали руководителей отделений дорог, служб и даже заместителей начальников дорог. Ну, такие они! Не знают чем заниматься на работе, приходится подсказывать силой приказа. Из кого этих руководителей только набрали?!

В этой связи вспоминаю и такой случай уже на БАМе. Из кабинета главного ревизора вышел начальник службы электроснабжения. Вижу, что у него трясутся губы и руки. Спрашиваю, что случилось? Говорит, что отчитывался по безопасности движения поездов в своём хозяйстве. Я знаю хорошо того главного ревизора, поэтому говорю: «И как он тебя мог вывести из себя, ведь он в твоём хозяйстве дурак дураком?». «Кричал на меня в основном за неполное выполнение нормативов» – ответ начальника службы. Знаю, что серьёзных замечаний его служба не имела. Но, когда хочется показать, кто из нас умнее, нормативы тут как тут.

Для действительного улучшения содержания локомотивов, повышения безопасности движения поездов в то время (да и потом!) требовалось закрепление кадров (а это значит, должна быть соответствующая зарплата) и нормальное материально-техническое снабжение. Но не в этом видели беду руководители МПС, поэтому и проводилось ужесточение

требований по нормативам. Если на тепловозе стоят уже изношенные поршни, то кто бы на этот локомотив не смотрел, хоть начальник дороги, хоть министр, поршни будут прогорать, а машинист такого локомотива вынужден будет бросить поезд на ближайшей станции. Но чтобы это понять, как говорится в одном анекдоте, «нужно не быть евнухом».

Тогда же ЦК КПСС решило улучшить связь руководителей предприятий с рабочим классом и не только. Для этого потребовали завести на каждом предприятии книгу обращений трудящихся. Там должно отмечаться, кто и когда обращался, с каким вопросом и какое принято решение. Кроме этого, руководитель должен был повесить на двери кабинета табличку, из которой ясно в какой день и в какие часы он осуществляет приём по личным вопросам. Депо Высокогорное имело штат около тысячи человек. Принимал я всегда, если в кабинете не было совещания. Даже в цехах или на улице. Почему? Я знал, что если у человека что-то случилось, то ему надо принять решение или помочь сейчас, например, в среду, а не ждать до приёмного дня, который будет через пять или шесть дней. У него “горит” сейчас, и заставить его ждать, значит, издеваться над ним. Чтобы меньше мне допекали обращениями по личным вопросам, я заставлял решать эти вопросы и заместителей, и старших мастеров, если вопросы были в пределах их компетенции. В общем, я не видел необходимости в заведении той книги обращений трудящихся. Проверяющие инструкторы из РК КПСС мне

это учли как нарушение. Моя попытка убедить их в том, что у наших работников по этому вопросу жалоб нет, не увенчалась успехом. Пришлось дать команду секретарю о заведении и ведении данной книги. Когда и что записывать, она могла решить сама, на своё усмотрение. Не могла же она записывать то, что я решал в цехах и, встретившись со своим работником в коридоре и на улице.

Ещё один момент того времени. В депо пришла телеграмма из МПС. В ней информация о том, что на Московской железной дороге при ведении электропоезда локомотивная бригада употребляла алкогольные напитки. Уснула на своём рабочем месте. Поезд стал неуправляемым. Другой машинист, ехавший в этой электричке пассажиром, заметил, что поезд следует с отклонениями от нормального движения. Прошёл в кабину и обнаружил там спящую бригаду. В кабине находилось две бутылки из-под водки пустые и третья не допитая. Он (машинист-пассажир) и предотвратил возможные тяжёлые последствия. Телеграмма требовала от руководителей всех рангов усиления контроля по работе локомотивных бригад. Одновременно требовалось проработать эту телеграмму на планёрных совещаниях со всеми локомотивными бригадами. Ознакомление оформить под роспись.

Прочитав эту телеграмму, я задумался. У нас в депо не было отстранений от работы локомотивных бригад по причине нетрезвости. Не было по этой же причине и отказов от очередной поездки. Да и мои анализы медицинского кон-

троля здоровья локомотивщиков перед поездкой не вызывало озабоченности. Дать телеграмму под роспись? Вдруг у кого-то появится мысль, что та московская бригада выпила почти три бутылки водки. А если они выпьют только одну на двоих, ничего страшного не произойдёт. Ведь не все же убеждённые трезвенники перед поездкой. Некоторые не пьют в силу “стадной” привычки.

В общем, убрал ту телеграмму в свой стол. Ознакомления бригад не было. При очередной проверке дорожный ревизор, не найдя той телеграммы и росписей за неё в книге для ознакомления бригад, спросил у меня о причине. Объяснил так, как здесь написал. Понял. Больше вопросов не было.

Попал я там и в председатели избирательной комиссии. Это было первый и последний раз в моей жизни. Кого и куда избирали, за давностью времени, сейчас не помню. Помню, что всё время подгонял агитаторов и подключал руководителей к обеспечению явки. К наиболее упорным «нежелателям» голосовать ездил и сам. И всё равно, явки выше 93% не получалось. По официальным отчётам всех ранее прошедших выборов я знал, что явка всегда была не менее 99%, и получали кандидаты голосов тоже не менее. А у меня провал. Один раз доверили, и я не справился. Позор!

Закрыли в 24 часа избирательный участок, члены комиссии начали подсчёт. На избирательном участке присутствовал инструктор райкома КПСС, секретарь узлового парткома и председатель поселкового совета. Смотрю, секретарь с

председателем берут пачку не использованных бюллетеней, что-то на них пишут и бросают в урну. Спрашиваю, что они делают, так же нельзя. Отодвигают меня и говорят, не мешай, так надо. Присматриваюсь, что же они пишут. Лозунги, типа: «Народ и партия едины», «Слава КПСС», «Да здравствует коммунистическая партия Советского Союза» и т. д.. В отчёте потом будет написано и явка 99% и голосов за кандидатов блока коммунистов и беспартийных отдадут столько же, и здравницы и пожелания “избирателей” то же будут все переписаны. Я с выборами справился на все сто!

В 1979 году Анатолия Матвеевича Палихова назначат начальником Забайкальской железной дороги. Меня удивит, что и из Читы он звонил мне и консультировался по каким-то техническим вопросам в содержании тепловозов. Он не видел в этом никакого унижения. Нужно для дела! А весной 1980 года при весеннем осмотре Комсомольского отделения дороги начальник дороги мне скажет, что Анатолий Матвеевич просил его отпустить меня работать на Забайкальскую дорогу в должности начальника службы. Андрей Григорьевич спросит, а поеду ли я туда? Я, не раздумывая, сказал, что поеду.

Вскоре с МПС придёт телеграмма об откомандировании меня на Забайкальскую дорогу для решения кадрового вопроса. Там я заполню много бумаг и уеду обратно. Пройдёт полтора месяца, и меня вызовут в МПС для утверждения в должности. Перед утверждением на Коллегии МПС меня,

как и ещё ряд кандидатов будут водить по кабинетам членов Коллегии МПС для согласования. Процедура противная, так как приходится сидеть и ждать, когда член Коллегии соизволит принять. Согласование само много времени не занимает. Могут задать какой-нибудь вопрос и всё. А вот у члена Коллегии Коренко Г. М. пришлось посидеть долго. Это тот самый Коренко, брата которого начальник дороги Андреев А.Г. хотел снять с должности главного инженера депо Хабаровск-2, но потом передумал. Геннадий Мартынович долго задавал мне странные вопросы, в суть которых я не мог сразу вникнуть. Через некоторое время понял, что ему хочется знать, какая “волосатая рука” меня тянет вверх. То есть, он хотел знать, как ему впредь надо со мной себя вести. Когда я сказал, что мне предложил эту должность начальник Забайкальской дороги, он сразу расписался в согласовании и отпустил меня.

На самой коллегии ничего интересного не произошло. Назвали мою фамилию, я встал. Члены Коллегии повернулись в мою сторону. Начальник Главного Управления кадров что-то зачитал, и меня утвердили. Вопросов не помню.

Оставляя депо Высокогорное, я предложил назначить начальником этого депо Воронкова Дмитрия Васильевича. Первый заместитель начальника локомотивной службы Волошин П.А. с моим предложением не согласился. Потом я вышел на начальника службы. Им уже был Коренко Л.М. Тот моё предложение поддержал.

Дмитрий Васильевич стал начальником депо. Немного о его дальнейшей судьбе. Кто жил в то время, тот знает, что в магазинах всегда в продаже отсутствовало мясо. Ну, кроме столиц и города Ленинграда. Райком КПСС обязывал ещё меня, как начальника депо, строить свинарник на 200 голов. Свинарник должен был функционировать при депо. Я начал строительство, но до конца его не довёл. Достраивал уже Воронков. В депо не было специалистов по свиноводству. Не помню, что конкретно привело к падежу скота, но несколько десятков свиней в депо сдохло. Воронкову объявили строгий выговор по партийной линии. Объявили локомотивщику (инженеру-механику) за проколы в вопросах сельского хозяйства. То есть, за то, что он не разбирается в животноводстве. Согласитесь, это в духе Советской власти. Можно было это понять, если бы он сам завёл свиноферму и не справился с этим вопросом (это ещё как-то взыскание оправдывало). Но его наказали за то, что его заставили заниматься не по своей специальности и, не дав ни одного специалиста-животновода. Это после у нас начнут готовить разносторонних специалистов. В пединституте, например. Историк, оказывается, может готовить железнодорожников, руководить городом, возглавить медицинское учреждение. И это никого не удивляет. Школа КПСС чувствуется. Другой разговор, какую пользу или вред он при этом приносит? Анализировать будем потом. Хотя, о результатах нетрудно догадаться. Но тогда специалисты были узкой направленности.

Но в депо дела у Воронкова шли неплохо. Через несколько лет его назначат начальником депо Комсомольск-на-Амуре. Дисциплина в этом депо была запущена. Дмитрий Васильевич был равнодушный человек. Переживал за всё. И сильно. Когда по вине его локомотивной бригады произойдёт крушение грузового поезда, он сам напишет заявление об освобождении от должности начальника депо. Хотя, как я потом узнал, снимать его не планировалось. Дмитрия Васильевича от должности освободили, а от инфаркта нет. Через некоторое время он умрёт. Дорого даются руководящие должности людям, искренне переживающим за дело.

Забайкальская железная дорога

Забайкальскую железную дорогу я и ранее немного знал. Учился в железнодорожном училище в городе Куйбышев-ка–Восточная (ныне Белогорск). И в институте много студентов было с тех мест. Рассказывали. Правда, ехать туда работать – желающих было мало. Направляли принудительно. Да и многие хабаровчане, узнав, что я получил предложение там работать, не советовали этого делать. Мол, там голодные края. Ну, а что туда ссылали декабристов, я знал со школьных лет. Места каторжные. Но у меня было убеждение: если там люди живут, значит, смогу жить и я.

Поселили меня в железнодорожной гостинице рядом с вокзалом города Чита. Называли её “Метелица”. Номер от-

дельный. С телефоном и удобствами. После представления руководству управления и ознакомления с коллективом службы поехал знакомиться с локомотивным хозяйством дороги. Дали служебный вагон. Дорога длинная (2300 км только по главному ходу – от станции Петровский Завод до станции Архара), поэтому знакомство затянулось во времени.

Со мной ездил заместитель начальника локомотивного главка (зам ЦТ), ведающий ремонтом тепловозов. Его специально прислали из МПС, чтобы глубже ознакомить меня с проблемами хозяйства на дороге. А оно на тот момент в МПС числилось в группе отстающих. И главк ежедневно с такими службами проводил селекторные совещания. Подтягивал. После ознакомления с дорогой уже в Чите, в гостинице было как бы итоговое совещание. Проводил его зам ЦТ. (А мы “проводжали” одновременно его в Москву). Совещание было неофициальным, поэтому поднимались и рюмки “за будущие успехи”. Я после третьего тоста сказал зам ЦТ, что дороге надо выделить больше запасных частей. Особенно по дизельной группе. Почему я так заявил? В общем-то, я и раньше знал, что Забайкальская дорога испытывает такой же недостаток кадров, как и Дальневосточная. А объехав её, убедился в этом окончательно. Причём этот дефицит достигал до 25%. При недостатке рабочих рук ощущался и дефицит материалов. Им фонды выделялись так же, как и Дальневосточной. Я об этом раньше уже рассказывал. А, работая заместителем начальника локомотивной службы ДВЖД,

был в Москве одновременно с моим коллегой Забайкальской ж.д. (Белецким) по одному и тому же вопросу. Нужны были запасные части тепловозов и им, и нам.

Зам начальника главка твёрдо меня заверил, что никаких дополнительных фондов для Забайкальской дороги не будет. В ответ я сказал: «Все предыдущие разговоры без подкрепления запасными частями не имеют смысла. Другие недостатки я и без Главка знал, как устранить!». И покинул это “совещание”. Поведение, конечно, вызывающее. Позже один из участников того фуршета расскажет мне, что после моего ухода зам. ЦТ определил моё будущее – далее Забайкальской и Байкало-Амурской дороги (в смысле ближе к Москве) меня не пустят. Так и случилось. Правда, я туда и не рвался.

На тот момент Забайкальская дорога состояла из пяти отделений. Читинское отделение было полностью электрифицировано. На станции Карымская соединялось три отделения: Читинское, Могочинское и Борзинское. Могочинское находилось следом по Транссибу, а Борзинское (однопутное) уходило в сторону Китая. Это бывшая КВЖД (Китайско-Восточная ж.д.), ведущая в Порт-Артур и построенная ещё до 1905 года. После падения Порт-Артура Россия будет форсировать строительство Транссиба до Владивостока. Завершение той стройки произойдёт в 1914 году сдачей в постоянную эксплуатацию моста через Амур у Хабаровска.

После станции Борзя однопутная дорога разветвляется на три направления. В Монголию (до приграничной станции

Соловьёвск – 100км, потом эта дорога идёт по территории Монголии до города Чойбалсан). Строили её по предложению генерала Г.К. Жукова для нанесения внезапного и сокрушительного удара по японским интервентам, вторгшимся в Монголию. Строили тайно, японцы об этом так и не узнали, за что и поплатились.

Другая ветка – это бывшая КВЖД – ведёт в Китай. Пограничная станция Забайкальск. И до города Приаргунск – третье ответвление. Те места хорошо описал К. Седых в своем романе “Даурия”.

От Карымской по Транссибу следом за Могочинским отделением были Сковородинское (впоследствии упразднённое) и Свободненское отделения. Руководство отделений располагалось в городах одноимённого названия.

На тот момент тепловозный парк дороги состоял из тепловозов серии ТЭ-2 (на Борзинском отделении), 2ТЭ10 Л и 2ТЭ10М (на гористом Могочинском отделении) и ТЭЗ – на остальном участке дороги. Читинское отделение обслуживалось электровозами ВЛ-80. Пассажирские поезда водили на электрифицированном участке электровозы серии ВЛ60, а на тепловозном участке – тепловозы серии М62 и 2М62. Парк локомотивов большой, немногим не доставал до 1000.

Работали тепловозы и электровозы на больших расстояниях (“плечах”), езда была обезличенная. Бригады менялись прямо под поездом. Электровозы водили поезда на Читинском и Улан-Удэнском отделениях, т.е. с заходом на Во-

сточно-Сибирскую дорогу. Соответственно, электровозы с соседней дороги заходили с поездами на Забайкальскую. Так называемые накладные плечи. Тепловозы обслуживали поезда на участке Карымская – Уруша и на участке Уруша – Архара. На станции Уруша тепловозы от поездов отцеплялись, им производился техосмотр, а затем они вели поезда в обратном направлении. Все участки работы локомотивов были в пределах 1000 км. Кроме тепловозов депо Борзя, которые (серия ТЭ 2) не ходили по Транссибу и работали только на своём отделении. Но и они не имели прикреплённого способа обслуживания бригадами. Всего основных депо на Забайкальской дороге было 14.

В чём был плюс. Работая на длинных плечах, тепловозы и электровозы имели большой среднесуточный пробег. Следовательно, у них было и большее право на получение запасных частей в сравнении, например, с Дальневосточной дорогой. Ведь планировали запасные части на пробег локомотивов. Забайкальская была транзитной дорогой, погрузка и выгрузка имела незначительный объём, а Дальневосточная и сама выгружала много, и везла грузы в порты Приморского и Хабаровского краёв. Дальневосточная и по протяжённости была короче.

Минус я уже назвал: недостаток слесарей и локомотивных бригад, и к этому добавлялось – дефицит запасных частей. Сложность в снабжение запасными частями вносило ещё и многосерийность локомотивов. Слишком большая но-

менклатура. Был же ещё и пассажирский парк электровозов и тепловозов, были и маневровые тепловозы. Кроме того, работая на одних и тех же плечах, тепловозы серии 2ТЭ10Л и 2ТЭ10В ввели поезда одного и того же веса. А нагрузка на ось у тепловоза с буквой “В” была на 2 тонны больше, чем у “Л”. Мощность дизель-генераторных установок у обеих серий одинакова. Что и стало причиной выравнивания их по весу водимых поездов. Но не по серии “Л”, а по серии с буквой “В”.

Мне не совсем было понятно, почему это допустил А.М.Палихов. Ведь он был и локомотивщик, и начальник дороги. У него была возможность правильно решить вопрос с весами поездов. Но у него тогда было убеждение, что с локомотивов надо выжать всё до капитального ремонта. Капитальный ремонт не производить. Локомотив должен идти на переплавку. Заводы должны (с его точки зрения) строить только новые локомотивы, а не заниматься их ремонтом. Он даже опубликовал в каком-то всесоюзном журнале большую статью с обоснованием своих взглядов. При этом отмечалось, что ту статью писал не просто начальник дороги, но ещё и кандидат технических наук. (Кандидатскую диссертацию он защитил, работая начальником Уссурийского отделения на ДВЖД). Учёные раскритиковали его выводы в том же журнале. Впрочем, и все машинисты считают, что ездить на новых локомотивах лучше, чем на “леченных”, но где их столько взять?

После моего ознакомления с дорогой Анатолий Матвеевич пригласил меня к себе и поинтересовался моей оценкой состояния локомотивного парка. Я сказал прямо, что по электродвигателям тепловозы серии 2ТЭ10Л выглядят плохо. Причина – 2ТЭ10Л буксуют, а это ведёт к повреждению якорей ТЭД. Он согласился, что для этих тепловозов вес поезда надо уменьшить и даже подписал такой приказ. Но движенцы, приученные к одному весу (а им это было удобно – не надо подбирать под состав в зависимости от его массы локомотив), этот приказ постоянно нарушали. Безнаказанно.

На моё заявление, что ремонтников на существующий парк большой дефицит, он мне дал задание, к моему удивлению, сокращать не только серийность на дороге, но и число локомотивов. На моё недоумённое заявление, что движенцам вечно не хватает локомотивов, как же их число сокращать, он спокойно сказал, что движенцы должны гоняться за каждым тепловозом, а не перебирать их в запас. Это было приятное удивление. Я знал, что количество полученных запасных частей на один локомотив при снижении их количества будет приходиться больше. Значит, они будут физически здоровее. Это потом меня наведёт и на другую полезную мысль.

Главк поддержал меня в вопросе сокращения серийности локомотивов. Тепловозы серии ТЭ-2 постепенно с Забайкальской дороги заберут и передадут в Монголию. Там позднее я вновь с ними встречу.

Интересное воспоминание пришло в голову. На первом месяце моей работы в Забайкалье во время обеда в столовой управления дороги я оказался за одним столиком с заместителем начальника дороги Демановым. Имя и отчество сейчас не помню. Он провёл со мной демократичный разговор с целью знакомства. Разговор был, в общем, ни о чём. Но один его совет остался в памяти. Он сказал, характеризуя живущий там народ, следующее: «Едешь в командировку в Читинскую область, бери с собой продукты. Едешь в Амурскую область, продукты не бери – накормят». Это говорилось в порядке шутки, но известно, «во всякой шутке есть доля шутки».

На первых же месяцах работы на новой дороге случится проезд запрещающего сигнала на участке Шилка – Карымская. Я выехал на место происшествия. Машинист меня ждал. Его рассказ поразил своей искренностью. Я и подозревал, что машинист уснул. Произошло это в 6 часу утра. Ехал он на восток. Солнце пригрело. А он всю ночь не спал, т.к. вёл поезд. Он честно признался, что у него глаза были закрыты всего на несколько секунд. Открыл их – и вот он светофор с красным огнём. Экстренное торможение, но сигнал проехал. Что движенцы сразу зарегистрировали. Вообще, я отметил, что и на Забайкальской дороге служба движения стремилась прятать свои недостатки, выставляя на вид все существующие (в том числе и мелочные), а также и вымышленные недостатки других служб и, прежде всего, локо-

мотивщиков. За ними прятали свои богатые грехи. Но этот-то случай был не мелочный.

Лишил я машиниста в соответствии с дисциплинарным уставом прав управления локомотивом сроком на один год. Но начальнику депо сказал, что машинист честный. Такие люди дважды на одном месте не спотыкаются. Поэтому разрешил ему ходатайствовать о восстановлении машиниста через 6 месяцев. Разумеется, при положительной характеристике. Сразу же отмечу, что такое было, наверное, последний раз в моей практике, когда машинист сразу же признал свою вину. Строго наказал и помощника машиниста. Привёл пример, что в подобной ситуации помощник должен вообще стоять в кабине, а не сидеть в кресле, и чаще ходить по тепловозу. Тогда сонливость снимется. Знал это по собственному опыту.

Летом того же 80 года я перевозил семью в выделенную мне квартиру. Квартира просторная, трёхкомнатная с высокими потолками в двухэтажном восьми квартирном доме. Такие дома строились в конце сороковых годов, как правило, японскими и корейскими военнопленными. Когда уезжал за семьёй, заместитель начальника дороги Э. С. Поддавашкин посоветовал мне мебель с собой не везти. Её можно приобрести на месте, новую. Уверил, что это не шутка. Так и произойдёт. Я куплю в Чите польский гарнитур. И спальный, и гостиный. Куплю в кредит, что многих удивит. Ведь я приехал с Севера. А то, что на Севере северные надбавки начи-

нают начисляться в полном объёме только через пять лет работы, им было неведомо. А я проработал на том севере только три года.

Позже я пойму, что эта мебель (хорошая, к слову сказать) не продаётся свободно. Мне её Эдуард Сергеевич помог приобрести не бескорыстно. В Белогорске работал его брат. Работал мастером в локомотивном депо. Я об этом не сразу узнал. Но когда узнал, то поинтересовался у начальника депо, секретаря парткома, профсоюзного лидера (они все были на тот момент в кабинете начальника депо), как он себя ведёт. По опыту знал, что такие часто козыряют наличием выгодных родственников в целях получения дополнительных поблажек и льгот. Руководство депо это подтвердили. Отметили, что на работе он не “горит”. Тогда я им и сказал, что пусть работает мастером, пока не поумнеет. И забыл об этом.

Пройдёт примерно полгода, и Эдуард Сергеевич спросит у меня “открытым текстом”, почему я не двигаю вверх его брата? Я вспомнил, что мне сказала тройка руководителей того депо, и передал эти слова ему. Он обиделся. Когда оставался за руководителя (при отсутствии первых двух руководителей дороги), принимая доклад от меня, за малейшие недостатки брал с меня письменные объяснения. Взыскание мне он объявить не мог, но вот так меня “причёсывал”

В начале осени того же года на дороге произойдёт крушение поезда с гибелью машиниста-инструктора. Об этом случае надо рассказать подробнее.

Движение поездов неравномерно. Бывают спады. Тогда часть локомотивов становится “лишней”. Чтобы они не снижали производительность локомотивов при уменьшении грузопотока, их отставляют в резерв. Практически это выглядит просто. Их расколачивают, т.е. сливают воду и масло (а чаще, одну воду), и ставят на такие пути при депо, на которых они не мешают работать другим. Тот самый дефицит запасных частей понуждал слесарей для выпуска тепловоза с планового вида ремонта и при отсутствии необходимой запчасти в кладовой депо снимать данную деталь с локомотива, стоящего в резерве. Ведь зарплату начисляют в полном объёме только с тепловоза, который ушёл в работу и до следующего ремонта не ломается. Снять надо тайно. О том, что деталь с тепловоза снята, узнают только при вводе того локомотива в работу. А это будет не скоро. Автора “снятия” найти будет уже невозможно. Охраны в депо нет, а снявший ту деталь слесарь, конечно, не признается. Он об этом даже своему мастеру не скажет. Хотя мастер и понимает, что тепловоз благодаря той детали ушёл в работу, и ему (мастеру) это обеспечило даже экономию фонда материалов. Хозрасчёт в действии.

Так вот, в такой ситуации руководитель депо и службы всегда думает, куда отставить такой локомотив, чтобы его не разграбили. На Забайкальской дороге таким местом мы решили сделать депо Читинского отделения. Оно электровозное, стало быть, с тепловозов снимать детали никто не будет.

Им они просто не нужны. Так были отставлены две сплотки (в сплотке 5 тепловозов) в депо Могзон.

Когда движение поездов возросло, управление дороги отдало приказ тому депо, одну сплотку тепловозов в холодном состоянии доставить для заправки в депо Карымская. Начальник депо поручил это сделать машинисту–инструктору. Машинист – инструктор, не удосужившись прочитать в инструкции по автотормозам о порядке переключения системы автотормозов для следования в сплотке в холодном состоянии, сцепил их по принципу электровозов. А там было отличие. В результате при движении сплотки под уклон (с Яблоновского хребта) машинист электровоза потерял возможность управлять тормозами. Понимая, что виноватым будет он сам, инструктор (он сопровождал ту сплотку) дал команду машинисту и помощнику прыгать с локомотива, (они остались живы) и далее сам пытался сбить скорость движения поезда. Ему это не удалось. От высокой скорости хвостовой тепловоз сошёл с рельсов и сбил опору контактной сети. Контактная сеть сразу же была снята с нагрузки. Теперь на ведущем электровозе остановился и компрессор. Таким образом, система тормозов и у ведущего поезда электровоза осталась без воздуха. Впереди идущий (по автоблокировке) поезд после исчезновения напряжения в контактной сети остановился. Сплотка с машинистом -инструктором врезалась в хвостовой вагон остановившегося поезда. Возник пожар, в котором сгорит и тело погибшего инструктора.

После длительных разборов этого случая в депо, потом в Читинском отделении, затем и в управлении дороги начальника отделения дороги, меня и первого заместителя начальника дороги (он ведал локомотивным хозяйством) вызвали для разбора крушения поезда в министерство. Там раздали “награды” по старшинству. Никого не сняли. Мне, как только что назначенному на должность, указали.

Первый заместитель начальника дороги Леонид Григорьевич Черных был тоже локомотивщик. Правда, паровозник. И начальник дороги – локомотивщик, но электровозник. Я тепловозник. Вот такое сочетание на одной дороге. Два первых руководителя дороги, имеющие дипломы и опыт работы в локомотивном хозяйстве, с моей точки зрения, даже для транзитной дороги многовато. А.М.Палихов это чуть позже исправит. Моё появление на Забайкальской дороге Леонид Григорьевич встретит, как это я потом пойму, неприязненно. Варяг с Дальневосточной. А постоянные вызовы меня к начальнику дороги и принятие решений по службе в обход первого заместителя, его будут раздражать. И это я замечу, но поздно. Меня интересовала работа. Дворцовые интриги не замечал, да и знать их не хотел. Не зная всего этого, я, возвращаясь из Москвы после разбора крушения поезда, “подлил масла в огонь”.

В 1980 году Министр Путей Сообщения ввёл для железнодорожников новую форму и новые регалии. Как он выразился, приблизил железнодорожников к Советской армии.

Это “приближение” выразилось в том, что на рукава форменных костюмов лицам, непосредственно связанным с движением поездов, пришили армейские погоны. Как в Советской армии, но на рукава. Иван Григорьевич Ладыгин – начальник пассажирской службы – человек, оставшийся у меня в памяти как руководитель высокой нравственности – по этому поводу скажет: «Хорошо, что Министр велел пришить генеральские погоны нам на рукава, а мог приказать пришить и на брюки. Будем радоваться». Причём, на отложном воротнике форменного костюма у руководителей высшего состава вышивалась золотая ветвь с листиками.

Я, став начальником службы, сшил себе “генеральский” костюм. В нём, естественно, был и в министерстве на разборе. Первый заместитель начальника дороги и НОД тоже были в форменных костюмах, но со старыми регалиями. А там скромные петлички на воротнике. А так как уже была осень, и мы были в плащах, то эти петлички у них не были видны. Зато мои “золотые листья” так и светились. Зачем я всё это говорю? Электричка в аэропорт “Домодедово” опаздывала. Когда мы вошли в здание аэровокзала, регистрация пассажиров закончилась. Все пассажиры уже были зарегистрированы и находились в «накопителе». Женщина – регистраторша нас регистрировать отказалась. Но, стоявший у стойки, милиционер, взглянув в мою сторону, увидел генеральские вышивки. Сразу же предложил мне пройти к регистрации, а НОДа и Первого зама не пустил. (Сработал прин-

цип – начальство не опаздывает, начальство задерживается). Мне пришлось сказать, что эти двое тоже со мной. Пропустили и их. Потом НОД, не “врубившись” в ситуацию, спросит: «Это за что же милиционер так уважает Ишутина?» Я отвечу, шутя и с улыбкой, что он увидел меня в новой форме и решил, что я всегда, в отличие от некоторых, дисциплинирован. А он дисциплину признаёт. Я видел, какая злая гримаса скользнула по лицу первого заместителя начальника дороги. После этого буду чувствовать уже постоянно неприязнь с его стороны. Я его унизил.

О регалиях и форме. Отношение к этому у меня двойственное. С одной стороны я знаю, что форма дисциплинирует. Ведь человек в форме при исполнении служебных обязанностей на виду у населения. К нему предъявляются повышенные требования. Помню, что, будучи на переподготовке в армии, мы, офицеры призванной роты, в пятницу уезжали домой. Снимали военную форму и одевали гражданскую. В понедельник утром приезжали в батальон, переодевались в форму. С последней операцией по переодеванию – подпоясывание офицерским ремнём – я сразу ощущал себя другим, уже военным человеком. На службе.

Аналогичное чувство и на железной дороге. Но я не любил яркость. Стеснялся своих позолоченных регалий и, если обстановка позволяла, снимал такой костюм. И в министерство летал в гражданском костюме. Форменную рубашку с наплечными знаками вёз в портфеле. В Москве её отглажи-

вал и являлся на совещание в форме и при галстуке. Кстати, однажды и члены Коллегии МПС были на заседании все без формы (хотя сами издавали приказ о нахождении при исполнении служебных обязанностей в форме). Правда, один человек из всей коллегии всё же был в форме – начальник главка материально-технического снабжения. Но ему по тому приказу ношение формы разрешалось, но было необязательным. Значит, он очень любил ту форму. Знаю, что кое-кто готов и спать в ней, если на ней приличные регалии. Видел я одного начальника службы какой-то сибирской дороги даже и в брюках с зелёными генеральскими лампасами, что формой не предусматривалось. Ну, хотелось ему быть настоящим генералом! Таких людей я не уважаю. Они преследуют цель: добиться с её помощью уважения или хотя бы боязни подчинённых. На ум надежда слабая, ставка на форму.

Ещё небольшое отступление. Когда в Хабаровском локомотивном депо меня назначали главным технологом и освобождали от должности старшего мастера цеха подъёмочного ремонта, я предложил назначить на освободившееся место мастера электромашинного цеха. Дадим ему фамилию Халов. А звали его Валерием. Он к тому времени имел наибольший стаж работы в этом цехе, твёрдо держал дисциплину в своём коллективе, знал весь цех подъёмки и в “плюсах” и в “минусах”. Кроме того, он уже проходил обкатку в должности старшего мастера в период моего отпуска. Руководство депо поддержало моё предложение. Валера стал ра-

ботать старшим мастером. О его судьбе поподробнее.

Ранее он работал в локомотивном депо Могзон. Там жили его родители и родственники. Там он и женился. Но его тянуло в Хабаровск, где он учился в институте и получил диплом инженера. Не помню в деталях его появление в локомотивном депо Хабаровск, но появится он там один, без семьи. Поскольку он уже не был молодым специалистом, то ему квартиру можно было получить только по очереди. А это очень проблематично. Очередь в депо была большая, в шесть с лишним сотен.

Я уже раньше упоминал, что в электромашинном цехе работал сын начальника дороги. Валера этим воспользовался. Он с ним стал дружить, ходить к нему домой, а там встречаться и с начальником дороги. Постепенно Валера заручился поддержкой начальника дороги, и тот помог получить квартиру даже на Первом Хабаровске. Правда, в деревянном двухэтажном доме. Но это произошло не сразу. Несколько лет он жил без семьи. Привык к спиртному. Появилась любовница, наличие которой он умело скрывал. Я, пока работал в депо, недостатков за ним не замечал. Потом привычка к алкоголю станет потребностью. Начнёт появляться и на работе в нетрезвом виде. Будут взыскания, понижение в должности, а потом и увольнение из депо. К тому моменту и жена его выставит за дверь.

Надо отдать должное его любовнице. Она боролась за него. Зная о моём хорошем отношении к нему, просила и

меня повлиять на него. Но всё было уже тщетно. Болезнь зашла слишком далеко. Оставшись без работы и без семьи, он уехал назад в Могзон, к своей матери. В такой ситуации только мать примет непутёвого сына. Там он устроится работать на ПТО вагонов.

Пройдёт несколько лет, и я приеду работать на Забайкальскую дорогу. У меня была мысль, что, будучи в командировке в Могзоне, найду его. Поговорю. Ведь я помнил, что он был хорошим мастером цеха. Каким стал теперь – хотелось узнать и, может быть, помочь ему. Так как я знакомился с дорогой, начиная с её восточного (наиболее длинного) участка, а Могзон находился на западном, то туда я попаду не сразу. А, вернувшись с объезда восточного участка, зайду к дежурным по дороге (ДГП). Там в Книге учёта происшествий на дороге прочитаю, что на станции Могзон произошёл групповой смертельный случай. Перечислены погибшие и пострадавшие. Всего восемь человек. Среди погибших будет назван и Валера Халов.

Потом я выясню обстоятельства. Работая осмотрщиком вагонов, Валера и ещё несколько его коллег в одном из вагонов поезда у солдата купят какую-то жидкость на спирту. Употребят её в конце смены на работе, а по окончании смены пойдут к кому-то на квартиру. Там продолжают распитие той жидкости. В результате их всех потом доставят в больницу. Двоих (это муж с женой, принявшие эту компанию у себя дома) спасут. Они меньше выпили той гадости. А шесть

человек погибнет. Среди шестерых был и Валера. В тот же день на лавке в вокзале обнаружат мёртвого солдата. Это будет тот самый продавец.

Проживу много лет. И, условно говоря, на моих глазах погибнет много людей, которых я очень уважал за ум и трудолюбие, и которых досрочно отправит на тот свет непреодолимая тяга к алкоголю.

Недостаток ремонтного персонала на Забайкальской дороге главк пытался компенсировать подсылкой слесарей с запада, в частности, с Белорусской дороги. Но, будучи командированными и обеспеченными гарантированно средней зарплатой и суточными-командировочными, они на работе не напрягались. Польза от них была слабая. Надо было искать другой выход.

По опыту работы в депо Высокогорное я уже знал, что новые запасные части могут частично заменить потребность в слесарях, хотя бы не отвлекая их на внеплановые ремонты тепловозов. Но где взять эти запчасти. Зам начальника главка чётко сказал, что запасных частей более утверждённого фонда не будет. И я это чувствовал по их поступлению на дорогу. На просьбы письменные и устные получали отказ.

Анализируя повреждения тепловозов по пробегам, я пришёл к выводу, что после заводского ремонта, при котором на дизель ставили максимальное число новых деталей, интенсивная повреждаемость тепловозов наступала у кандидатов на подъёмочный (ТР-3) ремонт. Следовательно, «мото-

ресурс» новых деталей был близок к 300 тысячам км пробега. Разумеется, это в условиях эксплуатации тепловозов на Забайкальской ж.д. Я жалел, что не мог найти такие же цифры с постройки локомотивов, где ставились все только новые детали. Но всё равно, возникла мысль изменить систему ремонта тепловозов серии ТЭЗ, 2ТЭ10Л и “В”. Начал делиться своей мыслью с заместителями, потом с начальником дороги.

В чём суть предложения. Дорога, получая с главного материального склада МПС запасные части, рассылала их по депо через склады отделений дороги. Придерживаясь выделенных для них фондов. Там их ставили на тепловозы по мере выхода тех из строя. Не соблюдая никаких условий. Могли поставить новую деталь на тепловоз, который через короткое время уходил на заводской ремонт. Кстати это привело к тому, что на заводе были установлены нормы постановки новых деталей только 80%. Остальные ставили б/у, т.е. из числа снятых с этого или другого локомотива. И действительно, зачем ставить и выписывать 100% новых запасных частей, когда такие (или почти такие) детали уже стоят в тепловозах, пришедших на ремонт. Так депо теряли и без того дефицитные запасные части и детали. Поставили новую деталь на тепловоз, а он ушёл в ремонт на завод. Помогли заводу, но не себе. Это первое.

Второе. Например, новая цилиндровая втулка ставилась на дизель, а в неё заводились исправные, но уже много пора-

ботавшие поршни. У этого поршня заканчивался “моторе-сурс”, днище прогорало и заодно выводило из строя недавно поставленную новую цилиндрическую втулку. Неразумно. Поэтому нужно было определиться с таким ремонтом в условиях дороги. Где можно было бы сосредоточить все поступающие на дорогу новые запчасти. И там же производить ремонт по качеству близкий к заводскому, т.е. капитальному ремонту. Понятно, что такой ремонт, нужно было производить где-то в середине между заводскими. Эта середина – 360 тысяч км пробега. (Заводской ремонт по существующим тогда правилам, производился через 720 тысяч км пробега). Детали такой пробег не выдерживали. Как я уже сказал, они начинали выходить из строя, ещё не пробежав и 300 тысяч. Ранее тепловозы шли на капитальный ремонт, пробежав 600 тысяч км. Но потом эту цифру изменили на ту, которую я назвал. «Экономика должна быть экономной» – сказал на съезде Леонид Ильич Брежнев. Вывод: тепловозы стали ремонтировать реже. Значит, снизили «непроизводительные расходы».

Но по приказу МПС между заводскими ремонтами (капитальный ремонт назывался заводским потому, что он производился не в депо, а на заводах главного управления капитального ремонта подвижного состава МПС) депо должны были производить два подъёмочных (ТРЗ) и три больших периодических (ТР-2) ремонта. На эти ремонты нужного количества слесарей на дороге не было. И недостаток их до-

ходил, как я уже сказал, до 25%. Их пополнение и не ожидалось, т.к. после конфликтов с Китаем на острове Даманском начался отток населения с Дальнего Востока. (Кстати сказать, после начала ельцинских – путинских реформ этот отток усилился). В целях снижения оттока кадров на Дальневосточной и Забайкальской дорогах и на одном отделении Восточно–Сибирской (Улан-Удэнском) дороги была введена дополнительная плата за выслугу лет – до 30%. (Через два года работы – 10%, ещё через два – ещё 10%, и так до 30). Но это для сокращения оттока, а не на увеличение притока.

Вывод напрашивался такой. Надо на Забайкальской дороге изменить правило постановки тепловозов на ремонты. Отказаться от БПР (ТР-2), а вместо них делать ещё один дополнительный ремонт ТРЗ.. Т.е. всего делать ТРЗ между капитальными ремонтами не два, а три. И все – через 180 тысяч км пробега. Вот тот, который через 360 тысяч и сделать приближённым к капитальному ремонту, т. е. на нём ставить на локомотив всё новое, что поступает на дорогу. Это был не идеал, но лучшее, что можно было сделать в тех условиях для улучшения технического состояния тепловозов.

Убедив службу и начальника дороги в целесообразности именно таких ремонтов, я поехал в МПС убеждать Главк и заместителя Министра, ведающего локомотивным хозяйством. Скоро, как мы знаем, сказка сказывается. Но постепенно круг специалистов, признающих данное предложение, расширялся. В общем, в первой половине 1981 года

Главк согласился с предложениями дороги и пообещал издать необходимый для этого приказ. Поручено было его готовить заместителю начальника Главка, который год назад определил “зону” моей работы (не далее Забайкальской или Байкало-Амурской дорог).

Начальники депо, узнав, что им новых запасных частей по утверждённому перечню поступать не будет, возмутились. Пошли звонки и мне, и заместителю начальника дороги, и начальнику дороги. Но так как этот вопрос уже “в верхах” был оговорён, то на меня сверху давление было слабое. А вот один начальник депо в разговоре по селектору назвал меня недалёким человеком, взявшимся руководить тем, чего не знаю. Это уже был вызов. Возможно, он мало знал мою трудовую биографию и думал, что я работал только начальником депо Высокогорное. А это депо не самое мощное на ДВЖД. И не знал, что я вырос как раз в самом мощном депо Дальневосточной, в Хабаровском, и уже поработал начальником двух депо (пусть и не самых крупных, но на тот момент самых трудных) и уже имел за спиной три года работы заместителем начальника службы. Тот начальник депо считал, что я до уровня руководителя службы не дорос. На это надо было реагировать, и реагировать быстро. Иначе рушится дисциплина в хозяйстве. Переговорив с НОДом того отделения, мы этого начальника от должности отстранили. Позже мой первый заместитель скажет, что это было жестоко, но я и сейчас считаю, что при создавшихся тогда условиях

дисциплине нельзя было дать пошатнуться. А опыт поддержания дисциплины у меня уже был богатый.

Я давил на Главк по ускорению выхода приказа, дающим нам право изменить систему ремонта поездных тепловозов. В конце концов, они назвали мне номер и дату издания приказа. Так как наш приказ по дороге уже был заготовлен, то, вставив в него ссылку на приказ МПС, мы издали свой. И начали работать.

Каково же было моё удивление, что в пришедшем через неделю министерском приказе, вместе с утверждением пробегов и количества подъёмочных ремонтов (три), было предписано делать между ними (через 90 тыс. км пробега) ещё и ТР-2 (четыре). То есть теперь нам надо было делать на один ремонт больше и подъёмочных, и больших периодических ремонтов. А дорога не могла делать и их меньшее количество. И Главк это знал. Не было ни слесарей, ни запасных частей. Это уже было предательство ранее договорённых условий. Но этим приказом Главк и, прежде всего, тот заместитель начальника Главка, ведающий ремонтом тепловозов, грубо говоря, закрыли свой зад чужой рукой.

Но делать было нечего, процесс пошёл, как говорил Михаил Сергеевич Горбачёв. Переговорив с начальником дороги, мы оставили свой приказ без изменения. А там большие периодические ремонты были исключены. Зачем Главк так сделал? Дело, предложенное дорогой, новое. Результат ещё неизвестен. Поэтому, если пойдёт далее всё хорошо, то о ми-

нистерском приказе можно и не вспоминать. Забегая вперёд, скажу, что так оно и было. А если дела станут хуже, то этот приказ защитит Главк от ответственности, и даст возможность всю вину возложить на руководителей дороги. Вплоть до привлечения к уголовной ответственности. Метод предательский.

Надо отметить, что депо дороги специализировались и по видам тяги, и по обслуживанию поездов. Так электровазы грузового движения (ВЛ80) были приписаны к депо Чита. Электровазы пассажирского движения (ВЛ60) эксплуатировало депо Могзон. Соответственно, тепловозы грузового движения распределялись по депо: 2ТЭ10 “Л” и ”В” – Шилка и Могоча, серии ТЭЗ – Ерофей Павлович, Сковородино, Магдагачи и Завитая. (Борзя, как я уже писал, имело свой парк из тепловозов серии ТЭ-2). Пассажирские тепловозы были приписаны двум депо: Белогорск и Чернышевск-Забайкальский. Депо Хилок, Зилово и Шимановская приписного парка локомотивов не имели и были подменными пунктами локомотивных бригад. Соответственно, все депо, имеющие приписной парк локомотивов, имели ещё и маневровые тепловозы серии ТЭМ-2.

Для производства ремонта тепловозов грузового движения после пробега 360 тыс. км было выбрано депо Чернышевск. Оно не имело в своём парке грузовых тепловозов, поэтому направляемые туда новые детали и узлы грузовых тепловозов они могли ставить только на тепловоз, проходя-

щий у них подъёмочный ремонт. А это были тепловозы чужих депо. Остальные депо, занимающиеся ранее производством подъёмочных (ТРЗ) и больших периодических ремонтов (ТР-2) производили ремонт ТРЗ через 180 и 540 тысяч км пробега. И производили они ремонт, практически, своих тепловозов. Необходимые запасные части им подсылало депо Чернышевск из числа бывших в употреблении (снятых с тепловозов, стоящих у них на ремонте).

Ранее, описывая свою работу в локомотивном депо Тырма, я обещал, что позже опишу, как начну бегать, плюнув на свою солидность. Вот это время и подошло. Уже в Высокогорной у меня появился лишний вес. В смысле полнота. Мать мне говорила, что я по “конституции” буду, как её отец, к 40 годам набирать вес. Так и происходило. А на Забайкальской, при объезде дороги и просто в командировках, каждый вечер заканчивался “жирным” ужином с “рюмкой чая”, которая усиливала аппетит. Это также ещё прибавляло веса за счёт подкожных отложений. Короче, у меня от нормы стал почти полуторный вес. Стал делать зарядку. Не помогает. Ограничиваю (иногда) питание. Тоже нет результата. Жена подсказывает, что надо заняться бегом. Но это будет тяжело и не солидно.

На прикроватной тумбочке обнаруживаю тоненькую книжку. Называется “Я бегу марафон”. Автор – спортивный обозреватель газеты “Комсомольская Правда” Г. Швец. Я её убираю. Назавтра она опять на моей тумбочке. И так

несколько раз. В конце концов, я её прочитал. Там автор, будучи примерно в моём положении, занялся бегом и добился отличных результатов, как в беге, о чём говорило и название брошюры, так и, соответственно, в здоровье. Понимаю, что надо начать бегать. Но на это решиться уже и страшно.

Жене на вопрос, когда я начну бегать, отвечаю, что у меня нет спортивного костюма. Через пару дней костюм лежит на моей кровати. Говорю, что у меня нет и кроссовок. Появляются. Когда я сослался, что не могу начать бегать, т.к. нет и спортивной шапочки, жена её связала сама. Все пути к отступлению отрезаны.

10 февраля 1981 года в 6 часов утра (запомню на всю жизнь!) я вывел себя на улицу в спортивном костюме, кроссовках и шапочке. Решил, что пробегу по тротуару (в темноте никто меня не узнает) вокруг своего квартала. На глаз, это было метров 600. Центр Читы расположен на пологом склоне горы, поэтому надо было преодолеть небольшой подъём. Соответственно с противоположной стороны этого же квартала – спуск. В школе я бегал легко и 800 – метровку. Поэтому был убеждён, что задачу поставил посильную. Увы! Пробежать то расстояние я смог. Но на подъёме мне казалось, что мои ноги топают на одном месте. На горизонтальных участках и на спуске, конечно, было легче, но ненамного. К дому я подбежал на “чужих” ногах. Еле поднялся в квартиру на второй этаж и уронил себя на диван. Дышал как рыба на берегу. И чувствовал себя рыбой долго.

К обеду у меня воспалились мышцы ног (выше колена) так, что к ним прикоснуться было нельзя. Какой уж там бег. Три дня болели ноги. Но на четвёртый день прошло. Надо опять бежать. Так же в шесть часов утра вновь вытаскиваю себя на улицу. Тот же маршрут, и тот же результат! Опять три дня горят мышцы. Опять вытаскиваю себя на четвёртый день на улицу. И опять всё повторяется. И так 10 раз подряд. Потом ещё так же мучаю себя до 15 раз. Всё также. Время болей в мышцах ног сокращается, но дыхание по-прежнему подводит. Намечаю себе черту – 20 раз. Если и после того легче не станет, завязываю с бегом. Значит, “рождённый ползать – летать не может”.

Бегу 20-й раз. К концу дистанции чувствую, что можно расстояние немного увеличить. Это победа! Позже я где-то вычитаю, что для выработки рефлекса необходимо повторить любое действие 20 раз. Мучает любопытство, а какое же расстояние я всё-таки одолел. Беру 20-метровый шпагат и с сыном иду мерить. Оказывается, там не было и 500 метров. 480! Очень обозлился на себя. Только потом когда я стану бегать и 10 тысяч метров, 20 тысяч и даже 26 километров (это мой личный рекорд) без единой остановки и без потери дыхания, я пойму, что надо было начинать бегать со 100-метровки.

А вес мой станет уменьшаться только с 5-километровой дистанции. Тогда я прибежал уже весь мокрый от пота. Именно тогда я увижу, что у меня начали проявляться под кожей

ключицы. То же радость! Я их уже давно не видел. Стану читать все статьи и брошюры о пользе бега, сравнивать со своими результатами. Геннадий Швец напишет, что за ним бегали все собаки деревень, мимо которых он пробежал. Его клюнул даже петух в колено. Меня петух не клевал, но собаки за мной бегали. Вообще много общего. Забегая далеко вперёд, скажу, что я хотел тоже пробежать марафон. Когда бегаешь 25 километров, увеличивать дистанцию на полкилометра уже не проблема.

Но меня остановила жена. Она сказала, что тщеславие может дорого стоить. На моё заявление, что ведь бегают спортсмены и марафон, и даже более длинные дистанции, она заявила, что они потому мало живут. К врачу-терапевту надо прислушиваться. Я поинтересовался долгожительством спортсменов. Она права: Г. Федотов прожил 41 год, С. Знаменский – 36 лет, его брат Георгий – 43 года, В. Куц – прожил 48 лет. А все они чемпионы мира и Олимпийских игр именно в беге. Жена заявила, бегаешь 10 километров и бегай дальше также. Для здоровья этого достаточно. И я отступил от марафона. Заканчивая описание, связанное с бегом, могу отметить, что победа над собой была самая приятная для меня из всех других побед!

Но я зашёл далеко вперёд, в начало 90-х годов. Вернёмся назад, в начало 80-х. Весной 1981 года я летел самолётом из очередной командировки из Москвы. При посадке в самолёт всегда отхожу под крыло того самолёта и жду, когда толпа

пройдёт проверку у стюардесс и сядет на свои места. Не торопился ещё и потому, что знал, все садятся по указанным в билетах местам. А стоянку в очереди я не любил. Наблюдая со стороны за посадкой, узнал бывшего сокурсника и даже однокашника по институту. Это был тот самый “стукач”, которого мы вычислили в институте, после того, как жильцов одной комнаты перетаскают на “воспитательные беседы” чекисты. После окончания института, как я уже писал, он для нас пропал. Обо всех что-то знаем, о нём ничего.

Так вот, сейчас он тоже летел в Читу. Я пригласил его к себе в гости. За “рюмкой чая” беседовали. Он восхищался должностью, которую я занимал. Спрашивать прямо, он ли “заложил” тогда студентов своей комнаты, я не стал. Он сделал бы удивлённое лицо, и разговора не получилось бы вообще. А так я узнал (конечно, с его слов), что он работает в каком – то городе Европейской части страны старшим инженером. С железной дороги ушёл. (Возможно, по заданию.) Имел хорошую квартиру, дачу и автомобиль. По тому времени всё это – большая роскошь. На зарплату старшего инженера всё это не приобретёшь. У меня, при моей “неплохой” должности такой возможности тогда и близко не было. Я сделал вывод, что труд “стукача” хорошо оплачивается. Сколько человек он ещё заложил (в том числе, и в институте!), нам не известно. Подписка о неразглашении действовала. А моё поколение знало, как эти органы могут карать и карали, особенно в сталинские времена. Не бесследно для меня прошло

и моё пребывание в Магадане в 1956 году.

Осенью 1981 года начальник дороги вошёл с предложением в Министерство Путей Сообщения об изменении штатного расписания руководства дороги. Он убирал первого заместителя – локомотивщика и предлагал на эту должность назначить движенца. Одновременно вводилась должность заместителя начальника дороги, ведающего локомотивным, вагонным и энергохозяйством. Но уже не первым заместителем начальника дороги. Существовавшая должность заместителя начальника дороги, ведающего движением поездов и грузовой работой, объединялась с должностью начальника службы движения. Последняя на тот момент была без приставки НЗ. После объединения начальник службы движения приобретал приставку НЗ, то есть становился заместителем начальника дороги. Целесообразность этого предложения не вызывала ни у кого сомнения, поэтому МПС согласилось и сделало необходимые изменения. Вследствие таких преобразований Леонид Григорьевич Черных – локомотивщик – поехал работать первым заместителем начальника Дальневосточной дороги. (Кстати сказать, руководители локомотивной службы этой дороги потом мне говорили, что им стало легче решать многие вопросы). Эдуард Сергеевич Поддавашкин стал начальником службы движения тире заместитель. До этого он был «чистый» заместитель, а Сергей Викторович Гуков – начальник службы движения – стал “безработным”. Поедет работать на БАМ. Там он станет первым

заместителем начальника дороги. Правда, не сразу.

В связи с появлением свободной должности заместителя начальника дороги по локомотивному хозяйству начальник дороги пригласит меня посоветоваться о кандидатуре. Я предложу кандидатуру А. Белецкого. Он бывший заместитель начальника локомотивной службы, и на тот момент работал начальником Могочинского отделения дороги. У меня было и остаётся такое мнение – заместитель начальника дороги должен пройти школу руководителя отделения дороги. Других кандидатур на появившуюся должность я тогда не видел.

Каково же было моё удивление, когда на следующий день НЗ по кадрам Емельянович пригласил меня в кадры для заполнения анкеты на должность заместителя начальника дороги. Пошёл к начальнику дороги. Объяснил, что, если в вагонном хозяйстве я кое-что соображаю, т.к. когда-то там работал, то в энергетическом я – профан. Анатолий Матвеевич успокоил, что он мою кандидатуру уже согласовал с министерством, а в делах службы электрификации смогу разобраться. Все так начинают. Пришлось анкеты заполнять.

На этот раз в МПС мне странных вопросов не задавали. Водили кандидатов как всегда в кабинеты членов Коллегии МПС. Сидели в приёмных, в кабинете “ожидания”, это когда нас никто не принимал. На третий день в кабинете Министра в присутствии всех членов коллегии и начальников главков нас и утвердили на новые должности.

Вновь я объехал всю дорогу. Теперь знакомился с вагонными депо и участками электроснабжения. В памяти осталось воспоминание о вагонном депо Уруша. Но для ясности нужно небольшое отступление.

Все котельные, строившиеся на железной дороге, планировались работать на угле. Строились ещё при паровозной тяге, а паровозы как раз и работали на угле. Не случайно и котельные на станциях, и склады топлива в то время принадлежали локомотивным депо. На станции Уруша не было локомотивного депо, но было вагонное. Ему и отдали котельную. Перевод котельной на жидкое топливо поднимало культуру труда в котельной за счёт отсутствия угольной пыли и возможности всё покрасить. Я это видел в депо Хабаровск -2, где котельная изменила способ отопления при мне. Кроме того, это создавало удобства в работе. Никаких лопат, стокеров. Включил насос и топливо уже в котле. Но разрешение на перевод котла для работы на жидком топливе давало, чуть ли не Правительство страны. Поэтому на ДВЖД и ЗабЖД все котлы, кроме названного депо Хабаровск-2, были угольные.

Так вот, начальник этого депо (Уруша) в процессе разговора сказал, что его котельная работает на жидком топливе. Зная, как трудно добиться этой возможности, я спросил, кто им дал такое разрешение. Ответ: никто не давал. Да им оно и не надо. Дело в том, что это депо специализировано на ремонте вагонов-цистерн. В цистернах, как известно, пе-

ревозят и все виды жидкого топлива. А так как простой вагонов под разгрузкой был очень жёстким, а штрафы железные дороги за перепростой вагонов под разгрузкой брали солидные, то грузополучатели часто не успевали слить жидкость полностью и возвращали вагоны на станцию с остатками груза. Приёмосдатчики вагонов были женщины, залезать на «грязную» цистерну и заглядывать в её нутро довольно сложно и неприятно. Поэтому ими вагоны принимались не глядя. Вот поэтому на ремонт в депо они и приходили с остатками груза. Иногда, как говорил начальник, до трети цистерны. Поэтому он, никого не спрашивая, и перевёл свою котельную на жидкое топливо, “подаренное” ему грузополучателями. А топлива он получал столько, что даже делился с другими заинтересованными лицами.

Внедрённая новая система ремонта тепловозов не сразу, но начала приносить “дивиденды”. Конечно, эта система не могла дать 100%-ю отдачу. Во-первых, наша социалистическая система была (и остаётся ею до сих пор) безответственной. Поэтому, например, и новые поршни, и цилиндрические гильзы могли иметь скрытые дефекты. Во-вторых, не все слесари всегда выполняли работу качественно. Уж если на космических кораблях случаются неполадки, то, что спрашивать с депо. А там контроль и ответственность куда выше наших, железнодорожных. Но дела стали улучшаться. Был даже момент, когда утром локомотивный диспетчер выдал нам (и начальнику дороги) справку, в которой на внепланово-

вом ремонте числилось ноль тепловозов. Стояли только на плановом ремонте. И это тогда, когда локомотивные диспетчеры числились в штате службы движения. А там, мы знали, их постоянно накачивали требованиями вытаскивать всю локомотивную грязь. Отдельные дежурные по депо, не понимая этого, откровенно говорили ночью тому диспетчеру и то, что, в общем-то, никак не влияло ни на выдачу локомотивов под поезда, ни на безопасность движения поездов. Но аппарат службы движения знал, как использовать даже такую информацию.



Но это был разовый случай. И всё равно, тепловозы стали более надёжно работать с поездами, и движенцам стало труднее прятать свои грехи за локомотивщиками. А на Забайкальской дороге, как я убедился, руководители службы движения были такими же, как и на Дальневосточной. И тогда они стали показывать перед министерством так называемые “сходы тепловозов с кольца”. Что это такое? Я говорил, что тепловозы и электровозы работали на длинных плечах. Одно плечо было, если память не изменяет, чуть более 1000 км, другое чуть менее того же расстояния. Проезжая мимо основного депо, машинисты заявляли иногда отцепку от поезда для производства планового или внепланового ремонта. В этом случае из депо сменная бригада под этот поезд выезжала на другом локомотиве. Сменный локомотив принимался бригадой под депо, поэтому под поездом происходило только проверка действия тормозов. Влияние на продвижение поезда было или нулевое, или близкое к тому. Ведь смена бригад под поездом, в этом случае вела и к приёмке тепловоза там же. А на это закладывается дополнительное время. В общем, в

м

инистерстве с удивлением читали такие причины задержки поездов. Говорили, что подобная причина существует только на Забайкальской дороге, но движенцы упорно ежедневно выдвигали это как причину сбоев в работе дороги, приведш

их к невыполнению задания министра по сдаче поездов на соседнюю дорогу.

Вручение переходящего Красного Знамени коллективу депо Борзя.

Факт сокрытия своих грехов за другими службами движеньцы демонстрировали ещё до моего прихода работать после окончания ХабИИЖТа. Вот что рассказывал начальник локомотивного депо Хабаровск-2 П.А. Волошин. Он тоже был замучен такой же «справедливостью» ещё в период работы на паровозной тяге. Невыдачи паровозов под несуществующие поезда понудили его проделать такой эксперимент. Он заставил на трёх «холодных» (недействующих) паровозах развести костры в топке под трубой. Когда на всех трёх паровозах из трубы пошёл густой дым, он посадил на них по машинисту, предварительно их проинструктировав. Затем прицепил все три к действующему («горячему») паровозу и выдал четыре паровоза на контрольный пост, якобы вести поезда. Все четыре машиниста явились на контрольный пост и доложили дежурному по станции о готовности вести поезда. Дежурная, зная, что такое количество готовых к отправлению поездов на станции вообще-то нет, доложила об этом диспетчеру. Диспетчер вынуждена была дать приказ на отмену поездов по причине их отсутствия. Этот случай на движеньцев повлиял не сильно. Но факт такой был.

Кстати припомнился и другой интересный случай, рассказанный Петром Акимовичем Волошиным. На станции про-

изошёл проезд запрещающего маневрового сигнала со взрезом стрелочного перевода. Как всегда комиссия разбирает причины для принятия предупредительных мер. Понятно, что в этих случаях, как правило, виноват машинист – не наблюдал за сигналом. Иногда (правда редко) бывает, что виноваты СЦБисты. После ремонта неправильно собрали электрическую цепь. В том же случае, бесспорно, был виноват машинист. Пётр Акимович обратился к главному ревизору дороги и говорит: «Товарищ главный ревизор! Мы всегда при проездах запрещающих сигналов обвиняем и строго наказываем машиниста. Давайте хоть раз отнесём брак на службу связи». – А в чём мы их сумеем обвинить? – спрашивает ревизор. – А видите, с козырька сигнала не сметён снег, машинист и принял его за белый разрешающий сигнал! – Так и решили.

Кстати, начальник службы движения тире заместитель начальника дороги Э.С.Поддавашкин в будущем станет первым заместителем министра. Но основной опыт руководящей работы он приобрёл на ЗабЖД. О других тонкостях его работы расскажу чуть позже. Пока отметим, что он мог дарить дефицитные бытовые вещи (например, мне он “подарил” мебель) нужным с его точки зрения людям. Он же мог успешно прятать свои грехи за чужими ошибками или просто что-то выдумать во имя своего блага. Пример я только что привёл – “сходы тепловозов с кольца”.

После моего назначения заместителем начальника дороги

начальником локомотивной службы был утверждён Широглазов Владимир Викторович. До этого он был первым заместителем начальника службы. На освобождённую должность первого заместителя локомотивной службы я предложил начальнику дороги кандидатуру Никулина Владимира Михайловича. Начальник дороги предложенного мной кандидата знал по ДВЖД. Он с моим предложением согласился и поручил мне согласовать этот вопрос с начальником Дальневосточной дороги. (О переводе Никулина В. М. с ДВЖД в распоряжение начальника Забайкальской дороги.)

Здесь надо немного рассказать и о Широглазове, и о Никулине. Широглазов В. В. после института был направлен работать на Забайкальскую дорогу. Там он вырос как руководитель до начальника депо Завитая. На момент моего перевода на эту дорогу он работал первым заместителем начальника службы. Специалист он был грамотный, но, думаю, с точки зрения руководства дороги, он был ещё молодой. Работать мне с ним было легко. С ним связан и такой момент. Его отец работал в управлении ДВЖД начальником отдела в службе материально-технического снабжения. Я его знал и решал с ним многие вопросы в период своей работы в службе Дальневосточной. Видимо отец “протоптал” там дорогу и для сына. Во всяком случае, Владимир Викторович мне как-то сказал, что его хотят забрать работать в управление ДВЖД. Я об этом поставил в известность Анатолия Матвеевича. Начальник дороги пригласил его к себе. Вернулся он не

скоро. О чём говорили, не сказал. Но от перевода на ДВЖД отказался.

Я давно заметил, что если во главе коллектива стоит грамотный и порядочный с точки зрения нравственности руководитель, то и вокруг себя он собирает себе подобных. Таким был Палихов, поэтому он Широглозова и не отпустил. И полная противоположность – тип другого руководителя. Тот, наоборот, от грамотных, трудолюбивых и честных специалистов избавляется. Я потом приведу такие примеры, но наблюдательные люди и сами это давно заметили.

Теперь о Никулине. Владимир Михайлович после дизельного цеха руководил всей подъёмкой. Когда меня назначили работать в службу ДВЖД, он работал заместителем начальника депо по ремонту. Мне приходилось с ним решать многие вопросы. Ведь тепловозы депо Хабаровск-2 на тот момент осуществляли 60% грузоперевозок на ДВЖД. Работа с ним была плодотворной. Он хорошо разбирался в деле, знал ремонтные кадры, а наши взгляды на ремонт тепловозов совпадали. Бывая часто в депо, я планировал с ним работу по выпуску тепловозов на несколько дней вперёд. Но через два – три дня, выхода тепловозов с ремонта по намеченному плану уже не получалось. Разговаривая по телефону из управления дороги, я начинал возмущаться. Ведь планировали вместе, а теперь (так выглядело!) он план срывает. Владимир Михайлович замыкался и ничего на мои упреки не говорил. Тогда я садился в автобус и ехал в депо. Там про-

верял всё, что было запланировано досконально, разговаривая, в том числе и со слесарями. Они знали меня, я знал их. Получалось, что непредвиденные мелочи (просто мог и слесарь заболеть, например) корректировали спланированную работу по сроку на более позднее время. Вины Никулина там я не усматривал. Так восстанавливалось взаимопонимание.

Я это рассказал для того, чтобы можно было понять следующий факт. Когда стал работать на моём месте в управлении ДВЖД Леонид Мартынович Коренко (после назначения его брата начальником локомотивного главка и членом Коллегии МПС, я об этом ранее рассказывал), он тоже не понимал, почему спланированное срывалось. Но вместо того, чтобы разобраться в причинах, он начинал издеваться над способностями Никулина руководить цехами. Думаю, что здесь имело значение и то, что Леонид Мартынович сам тепловозы из ремонта никогда не выпускал. Работал только в заготовительных цехах мастером электроаппаратного цеха, там же и старшим мастером. Как увязать труд многих цехов для выхода из ремонта тепловоза, за который слесари твоего цеха или бригады получают зарплату, он не знал. Поэтому и выявить причины невыхода тепловоза из ремонта сам он не мог.

Но гадить в душу мог. Однажды уже поздно вечером он приехал в депо и стал разбираться с замом по ремонту по выходу тепловозов из ремонта. Точнее, по невыходу. Когда стал говорить повышенным тоном и с оскорблениями, Никулин

замкнулся. За 12 часов работы он устал. Нервы за день потрепал и себе, и другим много. Не знаю, чем Коренко окончательно добил Владимира Михайловича, но тот встал и так врезал заместителю начальника службы локомотивного хозяйства, что тот улетел в угол. После чего зам. начальника депо оделся и ушёл домой.

Конечно, после этого случая Коренко стал требовать его снятия с должности. Но Анатолий Матвеевич Палихов, работавший на тот момент заместителем начальника дороги, в отличие от Леонида Мартыновича в психологии людей разбирался. Работу тоже понимал. Знал, когда нервы сдают. Но, знал он и то, что теперь нормальной работы у этих двух людей не получится. А это скажется и на работе тепловозов. Поэтому он перевёл Никулина работать начальником депо Сибирцево. Согласитесь, нестандартное решение. Одновременно Никулин стал для зама начальника службы “не по зубам”. Начальник депо – номенклатура НОДа или начальника дороги. Хотя по работе они будут соприкасаться, чуть ли не каждый день.

Вот теперь, думаю, будет понятно, почему я решил забрать Владимира Михайловича работать на Забайкальскую дорогу, и почему начальник дороги сразу же моё предложение поддержал. Для ясности остаётся добавить, что это тот же начальник дороги, который, собираясь снимать Коренко с должности главного инженера депо, после назначения другого Коренко (Геннадия Мартыновича) на высокую должность

в МПС, резко изменил свои планы. Теперь он считал очень полезным для дороги назначить младшего Коренко начальником локомотивной службы. Никулин стал Леониду Мартыновичу опять “по зубам”. Палихов грамотных, честных и трудолюбивых людей берёт. Поэтому и дал согласие на его перевод работать на Забайкальскую дорогу.

Но к этому времени уйдёт с ДВЖД и Андреев Андрей Григорьевич. На Белорусской дороге своего начальника проводят на пенсию. На его место будет назначен Андреев. Надо отметить, что Андрей Григорьевич никогда не повышал голоса. Во всяком случае, за три года работы в управлении мне этого не довелось слышать. Но покинет он дорогу с кличкой “вежливый хам”. Вопрос о переводе Никулина мне пришлось решать уже с новым начальником ДВЖД – А. Л. Яцевич. Арнольд Леонидович согласился с моими доводами и подписал перевод.

Ещё одну характерную для А.М.Палихова черту хочу отметить. Депо Магдагачи хронически числилось отстающим. Хотя выполняло большую работу и имело большой приписной парк. Я даже был склонен считать, что там слаб руководитель. Когда я начальнику дороги выскажу свою точку зрения, тот спросит, а что я сделал для того, чтобы коллектив депо ожил. Я перечислил свои методы. Анатолий Матвеевич заметил, что я привык работать с руководителями этого депо, которых подвергаю, в основном, критике. Они уже свыклись с ролью слабых. А надо воодушевить весь коллектив.

Как? Вывести это депо по итогам квартала на первое место по дороге и представить его на присуждение переходящего Красного Знамени с соответствующей премией. Указал мне на мой опыт руководства отстающими депо с выводом их в передовые.

Принял критику к сведению, взял шефство над депо, помог в тех показателях, с которыми депо обычно не справлялось и Через какое-то время вручал Знамя этому коллективу. Получилось по предложению начальника дороги. Конечно, коллектив ожил. Но ожидал я от него большего.

Железнодорожники никогда трезвенниками не считались. Но была какая-то норма: на работе это не должно отражаться. На семье и, прежде всего, на жене “отражение” допускалось. Один интересный пример. Дороги подвергались ревизорским проверкам. Прежде всего, по безопасности движения. Для этого приезжал на дорогу крупный клерк из центрального ревизорского аппарата МПС. К нему добавляли ревизоров и инженеров с ближайших дорог, и они работали. Конец трудового дня, как правило, заканчивался обильным чревоугодием с принятием необходимого количества алкоголя. Ревизоры на этом приобретали порядочный опыт и могли перепить (не путать с “перепеть”) многих.

И вот однажды к нам приехал такой ревизор и начал проверку с начала дороги, со станции Петровский завод. От локомотивной службы к нему был приставлен заместитель начальника службы по эксплуатации Дураченко. Мы его назы-

вали Тимофеевичем. Человек он порядочный и не злоупотреблявший спиртными напитками. Проверили они Петровский Завод, затем Хилок и Могзон. На проверку объекта уходит день, вечером – подведение итогов проверки. Затем – плотный ужин. Перемещение на следующий объект ночью в служебном вагоне. По прибытию в Читу Тимофеевич зашёл ко мне в кабинет и просит его заменить кем-то другим. Причина – он больше в таких объёмах принимать алкоголь не может. Слабаки локомотивщики в сравнении с ревизорами.

Ещё о начальнике дороги. Меня удивляло, как работает Анатолий Матвеевич с документами. Когда бы к нему не зашёл, у него на столе лежит один единственный документ, с которым он на данный момент и работает. Стол чистый. У меня, да и у других, на столе всегда куча бумаг, с которыми ещё предстоит работать. Отработанные документы в папке уходили к секретарю. Я первоначально думал, что он не все документы читает. Но ошибался, так как на каждом проходящем ко мне документе чуть ли не против каждого абзаца находил его комментарий.

У него в столе было много графиков и диаграмм о работе дороги в предыдущие годы. Надо отметить, что при его руководстве дорога не реже раза в год получало переходящее Красное Знамя за победу в социалистическом соревновании за какой-нибудь квартал. Бывало и дважды. Как он этого добивался? В том числе и так. Собирал он у себя в кабинете в середине квартала весь генералитет управления и на-

чинал анализировать цифры, по которым дорога могла претендовать на победителя того самого соревнования. Вначале те, которые успешно выполнялись. Затем те, по которым было отставание. Доставал из стола свои графики и смотрел, а как в предыдущие годы эта цифра выглядела именно в этом квартале. Если систематически – провально, и сейчас была далека от требуемой, он делал заключение, что за неё не стоит и бороться. Если же она была близка к требуемой цифре по условиям соревнования, и в предыдущие годы всегда выполнялась, он давал задание “генералу”, от которого зависело её выполнение, заняться этим показателем вплотную, а ему докладывать результат. Цифра подтягивалась. Таким образом, он исключал случайные провалы. А это давало коллективу, и, прежде всего, управления дороги, моральный и материальный стимул в работе.

Ещё одно наблюдение. Как известно, Россия – северная страна. В Сибири лето короткое. И за этот короткий промежуток времени надо подготовить путь к работе в зиму. Палихов делал ставку на капитальный ремонт пути, опережая средний и текущие ремонты. А это значило, что нужно было максимально, с перевыполнением плановых цифр, заменить рельсошпальную решётку новой. С освежением балласта. Путьцев это радовало. Но для смены рельсошпальной решётки надо прекратить на этом перегоне движение поездов. У движущихся на графике это выглядело “окном” – пустое место. А путьцам и требовалось для выполнения тех

работ “окно”.

Министр или его заместитель, проводя ежедневные селекторные совещания по работе сети дорог, почему-то использовали предоставление этих окон как меру наказания. Если по какой-либо причине дорога не выполнила задание по сдаче вагонов на соседние дороги, то на завтра ей запрещалось предоставлять “окна” для ремонта верхнего строения пути. А что это значило?

Во-первых, все летние путевые работы планировались на весь тёплый период. (Зимой рельсошпальную решётку из замёрзшей земли не вырвешь!). И если окно отменялось, то это значило, что в зиму путь будет подготовлен хуже, чем планировалось. Значит, хуже будет и его пропускная способность. То есть, такой командой министр сознательно закладывал в перспективу ухудшение работы дорог.

Во-вторых, к окну путейцы готовятся. Готовят технику, решётку (рельсошпальную), материалы, инструмент, людей и даже продукты. И вдруг отмена. Всё готовилось зря. Как рядовой путеец должен расценить такую команду министра? Ему путь не нужен, а мне и подавно! Расхолаживает коллектив. И что, этот коллектив будет потом напрягаться, да и ещё с удовольствием?! Я это объяснял себе опять же тем, что это руководят движенцы, в этих вопросах “евнухи”. (Слово “евнухи” взято из анекдота, о способности евнуха определить, какая женщина способна возбудить у стареющего эмира страсть.)

Анатолий Матвеевич Палихов понимал значение летних путевых работ для Забайкальской железной дороги. Поэтому он команды о запрете предоставления “окон” не выполнял. Они путейцам предоставлялись, а движенцам категорически об этом запрещалось говорить при разговоре с министерством. Так минус на минус давал плюс. Путь оздоравливался. И это давало положительный эффект: в период руководства дорогой Палиховым крушение на дороге было редкостью. Его “сменщики” добьются потом таких “успехов”, что ежегодно (например, в период руководства дорогой А.И.Довгялло) будет происходить до трёх крушений поездов из-за неудовлетворительного состояния пути. Довгялло чётко выполнял все команды МПС. Путь пришёл в негодное состояние.

Ещё одной чертой отличался Анатолий Матвеевич от других начальников дорог. Однажды он в присутствии всех начальников служб поднял начальника врачебно-санитарной службы и спросил его о состоянии здоровья сидящих в кабинете руководителей служб. Тот замялся. Никто никогда этим вопросом не интересовался. Ходят на работу и ладно! Ну, иногда кто-то заболел, ну и что? Починили, и опять вперёд! Анатолий Матвеевич разъяснил, что руководители служб работают с повышенной нагрузкой: для них практически нет ни праздников, ни выходных дней, да и не всякую ночь дадут поспать без ночных телефонных звонков. Поэтому он потребовал от начальника врачебно-санитарной служ-

бы составить график оздоровления руководителей служб. В них входили: начальник службы, два его заместителя и главный инженер. По тому графику кто-то из службы по очереди находиться неделю в профилактории Карповка (это в 30 км от Читы). Такое оздоровление должно быть ежегодно и не в ущерб очередному отпуску. – У них много сверхурочных часов, поэтому будем считать это отгулами, – пояснил начальник дороги. Такого “приёма” в работе с подчинёнными мне не доводилось больше нигде встречать, ни от кого слышать и даже где-либо прочитать.

Андреев Андрей Григорьевич не совсем бесполезно поработал на ДВЖД. Он уловил, что дорога, имея далеко не полную численность от потребного штата, с перевозками справлялась. Надо просто на коллектив поднажать, как следует. Что он и демонстрировал, в том числе и в период моей работы там. Не знаю, как он убеждал министра Конарева, но получил благословление. Так родился Белорусский метод. Его суть: начальник дороги сокращает на четверть свой штат (а на Белорусской он был укомплектован на 100%, в этом я убедился сам, бывая у них в командировке), а высвободившийся фонд заработной платы распределяется на оставшихся железнодорожников. Таким образом, происходит повышение зарплаты у работников Белорусской. За счёт повышения производительности труда.

Министр не зря поддержал начин А.Г. Андреева. Теперь министерство понуждало другие дороги делать то же самое и

повышать зарплату своих сотрудников. А она в то время была невелика. Я называл свою зарплату, когда стал работать в депо Хабаровск-2 бригадиром. Таким образом, в МПС резко повышалась производительность труда при сохранении того же фонда зарплаты и той же выполняемой работы. Но на многих дорогах, особенно в Сибири, численность не позволяла производить такое сокращение. На них давили. Говорят (в министерстве), что готовилось присвоение звание Героя Соцтруда и Андрееву, и Конареву. Конарева вроде бы планировали перевести работать в Правительство. Но излишний жим на сокращение штата привёл к тому, что были сокращены в массовом количестве дежурные по переезду. За короткое время на нерегулируемых и неохраняемых переездах произошло два столкновения пассажирских поездов с автомобилями. Были большие человеческие жертвы. Это смазало эффект Белорусского метода, но не совсем. Андрееву звание Героя Соцтруда присвоили. Министру дали орден Ленина. А в Правительство брать его передумали.

Ещё одно воспоминание. По итогам работы за квартал локомотивному депо Шимановск было присвоено Переходящее Красное Знамя управления дороги. Вручить его поручили мне. Была торжественная часть, была и самодеятельность с последующими танцами. Но начальник депо Копылов после самодеятельности пригласил меня и ещё ряд товарищей к себе на квартиру “обмыть Знамя”. Начальник депо – участник Великой Отечественной войны. На торжествен-

ной части присутствовал при всех наградах. А их у него было много. И не только медали, но и ордена. А вспомнил я это вот зачем. Когда он дома снял свой пиджак и повесил его на спинку стула, я задал такой вопрос: «Если бы Вам сказали, что отбираем все награды, кроме одной, которую имеешь право выбрать, какую бы оставил при себе?» Он, почти не раздумывая, ответил: «Медаль «За отвагу». Почему? Пояснил так. Это единственная награда, которую не давали никому в тылу. Все, кто ею награждён, заработали её в окопе. Убедительный аргумент – ценится она фронтовиками дороже ордена.

Зимой, в начале 1983 года начальник локомотивного главка Павел Ильич Кельперис собрал в Чите заместителей начальников дорог, ведающих локомотивным хозяйством, Восточно-Сибирской, Забайкальской и Дальневосточной дорог и повёз их в Тынду. Цель: разъяснить на месте необходимость оказания помощи Байкало-Амурской железной дороге в содержании локомотивного парка. Летели из Читы в Тынду на маленьком самолёте и низко. Я смотрел на землю и видел только снег и голые деревья. Лес был в основном – лиственница и берёза, мне пришла в голову мысль, что за такими деревьями животным спрятаться от «летающих» браконьеров негде.

Подлетая, а потом и отлетая из Тынды, сверху хорошо были видны чёрные клубы дыма, которые извергались восемью паровозами и рядом мелких котельных, и которые закрыва-

ли город. Будущие котельные КВТК и ДКВР только начинали строиться. Показали первый корпус локомотивного депо. Он тогда был ещё единственный корпусом из всего будущего депо. Корпус был рассчитан на шесть стойл тепловозов серии ЗТЭ10М. И как нам пояснил кто-то из местных руководителей, корпус рассчитан не для ремонта локомотивов, а для теплого их отстоя и приёмки/сдачи их бригадой. Я тогда искренне и по здоровому позавидовал локомотивным бригадам этого депо. В таких условиях зимой нигде в Сибири и Дальнем Востоке машинист и его помощник принять или сдать локомотив в то время не могли. Но завидовал я им зря. «Недолго музыка играла...», корпус отдадут под пассажирские поезда. Почему? Об этом попозже.

Убедившись, что ремонтировать локомотивы на БАМ ж.д. пока негде, мы потом будем более благодушно ремонтировать тепловозы этой дороги. Хотя и испытывали большие трудности с содержанием собственных приписных локомотивов.

О судьбе двух начальников депо хочу рассказать отдельно. Это руководители депо Шилка и Борзя. Вначале о Шилке. Руководил им знающий дело и людей человек. Не буду называть фамилию. Мне нравилась его рассудительность, забота о коллективе и об отдельных работниках. В общем, человек соответствовал занимаемой должности. На выходной день он поехал на рыбалку на своей служебной машине. Не один, а с друзьями. Там выпили. Когда возвращались

домой, машину опрокинули в кювет. Помяли кузов. Шилка небольшая, новости быстро разносятся по городу. Естественно, узнали в райкоме КПСС. Потом – и в обкоме партии. Обком потребовал от начальника дороги освобождения начальника от занимаемой должности. Начальник дороги передал это требование мне, дополнив его ещё и требованием срочного подбора нового кандидата.

Не хотел я снимать с должности. Считал, что достаточно объявить ему строгий выговор. Во-первых, Забайкальская дорога не имела большого резерва руководящих кадров. Во-вторых, я придерживался мнения, которое однажды высказал на пленуме Ванинского райкома КПСС. Суть его в следующем: я всегда отличу человека, который один раз в год напьётся и совершит прогул, а остальные 364 дня в году добросовестно, а, главное, полезно “пашет” в интересах коллектива и производства, от того, который ни разу не напьётся, но и толку от него на работе мало. В общем, я начал “тянуть резину”. Через неделю Палихов спросил, подобрал ли я замену. Попытался объяснить, что не вижу смысла. Тогда он мне сказал, что обком КПСС аналогичное требование предъявит ему и по мне. Мол, его уже об этом предупредили. Пришлось снимать с руководящей должности неплохого руководителя.

А о начальнике депо Борзя у меня сложилось противоположное мнение. Депо работало слабо. Много случаев появления на работе в нетрезвом виде. Я даже однажды, подводя итоги работы этого депо, сказал, что для полноты карти-

ны и “повышения производительности труда” в цехах этого депо надо поставить бочку с пивом. Ну, чтобы не мучились с похмелья, когда “горят трубы”. Сам начальник депо тоже появлялся на работе не всегда идеально трезвым. Рассказывали, что в поддатом состоянии он даже гонялся за женщинами, работающими в депо во второй смене. Имел взыскание. Но финалом стало то, что машинист пассажирского поезда, в котором его начальник ехал в Читу на совещание, совершил проезд запрещающего сигнала. Я сразу предложил начальнику дороги этого начальника снять и больше к руководству не подпускать. Считал и считаю, что машинист пассажирского поезда – это элита депо. Их тщательно подбирают. А уж когда с поездом едет его непосредственный начальник, он должен бояться, резко тронуть с места состав. Начальник дороги мою просьбу удовлетворил.

Уж коли затронул депо Шилка, то сразу вспомнил и о подборе нового начальника. Вообще, на Забайкальской дороге переместить специалиста даже с повышением по должности непросто. На своих местах они обрастают природой, рыбалкой, охотой и переезжать даже в Читу не хотят.

А тут Шилка! Небольшой городок. Меня даже удивляло, почему селения уровня обычного посёлка, в лучшем случае с прибавкой «городского типа», получили название городов. Мне более было понятно, например, почему в Хабаровском крае посёлок Чегдомын назывался посёлком городского типа, хотя признаков города он имел немало: и асфальт, и мно-

гоэтажные дома, и дворец культуры, и так далее, в нём имелись. Потом понял, что там смотрят на жизнь практичнее. Ведь в посёлке учителя и врачи имеют бытовые льготы, в городе – нет.

Так вот, в самом депо Шилка из заместителей ещё никто до уровня руководителя предприятия не дорос. И в других депо туда ехать те, кто “дорос”, согласия на переезд не давали. Начальник дороги по смене начальника депо Шилка давил и на начальника Могочинского отделения дороги. Тот предложил мне кандидатуру главного инженера депо Могоча. Я сам его рассматривал, но в нём ещё было много детского, что никак не соответствовало предлагаемой должности. Поэтому я НОДу сказал, что ведь “он ещё дурак”. Тот возразил тем, что лучшего мы не найдём. И я дал согласие.

Вновь назначенный начальник локомотивного депо Шилка долго сохранялся в «детском возрасте». Приведу такой пример. Приезжаю на станцию Шилка. По неписаному закону руководители всех местных железнодорожных предприятий прибывают к прибытию начальника дороги или его заместителей к служебному вагону и докладывают о положении дел на узле. Все прибыли, кроме начальника локомотивного депо. Спрашиваю у заместителя начальника депо, где начальник. Отвечает, что у него жена родила, потому он отсутствует. Ладно, причина уважительная. Через несколько часов, уже находясь в депо, встречаю на проходе из цеха в цех начальника депо. Он пьян. На мой возмущённый вопрос от-

вечает: «Ну, Сергей Данилович, у меня же дочь родилась!» Объясняю ему, что в его тысячном коллективе у кого-нибудь в этот день или на завтра тоже кто-то может родить или праздновать юбилей, так что, он им разрешает приходить на работу пьяными? Вот такой уровень сознания.

Пройдёт с десяток лет. Я уже буду работать на БАМе. Еду в поезде. Подъезжаем к станции Шилка. Вижу, женщина вышла из соседнего купе с чемоданом. Значит, живёт в этом городе. Интересуюсь у неё, кто возглавляет локомотивное депо? Оказывается, старый знакомый. С удивлением ей говорю, что за десять лет начальник депо либо идёт на повышение, либо на понижение. Она говорит, что этого начальника не снимут, потому что он без подарка в управление дороги не ездит. Вот и весь секрет долгожительства.

Однажды в разговоре с заместителем начальника дороги по кадрам Емельяновичем услышал от него вопрос, почему я не ходатайствую о присвоении мне звания “Почётный железнодорожник”. Вопрос меня удивил. Всю жизнь считал и считаю, что награды не просят. Их даёт Родина лучшим своим гражданам по представлению вышестоящих руководителей. Я ответил, что для себя никогда ничего не просил и просить не буду. – Ну и останешься без значка, – резюмировал разговор главный кадровый специалист Забайкальской железной дороги. Это вторая особенность, которую я открыл для себя, работая на этой дороге. (Забегая вперёд, скажу, что это звание мне присвоят в период работы на Байкало-Амурской

ж.д. и даже неожиданно для меня.)

Груз на восток страны шёл с постоянным нарастанием. Росла торговля с Японией, Монголией. Из портов Приморского и Хабаровского краёв рос грузопоток и в наши северные области: Магаданскую, Сахалинскую и Камчатскую, а также Чукотский национальный округ. Развивался и Дальний Восток, особенно после военных конфликтов на границах с Китаем. Приём грузовых поездов по станции Петровский Завод (стык с Восточно-Сибирской) часто доходил до цифры 90. (Обратный поток не был таким напряжённым, т.к. в нём было много порожних вагонов, следующих назад под погрузку в Западной Сибири, на Урале и Европейской части СССР). Сеть от такого количества поездов задыхалась. Достаточно сказать, что, например, по Свердловской железной дороге грузовые поезда следовали с интервалом 10 минут, а ведь были ещё и пассажирские!

Министр Иван Григорьевич Павловский (Герой Социалистического труда!) от занимаемой должности был освобождён. Не справлялся с обязанностями. Новый министр путей сообщения Николай Семёнович Конарев внёс новшества в работу дорог и руководство министерством. Так как больше всего препятствием на продвижении грузов по железным дорогам СССР (по оценкам руководителей дорог, а они почти все движенцы) было локомотивное и вагонное хозяйство, то на должность заместителя министра путей сообщения он пригласил, а правительство потом утвердило докто-

ра технических наук, профессора Бориса Даниловича Никифорова. С моей точки зрения, решение Н.С.Конарева было правильным. Борис Данилович обладал большими знаниями и мог не только командовать, но и слушать. У меня получалось находить с ним общий язык по многим вопросам. Как к доктору наук я обращался к нему и с таким вопросом: нельзя ли догрузить тепловозы серии 2ТЭ10Л балластом с целью увеличения нагрузки на колёсную пару или, говоря техническим языком – на ось. Я уже говорил, что данные тепловозы в отличие от серии 2ТЭ10В имели на ось нагрузку на 2 тонны меньше. А так как движенцы, ссылаясь на общую мощность дизелей и тяговых электродвигателей, прицепляли их к поездам, по весу рассчитанным на 2ТЭ10В, то “Л”-ки часто буксовали, что вело к ускоренному выходу из строя тяговых электродвигателей по причине размотки бандажей якоря и кругового огня по коллекторам. Борис Данилович этот вопрос записал, а при следующей моей командировке в Москву попросил задержаться на субботу – будет время подробно этот вопрос обсудить. Остался на субботу. И он меня убедил расчётами, что этого сделать нельзя – рамы тележек на этот вес не рассчитаны.

Конарев Н.С. провёл расширенную Коллегию Министерства с приглашением не только начальников дорог и их заместителей, но и начальников служб, и многих начальников локомотивных депо. Вопрос – состояние локомотивного парка. С моей точки зрения, эффект той коллегии был близок к ну-

лю. Хотя там было много выступлений, посвящённых улучшению состояния и работы локомотивного парка, но я хорошо запомнил выступление одного пенсионера, Муратова, который в прошлом был замминистра и ведал вопросами локомотивного хозяйства. Он сказал, что главным в вопросе улучшения работы железных дорог и локомотивов является кадровый вопрос. И привёл статистику того периода, когда он работал, в сравнении с расстановкой кадров на обсуждаемый момент. – Тогда почти все дороги и отделения дороги, – сказал он, – возглавляли локомотивщики, поэтому железнодорожники справлялись с поставленными Правительством задачами по перевозке грузов.

Надо отметить, что примерно в это же время Генеральным секретарём ЦК КПСС будет избран Ю. В. Андропов. Он тоже будет озабочен состоянием экономики страны, в том числе, и состоянием железных дорог. Поэтому, по моему мнению, во главе отдела транспорта и связи ЦК КПСС, он поставит локомотивщика. Думаю не без влияния заведующего того отдела в Министерстве путей сообщения появится вторая должность первого заместителя. И им будет локомотивщик. Но поздно. Андропов вскоре умрёт. Следом за ним умрёт полуживой Генеральный секретарь ЦК КПСС Черненко. Перестройка М.С.Горбачёва закончится ГКЧП. И МПС вернётся на круги своя. Благо экономика в стране рухнет, возить станет нечего. А вниз по течению плывёт всё.

Но вернёмся к правлению МПС министром Н.С. Кона-

ревым. Он откроет в газете “Гудок” рубрику под названием “Трибуна начальника станции”. В каждой газете целая полоса будет отведена высказываниям начальников ведущих на сети станций. Что бросится в глаза: всем им не хватает власти. Они требовали, чтобы им предоставили возможность наказывать и локомотивщиков, и вагонников, и путейцев и прочие профессии железнодорожников, работающие на узле. Мне было интересно: если хочется такой власти, то нужно досконально разбираться в работе тех профессий. Наказание должно быть объективным, а это исключено без соответствующих знаний. Только один из всех выступивших с той «трибуны» начальник станции высказал мысль, что им для этого надо подучиться. Остальные уверены, – у них для вынесения приговора знаний достаточно.

Кстати говоря, я эту черту заметил и у многих начальников отделений дорог. Наверное, многие железнодорожники вспомнят (особенно, машинисты), что их наказывали часто и без вины. У меня на памяти такой разговор с начальником Тындинского отделения (тогда ещё – БАМ ж.д.) Коренченко. Спрашиваю, за что понижен в должности машинист такой-то. Ведь он (я разобрался в том случае) совершенно не виноват. Его “вина” только в том, что он управлял локомотивом, причастным к тому несчастному случаю. Его действия были правильными. А НОД отвечает, что если мы не будем наказывать машинистов, то они не будут нас бояться. Вот и вся мораль!

Вспоминаю работу двух локомотивных депо: Могоча и Магдагачи. Оба с большим приписным парком тепловозов, оба имели наибольшее значение в перевозке грузов по Забайкальской дороге. И как часто это тогда бывало, за ночь к утру там появлялось много локомотивов, зашедших на внеплановый ремонт. С учётом того, что парк тепловозов на дороге по рекомендации начальника дороги содержался минимальный, то начинались невыдачи тепловозов под поезда. Да и процент неисправных локомотивов тщательно контролировался министерством. Начиналось давление на руководство депо с требованием ускорения выпуска этих тепловозов в работу. Но вот что отличало эти депо друг от друга. Депо Могоча в течение дня выдавало из ремонта почти все зашедшие на ремонт локомотивы. В Магдагачи этот процесс затягивался на сутки, а то и более. Хотя слесарей примерно одинаково недоставало и там, и там. Я долго не мог понять причину. Естественно, начальника депо Могоча я хвалил, а Магдагачи – ругал.

Причину вскрыл при тщательном анализе отчётов по состоянию трудовой дисциплины. В Могоче было всегда меньше прогулов и других нарушений, ведущих к наложению взысканий. Присмотрелся. И понял, что эти негативные моменты в депо Магдагачи регистрируются все, а Могочи нет. На мой прямой вопрос заместитель начальника депо по ремонту рассказал следующее. Случай прогула они регистрируют, но в записной книжке. А прогульщику – а это, как пра-

вило, связано с пьянкой – они предлагают выбор: или перевод на низкооплачиваемую работу на три месяца, или по требованию зама по ремонту отработать бесплатно вне графика на ремонте тепловозов определённое количество часов. Слесарь обычно выбирал второй вариант, т.к. по первому он много терял в деньгах. Вот они и вызывались на работу, когда в депо появлялось много неисправных тепловозов. Штат ремонтников резко увеличивался, число тепловозов, выходящих из ремонта, тоже увеличивалось. Вот и весь секрет.

Я не стал предавать огласке это факт, хотя в нём и были нарушения многих инструкций. Почему? Я рассуждал. Наказание проступка есть? – Есть! Виновный искупает свою вину трудом, причём – бесплатным. Даже в Уголовном кодексе есть наказание в виде принудительных работ. Нарушена статистика? А кому от тех цифр становится легче? В том же депо Магдагачи количество нарушений по годам не уменьшалось. Но в депо Могоча тепловозы из ремонта выходили раньше и вели поезда, а значит, дороге и стране с перевозкой грузов становилось легче.

Ещё один момент. Мне было поручено провести проверку одного отделения дороги на предмет готовности его в особых условиях. В случае ведения военных действий. В целом проверка дала положительный результат, военные остались довольными. Но один факт меня насторожил. На станции было оборудование для перевода паровозов работать с широкой колеи на узкую. Вагоны с этим оборудованием были по-

ставлены в тупик. Естественно, этим тупиком никто не пользовался. Поэтому начальник станции выгрузил перед этими вагонами несколько вагонов угля. В случае возникновения необходимости в переходе на узкую колею, до этих вагонов было не добраться. Перед этим мне рассказали, что представители КНР на Новый год дарили красивые календари всем руководителям той станции. Я сказал тогда начальнику станции, что, если он будет и далее так же думать о мобилизационной готовности своей станции, то китайцы принесут ему и орден, т.к. диверсантов им засылать не понадобится. (Подчёркиваю, отношения с Китаем тогда были напряжёнными).

Не могу не рассказать о случае, чуть не стоившем мне жизни. И всё из-за бега. Находясь в отпуске, я использовал его часть для укрепления здоровья в профилактории, который находился (я уже его упоминал) в Карповке. Там наряду с предписанными процедурами я самостоятельно нагружал себя физическими нагрузками. Утром зарядка, пробежка. Затем завтрак и предписанные лечебные процедуры. А после обеда я уходил на лыжах. Времени не жалел: и утром бежал примерно час, и столько же ходил после обеда на лыжах. Алкогольные напитки не употреблял совершенно, но пищу, в общем—то обильную, съедал всю и без алкоголя. Интересно, что мой вес в конце пребывания оказался ниже, чем был при поступлении в профилакторий. Главврач, как и другой обслуживающий персонал, назовут меня необычным клиентом.

Так вот в период моего пребывания в Карповке и случится тот упомянутый выше случай. Вечером я решил сделать пробежку. Помню, что читинское радио сказало, что в Чите температура воздуха -37 градусов. Карповка от Читы находится примерно в тридцати километрах, поэтому температура была одинаковой. Побежал привычной дорогой. Добегал обычно до развилки и возвращался назад. Но на этот раз решил возвратиться не по той, по которой только что бежал, а по другой, уходящей в сторону. Я почему-то был убеждён, что она тоже где-то соединится с первой. Побежал во имя разнообразия. Время позднее. Зимой темнеет рано. Надо отметить, что в том месте, как и в Монголии, дорог много и все в одном направлении. Снега там небольшие, земля песчаная, твёрдое покрытие отсутствует. Поэтому автомобилисты часто едут рядом с той, что уже накатана. Лишь бы деревья позволяли. Стемнело. Я всё время выбираю тропу или дорогу влево, надеясь, что она меня выведет на первую, которая и приведёт меня к профилакторию. Начал уставать, а огней нигде не видать. Передо мной был последний, как мне казалось, подъём, за которым я увижу огни профилактория. Взбегаю на него и... никаких огней. Круговая темнота. Вот тут я растерялся: дальше бежать – это неизвестность. Я понял, что заблудился. Места безлюдные, вокруг лес. Я в спортивном костюме и кроссовках. Мороз покрыл меня уже всего инеем. Возвращаться? По часам я понял, что бежал примерно час, это по расстоянию – более 10 км. Ещё 10 км бе-

жать не смогу. Шагом идти – замёрзну. Признаюсь, я даже представил себе, каким найдут мой труп. Но тут приходит мысль, что вот так в панике и гибнут люди. Не паниковать! Таковую команду даю себе. Рассуждаю: 15 км я иногда уже бежал. Стало быть, полдороги назад я уже пробежать смогу. Потом приходит вторая мысль: а ещё 5 км я пробегу за счёт страха.

Поворачиваю назад. Дорог, как я уже написал, там много. Надо выбрать правильное направление. Вспоминаю, что когда бежал, луна появлялась из-за туч с левой стороны. Следовательно, теперь она должна быть всё время с правой стороны. Бегу назад и себя успокаиваю, что за 10 километров, которые мне теперь надо пробежать, мне кто-нибудь или что-нибудь обнадеживающее встретится. Начинаю экономить силы. Перехожу на быстрый шаг. Как только начинаю замерзать – опять бегу. Луну держу всё время с правой стороны. Минут через сорок обратного пути услышал вдали рокот тракторного двигателя. Поворачиваю на этот звук и умоляю двигатель не заглохнуть. Минут через 10 выбегаю на поляну, на которой стоит буровая вышка и бурит землю. Всё, я спасён!

Подбегаю к геологам и уверенным голосом (как будто я только что не был в панике!) спрашиваю про дорогу к профилакторию. Они рассказывают и как-то странно смотрят на меня. Пошёл по указанному направлению и засомневался – в темноте я не могу определить места, где мне надо сделать

поворот направо. Возвращаюсь назад. Один из геологов выводит меня на дорогу и говорит, что метров через пятьсот и будет оздоровительный центр. Добежал остальные метры уже на крыльях радости. А когда вошёл в свой номер и посмотрел в зеркало, понял, почему на меня смотрели странно – я весь был покрыт уже не инеем, а льдом. Налил полную ванну горячей воды и залез в неё для согрева. Мне казалось, что вода была максимально горячей, а моё тело дрожало в этой воде от холода.

Последствий от переохлаждения организма не было. Когда бежал обратно, приходил к мысли, что, если выберусь живым, бегать брошу. А наутро здраво рассудил: из-за бега я заблудился, т.е. меня завели в неизвестность ноги, но ноги меня и вывели. В общем, продолжил бегать, как и бегал и никому, кроме жены, про свою маленькую трагедию не рассказывал. Жена позже сказала, что целую ночь проплакала и попросила обо всём в подробностях рассказать детям. Рассказал. Интересно, а сейчас они об этом что-нибудь помнят?

Ещё один, но юмористический случай припоминается с тех пор. Лето 1983 года. Днём отправляюсь в очередную командировку по своей дороге. Тепло. Иду на поезд в форменной рубашке без пиджака. На плечах погончики. А выглядели они тогда так: на голубом фоне вышивались золотой нитью (для моей должности) три звёздочки. Без фуражки, но с чёрным галстуком. В руках портфель. Дорога на вокзал проходила мимо штаба Забайкальского военного округа. Терри-

тория огорожена бетонным забором. Прохожу мимо ворот. Их охраняют два солдата со штык-ножами у пояса. Солдаты стали по стойке “смирно” и отдали честь. Я кивнул головой. За спиной слышу, один солдат спрашивает у другого: «Кто это?» Второй отвечает: «Наверное, старший прапорщик». До вокзала шёл с улыбкой на лице.

Я уже упоминал, что Забайкальская дорога в основном выполняла транзитные функции по перемещению гружёных поездов на Дальний Восток. А так как в обратном направлении вагоны в большинстве своём возвращались порожние, то чётных (гружёных) поездов всегда было больше нечётных, в которых на запад следовал порожняк, т.е. составы из порожних вагонов. Нечётные поезда были длиннее по составу, поэтому количество локомотивов в обратном направлении для поездов требовалось меньше. Значит, с чётными поездами на восток уходило локомотивов больше, чем требовалось для ведения нечётных поездов в обратном направлении. Для обеспечения продвижения гружёных поездов локомотивы с востока возвращались на запад резервом, т.е. без поездов. Движенцы этот принцип хорошо усвоили, и нужное количество локомотивов ежедневно возвращали резервом в нечётном направлении.

Но бывали моменты, когда чётный поток поездов по какой-либо причине обрывался. Например, крушение на одной из сибирских дорог. В этом случае требовалось прекратить забирать локомотивы резервом в западном направле-

нии, и даже, наоборот, подослать их в нужном количестве в восточном направлении. Ни разу за все четыре года моей работы на той дороге движенцы с этой обязанностью не справились. Утром, придя на работу, я видел, что движение поездов по дороге застопорилось из-за (говоря на языке автомобилистов) пробок на дороге. Станция Уруша, где локомотивы отцеплялись от поездов и прицеплялись к поездам обратного направления, запечатывалась поездами сама, и на подходе к ней на перегонах с обеих сторон стояли поезда, так как на станцию нельзя было въехать из-за отсутствия свободного пути. Локомотивы с гружёными поездами по причине аварии для вывоза нечётных поездов не подошли. И даже, наоборот, служба движения по привычке определённое количество локомотивов вернуло в западном направлении без поездов. Брать нечётный поток со станции Уруша стало нечем.

Потом после устранения аварии на соседней дороге подходил и чётный поток, но и его станция принять не может – пути забиты встречными поездами без локомотивов. В управлении поднимался шум. Срочно рассылались по станциям и депо работники локомотивной службы и локомотивных отделов отделения дороги. Это подавалось министерству как уже принятые меры для обеспечения продвижения потока поездов. Почему поезда стоят? Нет локомотивов. А то, что локомотивы стоят на перегонах с поездами, но их нельзя пропустить – Москве не видно. И что меня удивля-

ло, будущий первый заместитель министра путей сообщения ни разу тоже не предусмотрел образования «восьмёрки». («Восьмёрка» – это фраза движенцев – когда поезда стоят на станции по причине отсутствия локомотива, а локомотив не может въехать на станцию с поездом и без поезда по причине отсутствия свободного пути). Но для должности первого заместителя министра – это мелочь. Есть другие, более необходимые черты. А он ими обладал.

Например, было предусмотрено вводить выбитые пассажирские поезда в график. Проще говоря, это значит нагнать упущенное по чьей либо вине время. Обычно над этим думать надо. Движенцам за ведение поездов по графику выдавалась премия. Следовательно, ввод поезда в график – это премия. Так вот, движенцы эту премию обеспечивали себе без труда. Они предусматривали пассажирскому поезду на какой-либо станции стоянку длительностью в один час. Прибывал пассажирский поезд на одну из линейных станций и стоял целый час. Его спокойно обгоняли грузовые поезда, а пассажирский стоит. Но час стоит не всегда. Если он шёл с опозданием, например, 40 минут, то стоял на этой станции только 20 минут. Ну и так далее. Так «вводился» поезд «в расписание». Диспетчера и их руководители получали премиальные. Ну а что сотни пассажиров прозябали на этой станции бесполезно и прибывали в пункт назначения на час позже – это мелочь.

Запомнились мне встречи и разговоры с начальником

станции Белогорск. Бывая на линейных станциях, я всегда заходил к начальнику станции поговорить о делах, узнать его мнение о руководителях подведомственных мне предприятий. Кто и что из них тогда говорил, мне сейчас не вспомнить. А вот начальник станции Белогорск (а это крупная сортировочная станция Забайкальской дороги, от неё уходит однопутный участок до областного центра – Благовещенск) запомнился. Николай Иванович Дунаев никогда не жаловался мне ни на начальника локомотивного депо, ни на начальника вагонного депо, ни на начальника дистанции электроснабжения. Всегда говорил, что они находят общий язык между собой, и проблемы не возникают. Нравился мне и его деловой подход к обсуждению любого вопроса. Болел он за станцию и коллективы, там работающие. Эта болезнь и сведёт его в могилу досрочно. Умрёт он от инфаркта, чуть перешагнув 40-летний возраст. Он других защищал и оберегал, но его самого руководство отделения и дороги не щадило.

Интересна в связи с этим реакция председателя дорпрофсожа. Для некомпетентных читателей поясню, что это высший профсоюзный руководитель на дороге. Так вот, когда я ему указал, что в таком возрасте люди не должны умирать, что это предмет для разбора в профсоюзе, он мне ответил: «Ничего здесь непонятного нет. Просто он не умел расслабляться!» Это надо понимать, что мало или редко пил водку. Вот так стоит профсоюз на защите здоровья трудящихся. Я употребил глагол «стоит» в настоящем времени неслучайно.

На мой взгляд, за прошедшие с тех пор 30 лет профсоюзы лучшими не стали.

Через 30 лет в газете «Гудок» (№233-2013г) прочитаю о том, что на станции Белогорск к 100-летнему юбилею повесят мемориальную доску. На ней изображён почётный железнодорожник Николай Дунаев, который руководил станцией с 1980 по 1983 год. Эдуард Поддавашкин, бывший руководитель той станции, впоследствии дослужившийся до должности первого заместителя министра путей сообщения, при открытии мемориальной доски сказал: «Николай Иванович был настоящий русский инженер, не только творчески и технически грамотный, образованный, но и человек особой культуры, уважительно относящийся к людям». Правильно сказал Поддавашкин, но не сказал, кто и как довёл его до инфаркта, отправив на тот свет в 40 лет. Сам он был одним из этих «кто», работая начальником службы движения – заместителем начальника дороги.

Ещё одно интересное воспоминание связано с работой на тот момент пассажирских поездов. Я уже говорил, что движение было очень интенсивным, станции перерабатывать поезда не успевали. Поэтому станция часто не принимала поезда: нет свободных путей. Поезда стояли на перегонах в ожидании освобождения того или иного приёмо-отправочного пути. Среди них стояли и пассажирские поезда. Таким образом, они выбивались из графика. А так как таких задержек было по сети много, то и опоздания поездов становились

значительными. Вот с этим опозданием пассажирских поездов у меня и связан анекдотичный случай. Мне надо было ехать в командировку в одно из восточных депо. Нужный мне поезд прибывал на станцию Чита после 12 часов ночи. Уточнив у диспетчера время его действительного прибытия (он опаздывал на два часа), я пришёл на вокзал ко времени фактического прибытия пассажирского поезда. Войдя в вагон, спрашиваю с юмором проводника: «Поезд опаздывает на два часа или на 26?» Проводница остановилась, подумала и сказала: «На пятьдесят!». Вот так, поезд от Москвы до Читы был выбит из расписания на двое с лишним суток. И это был не анекдот. Такое было тогда перегруженное движение на железных дорогах Трансба.

Ранее в своих воспоминаниях о периоде работы в локомотивном депо Хабаровск я рассказывал о своём друге, которого назвал Николаем. С ним мы учились в институте в одной группе, потом работали в одном депо (Хабаровск-2). Какое-то время он жил вместе с женой у меня на квартире, потом ушёл жить на частную квартиру. Ещё в период учёбы в институте я женился. Он был свидетелем с моей стороны при регистрации брака. У меня с ним совпадали взгляды на жизнь в стране, в депо. Одинаково осуждали недостатки. Но после его перехода на партийную работу, наши взгляды стали резко расходиться. Произошёл и разрыв в нашей семейной дружбе. Мы перестали встречаться.

Прошли годы. Николай уверенно рос по партийной ли-

нии: после секретаря парткома локомотивного депо он работал заведующим отдела транспорта и связи Железнодорожного РК КПСС, потом секретарём этого РК. Идёт на повышение – его переводят на должность второго секретаря Хабаровского горкома КПСС, а потом “избирают” и первым секретарём. Слово “избирают” я взял в кавычки неслучайно. Избирали его вроде бы коммунисты, но на самом деле – руководители Хабаровского крайкома. Точно также тогда происходили и все выборы – из одного человека.

В 1982 году министр назначил меня председателем государственной экзаменационной комиссии в Хабаровский железнодорожный институт. В Хабаровск из Читы я летел на самолёте. Какого же было моё удивление, что меня в аэропорту прямо у трапа самолёта на чёрной “Волге” встречал Николай. Отвёз в гостиницу и сказал, что встреча продолжится вечером после работы. Так и случилось. Встреча продолжилась в одной из воинских частей в бане с парной и с бассейном. От хозяев там был полковник и ещё какой-то военный чин. Это за ними была баня. За организацию ужина отвечал заведующий городским отделом торговли. Заведующего я знал ранее по работе в Тырме. Знал с отрицательной стороны: проходимец без чести и совести. Это сразу настроило меня негативно к тому мероприятию под названием ужин. А когда после нескольких рюмок присутствующие стали отрицательно, если не сказать по-хамски, говорить о подчинённых и, вообще о народе, я возмутился. Помню, что

в процессе спора полковник с удивлением спросил: «Как ты мог с такими взглядами занять такую должность?» Помню и свой ответ: «Случайно!». (Ещё одно подтверждение названия моих воспоминаний).

После того «ужина» я с Николаем больше не встречался. Не люблю предателей. Он тоже встреч со мной больше не искал. Но за его дальнейшей жизнью, естественно, следил. Знаю, что в период “перестройки” Горбачёва Николай бражничал тоже с одним из наших однокурсников. Выпили изрядно. Однокурсник, его звали Валентин, пошёл провожать его до автобусной остановки. Стоя на остановке, Валентин вспомнил, что хотел передать жене Николая банку солений. У Валентина была дача. Оставил Николая на остановке, а сам побежал в гараж за той самой банкой. Зима, на остановке скользко после колёс автобусов. Николай поскользнулся и рухнул на дорогу. Встать не может по причине скольжения и алкоголя. Проезжал милицейский патруль, взяли первого секретаря Хабаровского горкома КПСС под белы ручки и отвезли в вытрезвитель. Кто жил в те времена, тот помнит борьбу с алкоголизмом и пьянством, проводимую Политбюро ЦК КПСС. В вытрезвителе у клиента спросили фамилию. Он назвал фамилию друга, с которым только что пил водку и который провожал его до остановки. Но когда стали его раздевать для мойки под душем и сняли с руки часы, обнаружили, что они именные. Прочитали и его должность. Милиционеры стали звонить своему начальству – как быть?

По цепочке звонок дошёл до начальника Краевого управления милиции. Тот тоже не знал, что в этом случае делать: с одной стороны идёт борьба с алкоголизмом, но с другой такая должность! Положение хуже, чем было у унтера Пришибеева. Решил доложить Первому секретарю крайкома. Первый секретарь, узнав фамилию, ничего не сказал и положил трубку. В общем, Николая помыли. А утром краевое радио оповестило об этом всех жителей края.

После освобождения от партийной должности свежeweмытый клиент с инфарктом лёг в больницу. Потом работал в мелиорации (это где хорошо знали, как деньги закапывать), но финалом стала его работа директором центрального рынка города Хабаровск. Как выразился один из наших общих однокурсников, «у него теперь всегда есть кусок масла на кусок хлеба». Но пить он не бросил. Сердце нуждалось в лечении. Ему даже делали шунт на сердце, и не где-нибудь, а в США. Сахарный диабет привёл к ампутации ноги. А ещё через некоторое время – к смерти. Как видите, КПСС рухнуло не случайно, ведь подобных николаев в ней на тот момент было море. Сгнили столпы!

И ещё одно воспоминание того же периода. У моей жены по линии отца в Сибири жил и учился двоюродный брат. Школу он окончил с золотой медалью и поступил в МГУ, на юридический факультет. Окончил и этот факультет с отличием, его оставили на преподавательскую работу в университете. Я его не знал, хотя знал, что у жены есть сибирские

родственники. Уже, будучи преподавателем, он на каком-то слёте познакомился с девушкой, которая была тоже юрист, но училась и проживала в Хабаровске. Когда дело дошло до свадьбы, невеста настояла, чтобы она проходила в Хабаровске. Для регистрации брака требовались свидетели. А он в Хабаровске никого не знал. Потом вспомнил про двоюродную сестру, нашёл её. В общем, при регистрации брака свидетелем с его стороны был я.

У него в Москве уже была комната в коммунальной трёхкомнатной квартире. Пригласил, бывая в Москве, заходить к нему в гости. У них родился сын. Т.к. и его жена теперь тоже была преподавателем в автомобильном институте, то вызвали её родителей (уже пенсионеров) к себе для воспитания сына. Папа жены Василия (так звали сибиряка) был участник войны. Это было использовано для расширения жилой площади. В конечном счёте, они стали владельцами всех трёх комнат той квартиры. А находилась она на улице Вернадского.

В Москве я тогда бывал часто. Заходил иногда и к ним в гости. Будучи в отпуске с женой, там же в Москве, тоже зашли в гости. Но Василий в это время уже болел – рак. Навестили его в больнице. Когда уходили, он помахал рукой из окна палаты. Вскоре он умер. Но у меня с этим знакомством связано два воспоминания.

Первое. У Василия в Сибири на родине работал директором школы старший брат. Он провернул какую-то проти-

возаконную афёру, не в корыстных целях, но в пользу школы. А по всем правилам этого было делать нельзя. В общем, следствие, суд и дали срок. По-моему, три года. Василий в МГУ берёт отпуск без содержания (в то время он уже был и кандидат юридических наук), приезжает на малую Родину, берёт то уголовное дело и доказывает на другом суде, что брат не виновен. Брата освободили. Это воспоминание для меня лишнее подтверждение, что у нас «закон, что дышло, куда повернул, туда и вышло».

Второе воспоминание связано уже с женой Василия после его смерти. Я продолжал заходить к ним в гости. Однажды она спросила у меня совета: мужчина-москвич предложил выйти за него замуж, так как ей быть? Я подсказал, что спрашивать надо у своего сердца: советники тут не нужны. В общем, вышла она за него замуж. А я вскоре стал работать в Монголии, в Москве стал бывать редко.

Сестра жены проездом была в Москве и зашла к ним в гости. Новому мужу её представили как одноклассницу жены. Про Василия просили не напоминать. Да и встретили гостью с большой дозой прохлады. Поняв, что от прошлой родни в этой семье открещиваются, я перестал к ним заходить. Потом, уже после Монголии я сказал жене, что может быть, мы зря плохо подумали о той семье и порвали с ней отношения? Подсказал, отправить туда к празднику открытку. Жена сказала, что уже отправляла, но они перестали ей отвечать. Так, понял я, становятся настоящими москвичами.

На Забайкальской дороге я впервые столкнусь и хорошо на себе прочувствую существование и деятельность мафии. Слово «мафия» составитель «Словаря русского языка» С. И. Ожегов не знал. Поэтому и не включил его в свой словарь. Но «Советский энциклопедический словарь» (1985г) уже его приводит как тайную террористическую организацию в Италии. Стало быть, её в Советском Союзе не существовало. Но мне «повезло» на неё наткнуться в 1983 году. Конечно, мафия себя не афиширует, но понимает и чувствует её тот, кто ей по тем или иным причинам негоден. Но по порядку.

Я уже упоминал, что начальник дороги при всех его недюжинных способностях имел одну слабость – любил выпить. Когда он производил перемены в руководстве дорогой и назначал себе первым заместителем движенца (до этого был локомотивщик), он не думал, что этот движенец станет его могильщиком. Как Хрущёв у Сталина. Далее я буду писать то, к чему приду после долгих и мучительных раздумий. Понятно, что документов, подтверждающих мои выводы, нет и, думаю, не будет. Опираюсь только на факты и логические выводы.

С появлением Довгия в управлении дороги (дадим ему такую фамилию) я начну обнаруживать, что в конце рабочего дня начальник дороги будет находиться в кабинете, но в нетрезвом виде. Не знаю, что секретарь в приёмной говорила другим посетителям, но мне она не советовала туда заходить. Она знала, что заместители начальника дороги име-

ют право войти в кабинет начальника без предварительного разрешения со стороны последнего. Поэтому могла мне только посоветовать. Я спрашивал, а с кем он пьёт? Секретарь вполголоса называла фамилию начальника службы перевозок тире заместителя начальника дороги. Он тоже очень любил выпить. В этом я убедился, бывая с ним в командировке. Но в этом случае, как я позже сделаю вывод, он сочетал “приятное с полезным”. Он выполнял задание. А Довгий о состоянии начальника дороги докладывал в обком КПСС и руководству МПС. При этом сам он был на рабочем месте (должен же кто-то двигать поезда!) и трезвый как огурчик. И так несколько раз. Мне начальник дороги однажды сказал, что за ним следит КГБ, т.к. в обкоме знают и как он пьёт, и как закусывает. На что я ему скажу, что зря так думаете, Анатолий Матвеевич, докладывает в обком тот, с кем ты пьёшь. Но к этому выводу я приду поздно. Интересно, что когда я подробно расскажу начальнику дороги, что, зачем и кем делается, он с удивлением спросит: «А что я им плохого сделал?» И мне лишний раз придётся убедиться, что честные люди в своём большинстве наивные люди. Они думают, что если они никому зла не делали, то и им ждать этого от других не следует.

В общем, спаивание закончится тем, что министр Конарев вызовет начальника дороги для объяснения в Москву. Вызываемый, чтобы привести себя в нормальный вид, поедет туда поездом. Что ещё больше разозлит министра. Снимут Ана-

толия Матвеевича с должности, а исполняющему обязанности начальника дороги Довгию дадут указание трудоустроить бывшего начальника дороги старшим инженером. Это был сильнейший удар по психике и самолюбию. Анатолий Матвеевич проработает в этой должности год. Руководители предприятий в должностях, приравненных условно к генералам, могут понять, чего стоило это тому человеку. Но он выдержал, и министр переведёт его работать на Горьковскую дорогу начальником отдела ремонта локомотивной службы. Ещё через год министр будет готов назначить Анатолия Матвеевича главным инженером той дороги.

Интересно вспомнить, что на одном из совещаний заместитель начальника Горьковской дороги (мой коллега) спросит у меня, а за что понижали в должности Палихова. Когда я ему сказал, что за пьянку, он очень удивился, т.к. сейчас подобных признаков за ним он не обнаруживал. Но бросит пить Анатолий Матвеевич поздно. Тот стресс для него не прошёл бесследно. При прохождении медкомиссии у него обнаружат рак лёгких, затем последует смерть. Ему не будет и пятидесяти лет.

А как сложится судьба Давашкина, который пил с ним и, как правило, вдвоём и до одинаковой стадии? Благополучно. Конечно, на этой дороге ему работать было в дальнейшем тяжело в моральном плане. Поэтому его переведут на Куйбышевскую дорогу, на должность начальника Башкирского отделения. Там, думаю, он, используя свои способности за

счёт интересов работников отделения делать подарки нужным чиновникам, он вначале добьётся приставки к должности НОДа – заместитель начальника Куйбышевской дороги, а позже его назначат и начальником той дороги. Как видите, алкоголь по-разному влияет на продвижение по службе. Причин здесь я вижу несколько. Первое – он движенец. А это тогда было почти тоже, что сейчас член партии «Единая Россия». Второе – он выполнял задание мафии. Следовательно, о его состоянии вышестоящие руководители – партийные и административные – от ещё более вышестоящих чиновников скрывали. В-третьих, подарки. Они глаза многим на многое закрывают. Этих примеров и в Тынде много. Но и на этом его карьера не остановится. Он станет и первым заместителем министра. Вот так!

После снятия начальника дороги начальник службы локомотивного хозяйства передаст мне слова одного из сотрудников КГБ, что теперь атаки мафии будут направлены против Ишутина. Я тоже, как и Палихов, был наивный, и первоначально эти слова всерьёз не воспринял. Был уверен, что я на хорошем счету у руководителей главков и заместителя министра, курирующего те главки, дела вроде бы идут неплохо, поэтому мне опасаться нечего.

Вот тогда мне пришлось понять то, что я сейчас знаю о мафии. О советской мафии. Списки их я, естественно, не видел. Но по их общению определил примерный круг. Группировалась она в управлении вокруг Довгия. Я приходил на

работу и видел, что из его кабинета уже выходят НЗ по кадрам, начальник по контролю исполнения приказов начальника дороги и даже первый секретарь горкома КПСС. Читинского. Наверное, были и ещё, но чаще всего я видел этих. Причём, подчёркиваю, это было далеко до начала рабочего времени. Я приходил, они выходили (у меня с Довгием была общая приёмная комната). А самый поздний мой приход на работу был за тридцать минут до официального начала рабочего времени.

Чего мафия добивалась? Полноты власти для пользования государственной собственностью. Позже мне расскажут, что этот коллектив сплотился когда-то вокруг какой-то базы, на которой было нужное для них добро. А в другом случае я узнаю, что база многое даёт. Во-первых, дефицит, а, во-вторых, там можно кое-что под различным предлогом списывать. То есть тот же дефицит, за который люди вынуждены были на рынке переплачивать большие деньги, они, наоборот, приобретали за половину государственной цены. А управление дороги имело большие материальные ценности. В общем, так это было или не так, утверждать на сто процентов не берусь. Но дыма, как говорится, без огня не бывает.

Довгия, как на это рассчитывала мафия, начальником дороги после снятия Анатолия Матвеевича не назначили. Был назначен начальник одного из отделений Свердловской дороги. Прилетел тот в Читту самолётом. Встречал его в аэропорту первый заместитель начальника дорогий. Наверное,

он был не один. От них новый начальник дороги получил и первую информацию о кадрах дороги. Что они говорили про меня, я не знаю. Но начальник дороги лично, знакомясь, обошёл по кабинетам всех заместителей начальника дороги и даже начальников служб. Ко мне не зашёл.

Далее за каждое замечание на графике работы дороги он мне выговаривал так, как будто подведомственные мне службы стали камнем преткновения для движения всех поездов. И так изо дня в день, из ночи в ночь. Неделями и месяцами. Так было почти полтора года. Я как-то сказал ему, что истинную оценку моей работы могут дать специалисты, а это начальники главков: локомотивного, вагонного и электроснабжения. И заместитель министра, руководивший этими главками. На что новый начальник мне сказал, что их послушать, так меня и начальника службы локомотивного хозяйства надо представлять к правительственной награде. Понимать это надо было так, что и они не могут объективно судить о работе дороги. А вот он приехал и всё понял на месте.

Поняв, что против меня ведётся систематическая травля, я написал заявление министру с просьбой перевести меня работать на другую дорогу. Причину я указал – антилокомотивная политика на дороге. Почему? Движенцы вместе с Довгием убедили нового начальника дороги отменить часть приказов, которые ранее были изданы в целях сохранения технического состояния тепловозов. В частности, отменили приказ о снижении весовой нормы поезда для тепловозов

серии 2ТЭ10Л в сравнении с тепловозами 2ТЭ10М, у которых нагрузка на ось была на 2 тонны больше. Теперь на тепловозах 2ТЭ10Л вели такие же поезда по массе, что и на 2ТЭ10М. Это повело к повышенной повреждаемости тяговых электродвигателей. Для двух депо, которые эксплуатировали старые тепловозы серии ТЭЗ, была введена прикреплённая езда. То есть за тепловозами были закреплены три бригады, которые на нём только и ездили. Это повышало технический уход за машиной, но давало непроизводительный простой в оборотном депо в ожидании окончания отдыха локомотивной бригады. Помню, начальник Сквородинского отделения дороги, где работали эти тепловозы, меня в своё время за это мероприятие благодарил. Этот приказ был тоже отменён. Начался рост отказов тепловозов при ведении поезда и серии ТЭЗ.

В Москве в главке кадров меня попросили причину проантислокомотивную политику убрать. Мол, министру это может очень не понравиться, и он тогда переведёт меня на другую дорогу с понижением в должности. Переписал. Проценков – он тогда возглавлял кадры министерства – через некоторое время предложил мне ехать в загранкомандировку на два года во Вьетнам на должность советника министра транспорта. Я согласие дал.

Началась подготовка документов. Процесс очень медленный, а на Забайкальской дороге травля меня не ослабевала. Наоборот, была подключена ещё и прокуратура.

Что послужило поводом? На дорогах для нормальной работы тепловозов создаются склады дизельного топлива. Это металлические ёмкости большого объёма. В этих же ёмкостях хранится дизельное топливо государственного резерва. Разрешение на его использование может дать только глава правительства. Естественно, в крайних случаях. Могло быть так, что в ёмкости из 15000 тонн половина объявлялась тем самым резервом. Следовательно, начальник склада топлива мог на снабжение тепловозов истратить только 7500т и всё. Остальные 7500 тонн не трогать.

Страна большая, цистерны с необходимым топливом идут долго и только по команде МПС. Когда топливо подходит к концу, идут в МПС (локомотивный главк) телеграммы с просьбой срочно подослать. В главке данные о наличии топлива по дорогам есть. Они их собирают каждый день. Но всё равно случается, что на каком-то складе топливо закончилось. Снабжать тепловозы нечем. Стало быть, и везти поезда нечем. Но есть в той же бочке, как мы условно называем те ёмкости, госрезерв. Чтобы не остановить движение поездов, начальник склада топлива просит разрешение у руководства дороги воспользоваться определённым объёмом солярки для снабжения локомотивов, с возвратом долга с идущих к нему цистерн. Обычно такое разрешение даётся. Бывает, что компетентные органы возмущаются, требуют с руководства дороги объяснение. Бывает, что тому, кто дал такое разрешение, объявляли выговор.

Обычно такое разрешение даёт заместитель начальника дороги, ведающий локомотивным хозяйством. Давал такие разрешения и я. Но ранее всё это проходило без осложнений. Но, то было ранее. А теперь меня пригласили в прокуратуру и предъявили обвинение в том, что я превысил должностные полномочия, взял на себя функции Председателя Совета Министров СССР и распорядился средствами из Госрезерва. Вызывают периодически на допрос не только меня. Перетаскали к следователям в прокуратуру чуть ли не всю службу. Начальник топливного отдела впоследствии не выдержит «деликатного» обращения с ним и уволится, начальник того склада топлива слёг в больницу. С меня взяли подписку о невыезде. Я уточнил: мне запрещено выезжать с Читы или с Забайкальской дороги? Ответ был – с дороги.

Конечно, следователи прокуратуры знали, что если нарушение предотвращает более тяжёлые последствия, то это не является преступлением. Это я понимал, применяя обычную логику, но следователь мне сказал: «Это мы, юристы, имеем право толковать статьи законов». Интересно, что на каком-то очередном допросе, следователь сказал, что меня уже обвиняют в злоупотреблении служебным положением и в корыстных целях. На мой удивлённый вопрос о корысти он пояснил, что если бы я не дал разрешение на забор топлива из госрезерва, то меня бы министр наказал за нарушения в графике движения поездов. А так я от наказания ушёл, в этом и заключается моя корысть. Что-то новое в юриспру-

денции. Но, зная, что у нас «закон – что дышло» (я в этом убеждался много раз в своей жизни), можно было ожидать что угодно.

Начальник дороги, до того момента будучи ко мне только агрессивным, а тут озаботился моим положением и ходил в обком КПСС. После встречи с секретарём обкома он сказал мне, что обком гарантирует отсутствие уголовного дела по этому вопросу, но предложение о снятии меня с занимаемой должности от прокурора последует.

В общем, травля на работе, затем уголовное дело, заведённое прокурором, привело к тому, что со мной, моими решениями и указаниями перестали считаться. Ведь длилось это полтора года. По дороге стал ездить заместитель главного инженера дороги и представлялся уже будущим заместителем начальника дороги. С линии звонили, спрашивали – кого слушать, чьи команды выполнять? В общем раздрай в хозяйстве.

В этом случае всегда падает и технологическая дисциплина. Локомотивное хозяйство стало сдавать завоёванные позиции. Интересно, что в это время главный чекист на дороге тоже подключился к прокуратуре с целью «оздоровления» локомотивного хозяйства. По очереди работники этого хозяйства, побывав в прокуратуре на допросе, теперь шли за этим же к нему. Меня он почему-то решил не трогать.

В июне 1983 года я получил приказ министра о моём назначении председателем Государственной экзаменационной

комиссии в Хабаровский железнодорожный институт. А у меня подписка о невыезде. Звоню прокурору: как быть? Говорит, езжайте. Почему-то ему не захотелось объясняться с министром по поводу невозможности выполнения мною министерского приказа. Когда я был в Хабаровске на ГЭКе, мне позвонил НЗК Емельянович и сказал, что от транспортного прокурора поступило предписание о моём несоответствии занимаемой должности. Я спросил: «А от министра решение по этому вопросу есть?» Ответ был отрицательный с намёком, что его, наверное, и не будет.

Осенью 1983 года меня вызывали в ЦК КПСС по согласованию моей командировки во Вьетнам. Рекомендовали иметь с собой партбилет. Прилетел и явился к зданию на Старой площади за полчаса до назначенного времени. Здание огромное. Занимает, по-моему, целый квартал. Решил убедиться в его размере, обойдя его по периметру. Шёл, пока позволяло время. До конца не дошёл. Когда возвращался обратно к назначенному мне подъезду, обратил внимание, что стоящие вроде бы как в ожидании кого-то автомобили, стоят не просто так. Сидящие в них стали на меня поглядывать, т.е. за мной уже наблюдали.

В ЦК проверили мой партбилет по части уплаты взносов. Подивились моему заработку – много! Объяснили суть моей будущей работы и поставили некоторые задачи, которые требовалось решить в первую очередь. Во Вьетнаме, который только недавно стал социалистическим по всей территории,

оказывается, были железные дороги разной ширины по колее. Такие же были и локомотивы, построенные в основном во Франции. Напоследок мне вручили брошюру о правилах поведения на банкетах, где «Вам придётся бывать!» В основном, о поведении за столом и пользовании столовыми приборами. Предупредили, что там мне будут с удовольствием предлагать отдых на природе. Так вот я должен этим пользоваться очень осторожно. Почему? Страна бедная. Меня будут стараться на природе шикарно угощать. Сопровождающих будет много. Расходы будут тоже большими. Я не должен этим злоупотреблять.

После того, как побывал в ЦК, ставлю вопрос в Главном управлении кадров МПС о поездке в Киев для встречи со своим предшественником. Он первым уже побыл там два года советником по тем самым вопросам и на тот момент вернулся домой, но числился в отпуске. Я хотел с ним встретиться и расспросить об условиях проживания и работы в Ханое. Перед этим я кое-что по Вьетнаму почитал и, будучи в Хабаровске, встретился с одноклассником В. Кушнаренко, который ранее два года отработал в Индии. А климат там и там во многом (по географии) совпадал. Мне дали адрес моего «вьетнамского коллеги» и даже дали адрес его жены по месту работы. Продлили мой служебный билет по расстоянию: если раньше он был до Москвы, то теперь стал и до Киева.

В Киеве по домашнему адресу на звонок мне никто не от-

ветил. Поехал искать место работы жены. Нашёл. Узнал, что её муж, а мой предшественник, находится в больнице. «Хорошее начало», – подумал я. Договорились, что вечером после её работы вместе съездим к нему. Больница находилась за пределами Киева. Побродил по Киеву, по Крещатику. Зашёл на вокзал взять посадочный талон на обратную дорогу. Мест ни на один поезд не было. Приехал к управлению дороги, зашёл в приёмную начальника дороги. Секретарь спросила, по какому я вопросу. Объяснил, что мне надо уехать, но не могу – нет свободных мест в поездах. Естественно, я предъявил служебное удостоверение личности. Секретарь спокойно сказала, что не надо мне заходить к начальнику дороги – на вокзале в кассе на моё имя будет место. И точно, место было.

Фамилию предшественника не помню. Но бродя по садику больницы, он мне многое рассказал. Во-первых, он не больной. Просто за два года проживания на юге Азии он потерял иммунитет, необходимый для борьбы с микробами Украины. Это меня, конечно, удивило. Так вот, сейчас его заражают слабыми микробами с целью выработки необходимого иммунитета. Климат там очень влажный и душный. (Я это понял, изучая материалы по Вьетнаму). В номере гостиницы будет кондиционер – единственная радость и спасение. Описал он тех, с кем мне предстоит работать, рассказал, как на пляже можно подцепить какие-то бактерии, которые через поры в коже подошвы проникают в кровь, что ведёт к ле-

тальному исходу. Поэтому не надо там ходить босиком. Номер в гостинице прослушивается, поэтому для откровенного разговора с женой надо выходить на улицу. Ну и другие мелочи, которые я успешно забыл.

Но вернёмся на Забайкальскую дорогу. До этого я с полгода собирал материал по работе ПТО вагонов на дороге. Был уже один полезный вывод. Я убедился, что осматрщики вагонов, обрабатывая поезда, подходили к тем вагонам, которые были зарегистрированы ПОНАБами по нагреву букс. А так как в то время ещё более половины вагонов работали на тележках с буксами скольжения (а в них добавлялась осевая смазка при каждом осмотре состава), то предельный уровень смазки ПОНАБ не регистрировал. А выйдя на перегон, буксы из-за малого количества смазки начинали греться. А это вело к отцепке вагона на станции, следовательно, и к задержке поезда. Убедившись в этом, я приказал службе связи в «порядке профилактики» ПОНАБы перед станциями с ПТО вагонов отключить. Осматрщики вынуждены были теперь осматривать все вагоны подряд. Отцепки вагонов по этой причине немного сократились.

Собирал я данные и по замене деталей вагонов на ПТО. Хотел систематизировать эту работу со специализацией ПТО. Но т.к. я пришёл к выводу, что меня с дороги выжидают, не брезгуя и подлыми методами, я эту работу свернул. Тем более, что начальник кадрового главка МПС уже подбирал мне работу за пределами Забайкальской дороги.

К концу 1983 года у меня сдали нервы. Целый год травли нервы не выдержали. Я стал срываться на крик при разговоре с людьми, хотя ранее за собой такого не замечал. Жена однажды, услышав мой подобный разговор, завела меня в свой кабинет и замерила давление: 180! Такого никогда до этого у меня не было. Даже после хорошего застолья жена утром перед работой для опыта замеряла моё давление и разочаровывалась. Будучи производственным врачом, она считала проверку давления у машинистов перед поездкой гарантией, что машинист перед поездкой пить не будет: иначе его отстранят от поездки.

А тут у меня трезвого к концу рабочего дня давление зашкаливало. Почему под вечер? Я занимался бегом. Бегал в то время уже по 10 – 15 км вечером или рано утром. После бега моё давление было как у космонавтов – не выше 120. Позже жена (напомню, она врач-терапевт) мне говорила, что если бы я не бегал те дистанции, о которых я уже сказал, у меня за 1983 год было бы, как минимум, один инфаркт, а может быть, и два. У меня даже появилась такая мысль: может быть, меня не убрали с дороги кадры министерства полтора года специально? Ну, чтобы со мной что-нибудь произошло! Ведь они не знали, что я занимаюсь своим здоровьем и смогу выдержать такую “дистанцию” по нервотрёпке! Тем более, что практически отстранив меня от дела на дороге, члены той мафии докладывали министру, что Ишутин, собравшись работать за границей, перестал заниматься делами на своей

дороге. Во всяком случае, однажды меня вызвал первый заместитель министра Гинько и сказал, что если я не поправлю дела на дороге, то ни в какую загранкомандировку не поеду. Я попытался объяснить первому заму министра ситуацию, но телефонистка (московская) сказала, что «Владимир Николаевич положил трубку». Как видите, мне предоставлялись одни «приятности».

Конечно, я думал над вопросом – «откуда ветер дует». Но долго не мог понять. Со мной все здоровались, многие улыбались при встрече и рукопожатии, в том числе, и транспортный прокурор. А первый заместитель начальника локомотивной службы В. М. Никулин однажды мне сказал: «Создаётся впечатление, что многие ждут, когда Ишутин сорвётся или сломается!» У меня тоже складывалось тогда такое же впечатление.

В начале 1984 года НЗ по кадрам Емельянович объявил на докладе у начальника дороги, что Вьетнам отказался от советника по транспорту. При этом подчеркнул, что Вьетнам отказался не от Ишутина, а от должности советника. Я в тот же день позвонил Прощенкову и подтвердил, что я, по-прежнему, настаиваю на своём переводе с Забайкальской дороги. Примерно через месяц, он предложил мне должность начальника локомотивной службы Улан-Баторской железной дороги. Это было понижением в должности, но я согласие, не задумываясь, дал. Так как я уже почти все согласования предварительно прошёл (собираясь во Вьетнам), то для меня

необходимых процедур по согласованию уже почти не было. Выезд назначался на июнь месяц.

Начальнику Забайкальской дороги Видякину к этому времени кое-что начало проясняться. Думаю, по этой причине он предложил мне никуда не ехать, а остаться работать на Заб. ж.д. С его стороны травля меня прекратилась. Но я ему ответил, что после более годичной нервотрёпки мне оставаться здесь даже противно.

В июне месяце, оформив необходимые документы в МПС, я выехал из Москвы в Монголию. По станции Улан – Удэ ко мне присоединились жена и дочь. Дорогой из Москвы, а я ехал в купе один, т. к. билет был выписан и на жену с дочерью, я обдумывал причины той “трогательной заботы” обо мне руководством Забайкальской дороги в течение почти полутора лет. Все случайные наблюдения выстраивал в логическую цепь. За основу брал слова будущего первого заместителя министра путей сообщения. Он, уже работая на Куйбышевской дороге, приехал на очередную коллегию МПС и в гостинице был поселён в номер, в котором уже находился я. И вот там, один на один, он мне сказал, что вся травля идёт из-за того, что я перешёл кому-то дорогу. На большее он не стал распространяться. Вот дорогой я и думал, кому перешёл. Окончательно выстроил все факты (понятно, что от меня максимально они скрывались) в логическую систему уже в Монголии. Назову свои выводы. Я не утверждаю, что они на сто процентов верны, но главная кан-

ва правильна.

Когда на дорогу приехал новый начальник Видякин, его в аэропорту, как я уже говорил, встречал, а потом в кабинете информировал о делах на дороге и о начальника дороги Довгий. Так и должно было быть. А вот что он рассказал про меня и бывшего начальника дороги, я могу только догадываться. Но уверен, что он говорил про нас как о друзьях ещё с ДВЖД, что неправда. Рвёмся к власти. Почему и я рвусь, хотя за собой этого никогда не замечал? А вот почему.

Проработав два года в должности заместителя начальника дороги, я почувствовал, что начальники некоторых отделений дорог (НОДы) в разговорах со мной давали понять, что они – НОДы – знают что-то такое, что я на своей работе узнать не могу. А у меня к тому времени было твёрдое убеждение, что заместители начальников дорог должны назначаться из числа начальников отделений дорог. Поэтому я обратился к Палихову с просьбой, дать мне возможность поработать НОДом. Анатолий Матвеевич мою мотивировку понял и просьбу поддержал. Он даже мне назвал отделение, которое мне придётся возглавить. Но после освобождения Палихова от должности начальника дороги я о своей просьбе забыл. Понимал, что сейчас не до неё.

Но не забыл это Довгий. В планах мафии было поставить во главе дороги Довгия. А для этого надо расчищать дорогу. Палихова спаивали и докладывали кому для этого надо. Успех? Да! Его от должности освободили. По логике, место

начальника дороги должен занимать первый заместитель, т. е. Довгий. Но его почему-то не назначили. Назначили Видякина, НОДа со Свердловской дороги. Если бы назначили Довгия, то я бы продолжал работать на Заб. ж. д. как и ранее, без всяких осложнений. Может быть, и моя просьба поработать НОДом, была бы позже удовлетворена. Но!?! Вот тут я, оказывается, переходил дорогу именно мафии, а точнее – Довгию. Почему?

Если меня назначат НОДом, то у меня могут пойти дела неплохо и как у руководителя отделения дороги. И когда встанет вопрос о следующем начальнике дороги (а надо отметить, что Видякина тоже начали спаивать и думаю, соответствующую информацию выдавали “на гора”), то могут назначить меня. Мои плюсы. Заместителем начальника дороги работал. По оценкам главков – неплохо. Дорога транзитная, решающую роль в перевозке грузов решает локомотивное хозяйство. Я – локомотивщик. Поэтому вполне реально, что начальником дороги назначат НОДа – локомотивщика. А Довгий – движенец. Вот мафия и решила, что меня с дороги надо убрать любой ценой, не останавливаясь перед низко нравственными методами. Этот план мафия и осуществила. Ведь начальнику дороги напевал про меня не только Довгий, хотя, конечно, главную скрипку сыграл он. Вот такой ключ к разгадке моих перипетий в Забайкалье я подобрал.

К такому окончательному выводу я пришёл уже в Монголии. Там же я сделаю для себя ещё одно открытие. Я со-

поставил двух карьеристов: Николая, о котором я рассказывал ранее (Первый секретарь Хабаровского горкома партии) и Довгия. Оба использовали в работе методы низкой нравственности, обоим совесть не мучила. Оба были уважаемые люди в партийных органах. А что решающее их объединило в моих глазах, так это факт окончания ими обоими Высшей партийной школы (ВПШ). Я и знал только их, кто там обучался. После меня мучила мысль: они такими становятся в процессе обучения в ВПШ, или их такими туда заранее отбирают? Это осталось для меня неразгаданным до сих пор, т.к. программ, по которым их там чему-то учили, я нигде не встречал. Наверное, секретные!

Улан – Баторская железная дорога

Поезд Москва-Улан-Батор прибыл на конечную станцию в полдень. На вокзале меня встречал действующий начальник локомотивной службы и почти весь состав службы. Проводили до дома советских специалистов, где мне, моей жене и дочери предстояло жить три года. Сын в это время учился в Хабаровске в железнодорожном институте. На троих нам предложили трёхкомнатную квартиру со сборной мебелью. Никакими гарнитурами там “не пахло”. Я потом понял, что эта квартира была предназначена как временное жильё. Когда специалист, замена которому приехала, освободил свою квартиру, туда и въезжал вновь прибывший советский спе-

циалист. Давалось какое-то время на передачу дел. Мне и моему предшественнику отводилось две недели: ему для передачи, мне для ознакомления и принятия всей дороги.

Улан-Баторская железная дорога была построена в конце 40-х годов прошлого века. Строилась советскими специалистами и предназначалась для перевозки грузов паровозной тягой. Начало она брала от Транссиба. От города Улан-Удэ на юг отходила однопутная колея до станции Наушки. Станция Наушки – это последняя советская станция, далее граница с Монгольской Народной Республикой, а за границей первая монгольская станция Сухэ-Батор. Монголию дорога пересекала также с севера на юг до границы с Китаем. Последняя станция Замын-Уд находилась на 1111 километре. Такова и длина основной Улан-Баторской железной дороги. За станцией Замын-Уд уже Китай.

Но есть ещё и другая дорога. Тоже железная и тоже на территории МНР. С основной Улан-Баторской дорогой она по территории МНР не связана. Да и появление её специфическое. Кто учил историю СССР, тот помнит, что Япония, расширяя свою территорию в 30-х и 40-х годах двадцатого века, оккупировала Китай и делала те же попытки на Дальнем Востоке СССР (у озера Хасан) в 1938 году и на территории Монголии в районе Халхин-Гола в 1939 году. В районе озера Хасан войска Особой Дальневосточной Краснознамённой армии под командованием маршала Блюхера нанесли сокрушительный удар по японским войскам. Япония пе-

ренесла свои захватнические интересы на территорию МНР. Но Блюхера, как мы знаем, в конце того же 1938 года Сталин расстрелял. Поэтому для Халхин-Гола понадобился другой полководец. Избрали генерала Жукова. Он решил нанести удар по японским милитаристам там, где они не ожидают. Для этого от станции Борзя на Забайкальской железной дороге в сторону границы с МНР, а затем и по территории Монголии до мест боёв была построена железная дорога. По этой дороге было переброшено решающее количество войск, которые и нанесли такой удар по армии Микадо, после которого японцы не решились нападать на СССР в ходе всей Второй мировой войны, хотя такие обязательства перед Гитлером имели.

Бои закончились, а построенная дорога осталась. Её подправили, и в конце этой дороги вырос город Чойбалсан. (Кстати маршал Чойбалсан командовал монгольскими цыриками в боях у реки Халхин-Гол, а в 1945 году громил вместе с советскими войсками Квантунскую армию Японии.) Но чтобы попасть в тот город, например с Улан-Батора по железной дороге, необходимо было ехать по двум железным дорогам Советского Союза. В момент, когда я там работал, по той, условно назовём её Жуковской, дороге ходили: один поезд в сутки грузовой и один пассажирский. Если вся Улан-Баторская дорога на отделения не делилась, то 240 км до Чойболсана официально была оформлено как отделение Улан-Баторской дороги. Следовательно, там был и

начальник отделения дороги со своим аппаратом.

Позже в районе Эрденет были выявлены богатые залежи цветных металлов. Туда (на восток) от станции Дархан построили тоже железную дорогу. Эрденет стал городом с металлургическим и горнообогатительным заводами. Там трудились и советские специалисты.

В республике были обнаружены большие залежи каменного угля. Как мне говорил один местный чиновник, что вся Монголия расположена на залежах угля. Добычу его производили на тот момент в местности под названием Налайх. Это место также соединили с основной железной дорогой. Добыча угля производится открытым способом. Там я впервые увидел работающий шагающий экскаватор.

Кстати надо сказать и об образовании Монгольской Народной республики. В начале прошлого века нынешняя территория МНР находилась под влиянием Китая и Японии. Разгромленный на Дальнем Востоке белогвардейский генерал барон Унгерн скрылся на территории Монголии. Оттуда совершал нападения на советский Дальний Восток и Забайкалье. Командующий войсками Дальневосточной республики, будущий командарм первого ранга Уборевич вошёл с войсками в погоне за унгеровцами на территорию Монголии. Сухэ-Батор использовал тот момент для освобождения от всех влияний и захватчиков, вместе с Красной Армией разгромили белогвардейцев и оттеснили китайцев и японцев. Сухэ-Батор образовал Монгольскую Народно-Революцион-

ную партию, которая и провозгласила образование Монгольской Народной Республики. Это произошло 11 июля 1921 года. С тех пор Монголия праздновала победу своей революции, как и в СССР октябрьскую, два дня: 11 и 12 июля.

Первое моё открытие на территории МНР. Постоянно занимаясь бегом, я на второй день утром решил пробежаться и в столице МНР. Бегал я тогда по 10- 15 км, но на всякий случай пробежал всего 5 км. В обед чувствовал себя нормально и даже пожалел, что не пробежал большую дистанцию. Но вечером мышцы ног выше колен разболелись так, что прикоснуться к ним рукой было нельзя. На следующий день я пожаловался советскому специалисту – хирургу, который там работал уже третий год, на боли мышц ног. Он меня “обрадовал”, что если бы я пробежал большую дистанцию, то мог быть инфаркт. Почему? Объяснил особенностями местного климата.

Вся Монголия находится высоко над уровнем моря. Поэтому атмосферное давление в столице 660 мм рт. столба. В Москве, например, – 760. В крови советских специалистов мало гемоглобина для переноски кислорода к мышцам, да его много и не надо – воздух в СССР богаче кислородом. В МНР кислорода в воздухе меньше. Поэтому у монгольских жителей кровь более богата красными кровяными тельцами, которые достаточно набирают кислорода, скажем так, “жидкого” по содержанию в воздухе, но достаточного по объёму для питания человеческого организма, в том числе и мышц

ног и сердца. В общем, пришлось мне вновь осваивать бег, начиная с одного километра, пока моя кровь не стала такой же “густой”, как у местного населения.

Касаясь бега, скажу, что рядом с домом, в котором проживали советские специалисты, был стадион. Вот по утрам я на нём и наращивал свои «спринтерские» способности. Иногда это делал вечером. Вечером ко мне присоединялись монгольские дети, целой стаей. И вот человек 15 бегут со мной, обгоняют меня и смеются, оглядываясь на меня. Мол, они бегают быстрее. Я держу свой ритм. Знаю, что я буду бежать час, и монголята столько времени бежать рядом (и впереди) не выдержат. Так оно и случилось: постепенно они падали на обочину и уже не смеялись надо мной. Кончалось тем, что они все лежали сбоку от беговой дорожки, а я продолжал бегать.

Приходилось бегать и по пустыне Гоби. Там меня поразило то, что, по-моему, называется «звонкой тишиной». Ни единого звука, никакие кузнечики, как у нас, не стрекочут. И растительность состоит из каких-то безлистных низкорослых кустарников.

Железная дорога в Монголии с момента постройки была акционерной: 50% акций у СССР и столько же у МНР. Главными акционерами были: от Советского Союза – министр путей сообщения, от Монгольской республики – министр финансов. Эксплуатация дороги была совместная. Причём, если на первых порах преобладали советские специалисты

по численности, то постепенно, по мере обучения, росло число монгольских специалистов. Естественно, постепенно снижалось число советских. На момент моего прибытия численность всех железнодорожников было около 16 тысяч, в том числе советских – всего 220 человек.

Структура управления дороги. Начальник дороги (замы́н дарга – на монгольском языке) был советский специалист – Николай Андреевич Гридасов. До этого в МПС он работал начальником пассажирского главка. С назначением министром путей сообщения Конарева, тот начал убирать сторонников предыдущего министра. В общем, Николай Андреевич, как и я, попал в Монголию в ссылку. Начальником дороги он был демократичным, советовался и, если принималось решение, от него уже не отказывался, а воплощал в жизнь. Память у меня о нём осталась хорошая.

Вообще-то по Уставу этой акционерной дороги начальник дороги должен был каждые четыре года меняться: советский на монгольского, монгольский на советского. Но этого ещё ни разу до 90-х годов не произошло. Говорили, что Генеральный секретарь ЦК МНРП своё мнение по этому вопросу высказал так: «Я сплю спокойно, когда знаю, что во главе железной дороги стоит советский специалист». Но первый заместитель у начальника дороги был монгольский товарищ. Из руководства дороги советским специалистом постоянно замещалась должность главного инженера дороги. Кстати, к моему удивлению, эту должность занимал советский дви-

женец с Западно-Сибирской дороги. По моему убеждению, главным инженером должен работать человек, связанный с техникой, знающий принципы её устройства и правила её содержания: локомотивщик, вагонник, путеец, СЦБист. Был такой курьёзный случай: начальник дороги посылает меня на одну из станций разобраться с работой (неудовлетворительной) котельной. Я сказал Николаю Андреевичу, что этот вопрос находится в ведении главного инженера. На что получил разъяснение: «Ну, ты что, не знаешь, что он в этих вопросах ни хрена не понимает». Как в кресле сидеть и расписываться в ведомости – понимает, как дело делать – не понимает.

Из руководителей служб советскими специалистами возглавлялись служба движения, локомотивная, служба гражданских сооружений. Главный ревизор дороги был тоже из СССР. Там, где руководитель службы был советский, первый зам у него был монгольский, и, наоборот, у начальника службы монгольского первый зам был советский.

После представления меня в службе и в управленческом аппарате мне предоставили служебный вагон, в котором я и поехал знакомиться с дорогой. Сопровождал меня главный инженер службы Сандуз. Надо отметить, что все руководители – монголы в своё время учились в Московском институте инженеров железнодорожного транспорта. Стало быть, они все владели в той или иной степени русским языком. Сандуз владел им в совершенстве. Он читал советские книги, и

иногда задавал мне такие вопросы о значении тех или иных слов, что с ответом ему я задерживался. Нужно было посмотреть словарь. Он и был моим самым надёжным переводчиком. Начальники локомотивных депо были все монгольскими товарищами. Но в каждом депо были и советские специалисты. Так в Уланбаторском (самом крупном) депо было порядка десяти советских специалистов: главный инженер, машинисты–инструкторы, слесари-инструкторы по разным видам локомотивных специальностей. В депо Сайншанд, находящемся в центре пустыни Гоби, главный инженер был тоже советский, и с ним работало четыре советских слесаря по различным специальностям. А вот в депо Сухэ-Батор работал только один советский специалист из Челябинска. И там начальником депо работал Дамбий Балжир. На мой взгляд, самый сильный из всех начальников депо дороги. Он всецело полагался на опыт советского специалиста, заставлял выполнять все его советы по содержанию тепловозов. Они хорошо отзывались друг о друге. И вот этот “союз” привёл к тому, что самыми надёжными в эксплуатации были тепловозы депо Сухэ-Батор.

Одну воспитательную особенность этого начальника депо никогда не забуду. Сейчас не помню, по какому случаю Дамбий “прорабатывал” своего машиниста-инструктора в моём присутствии. Говорили они на своём языке. Но к концу разговора инструктор заплакал. Никаких других выводов со стороны начальника депо не последовало.

Когда в процессе знакомства с дорогой мы доехали до самой южной точки – станции Замын–Уд, сопровождавший меня главный инженер связался с монгольскими пограничниками, и те устроили показательную охоту. На УАЗике поехали в степь искать добычу. Вскоре обнаружили козу. Началась погоня. Пограничник–офицер стрелял по ней из автомата Калашникова. Но первые два выстрела были мимо. Коза бегала по степи, не разбирая границы и территории. Точно также за ней бегал УАЗик. Я видел, что мы дважды пересекали давно вспаханную, контрольную полосу. С третьего выстрела офицер перебил козе ногу. Вскоре её догнали и добили. Из этой козы сварили ужин, на котором поднимали тосты за знакомство и дружбу МНР и СССР. Когда я сказал офицеру, что мы пересекали границу, а значит, её нарушали, он ответил, что знает это, но не видит в том ничего страшного. Тогда я убедился, что граница МНР с КНР охраняется монгольскими пограничниками символически. Кстати, знакомясь с дорогой, на одной из станций я впервые увидел чугунные рельсы. Уложены они были на второстепенных путях. До этого я только слышал название «чугунка», в СССР таких рельсов уже давно не было. Посоветовал начальнику станции эти рельсы сберечь, т. к. скоро они будут музейными редкостями.

Но территория Монголии охранялась серьёзно. С моей точки зрения (невоенного специалиста), там находились советские войска приличной численности. На юге дислоциро-

валась танковая дивизия. Недалеко от столицы МНР располагалась воздушная армия. Так вот, касаясь охраны границы, я спросил у советского полковника, с которым позже ехал в одном купе, как они при манёврах определяют, где территория КНР и где МНР. Ведь такой полосы с колючей проволокой, как у нас, в СССР, там нет? На что он мне ответил с долей юмора. Своих танкистов он инструктирует по этому вопросу следующим образом: видишь, что на голове у жителя убор в виде конусной шляпы с широкими полями, значит, это территория Китая, поворачивай назад.

Коснулся воздушной армии и вспомнил связанный с нею эпизод. В локомотивном депо Улан-Батор в зимнее время не хватало тепла. Отапливалось оно от городской ТЭЦ. Мне и главному инженеру депо (он советский специалист) пришла мысль: поехать к военным лётчикам и узнать, нельзя ли их реактивную установку, прогревающую взлётную полосу, применить для подогрева воздуха в депо. Подъехали к проходной. Часовым говорим, что нам нужен главный инженер аэродрома N. Поясняют, как и куда надо пройти. Никаких документов от нас не потребовали. Ни с кем наш пропуск на территорию аэродрома не согласовывали. Заходим в штаб. На входе стоят также два солдата со штыками у пояса. Говорим, к кому мы идём. Нам показывают направление по коридору и по счёту дверь. Опять никаких проблем с пропуском. Дверь кабинета главного инженера закрыта. Возвращаемся к входу. Из какой-то двери вышел подполковник и за-

шумел на постовых: «Почему здесь гражданские бродят?» Сержант просит нас стать в сторонку у входа. Объясняем, что нам некогда стоять, нам нужен главный инженер. Тогда они подсказывают, что он может находиться в ленклубе (были такие тогда названия), где идёт разбор полётов. Объясняют, как туда пройти.

Заходим в клуб. На входе никого. Соображаем, какая дверь ведёт в зал и, по студенчески, её тихонько приоткрываем. Зал полон офицеров. Некоторые прямо в лётной форме. И вот тогда у меня мелькнула мысль: будь на нашем месте диверсанты и имей они по три – четыре гранаты, они эту воинскую часть надолго бы вывели из боеспособного состояния.

С главным инженером N мы встретились. Переговорили. Убедились, что их реактивная установка в наших условиях примениться не может. Когда шли к штабу, а потом и к клубу, обратили внимание, что по территории воинской части ходят гражданские монгольские товарищи мужского пола. Я спросил у главного инженера, как они сюда проникают? Он ответил, что в заборе есть дыры, через них они и проникают. Зачем? Для приобретения товара в воинском магазине. Описал данный факт один в один, без преувеличения.

В аппарате службы была ещё одна должность советская (кроме, начальника службы) – начальник отдела ремонта. Им работал товарищ с Одесской дороги – Георгий Тюрин. Я его ранее знал: мы вместе были на курсах повышения ква-

лификации в Москве. Тогда он был там как начальник локомотивной службы Одесско–Кишинёвской дороги. Существовала такая дорога до 1979 года. Потом по требованию руководства Молдавской ССР дорогу разделили на две. Не захотели молдаване подчиняться украинцам – ведь управление Одесско–Кишинёвской находилось в Одессе, а это город-порт Украины.

Здесь, в Монголии Тюрин работал начальником отдела ремонта, то есть, как и я – с понижением в должности. Но это не противоречило требованиям монгольской стороны. А они требовали, чтобы присылались лучшие советские специалисты, которые могли чему-то хорошему научить монгольских железнодорожников. Вот о нём надо сказать несколько интересных фактов, которые я отнёс чисто к одесскому свойству характера.

Он имел фотоаппарат, но кого попало не фотографировал. И фотографировал вообще редко. Меня с женой и дочерью сфотографировал возле дацана (у нас это церковь), куда сам же предложил в воскресенье пройти, чтобы показать достопримечательность столицы. Второй раз он сфотографировал меня вместе с начальником дороги, главным ревизором дороги и секретарём парткома МНРП дороги возле здания управления дороги 7 ноября, перед демонстрацией. МНР праздновала две революции: нашу в ноябре два дня, и свою в июле тоже два дня. Более фотокадры он на нас не тратил. Всё! За два года! Авторитет свой он поддерживал и

таким образом.

Был он очень говорливым, наверное, как и все в Одессе, судя по анекдотам. И почти весь рабочий день он с кем-то о чём-то говорил. И далеко не всегда о работе. У него был длинный мундштук, в который он вставлял сигарету, и, покуривая, мог полчаса и более стоять в коридоре, заливая кому-нибудь сказки. Я даже делал ему замечание по этому поводу. На рабочем месте его застать непросто. В то же время, его, выступая на собрании, всегда хвалил начальник дороги. Я долго не мог понять, за что? Потом мне подсказали причину монгольские товарищи, и мне открылась эта тайна. Георгий, проболтав рабочий день с кем попало в коридоре и в кабинете, перед окончанием рабочего времени, садился за свой рабочий стол, принимал важный вид и чем-то не менее важным занимался. Надо отметить, что нагрузка на УБЖД в сравнении с дорогами СССР была значительно ниже. Поэтому почти весь коллектив управления дороги после 5 часов валом шёл домой. И начальник дороги в полшестого тоже уходил домой. Эту тонкость и уловил одессит. Когда здание управления дороги опустошалось, и оставался только дежурный персонал (я тоже не задерживался – не было такой необходимости), задерживался обязательно Георгий.

Решил проверить подозрения монгольских коллег. Сам задержался несколько раз специально. Кабинет начальника отдела ремонта был в смежной с комнатой всего отдела ремонта комнате. То есть, дверей было два: первая в общий

отдел, где работали инженеры, вторая из этого помещения в кабинет начальника отдела. Так вот обе двери приоткрыты так, что взгляд невольно остановится на столе начальника отдела. А за ним с умным видом “трудится” его хозяин. Начальник дороги всякий раз, проходя примерно в 5-30 вечера домой, видел, что двери всех кабинетов заперты, и только “трудолюбивый” начальник отдела Тюрин проработал весь день и ещё остался доделывать кое-какие важные дела. Какие выводы должен сделать Замын Дарга? На ком держится успех дороги? Я трижды прошёл следом за начальником дороги, трижды видел “трудолюбивого” одессита и, задержавшись у вахтёра, трижды видел следом за нами выходящим названного героя. Пришлось разоружить его перед начальником дороги.

И ещё одну «Америку» он мне открыл. Сказал, что в Одессе на рынке продаются перегоревшие электрические лампочки. «Зачем, – спрашиваю – кому они нужны?» Поясняет мне непонятливому. Перегоревшая лампочка на рынке стоит 15 копеек. Покупатель её берёт, идёт на работу, выворачивает там исправную и вворачивает неисправную. Исправная стоит 40 копеек. 25 копеек – прибыль! Вот такие рыночные отношения существовали в Одессе ещё в советские времена. Тут в тему будет и одесский анекдот:

– Абрам, а где электробритва, которую я тебе на 23 февраля подарила?

– На работе.

– Зачем ты её туда утащил?

– Вот ты смешная! Ну не дома же электричество каждый день на неё тратить!

Ознакомившись с дорогой и с документами службы, я пришёл к выводу, что с безопасностью движения поездов дела плохи. Мой предшественник в разговоре признался, что за четыре года не сделал ни одной проверки работы локомотивных бригад на линии. Просто он ни разу не проехал на локомотиве по вверенной ему дороге. В тоже время у одного машиниста-инструктора только в его колонне уже было три проезда запрещающего сигнала. Это преддверие большой беды. И что меня удивило, машинист-инструктор продолжал “успешно” руководить колонной. Я спросил у своего первого заместителя (он ведал эксплуатацией локомотивов), как такое возможно. Ответ: мы его воспитываем. С этим же вопросом я обращался и к первому заместителю начальника дороги – монгольскому товарищу, тот тоже сказал, что этот инструктор нуждается в воспитании.

Я начал активно ездить на тепловозах. Выявлял нарушения, строго спрашивал за них. Расшевелил инструкторов и монгольских, и советских. На одном из совещаний по безопасности движения поездов я подверг критике начальника депо Улан-Батор. Это у него работал тот герой-инструктор. В своём выступлении начальник депо на монгольском языке сказал, что товарищ Ишутин ещё не разобрался в работе его депо, поэтому так и говорит. Мне это перевёл, сидя-

щий рядом со мной, начальник вагонной службы. Вот такая реакция на критику. Главный инженер того депо (советский специалист) работал там уже третий год. Его контракт подходил к концу, и продлять его он не хотел. Когда я попросил его оценить работу советских и монгольских специалистов, он увернулся от оценки, сказав, что не хочет портить себе жизнь перед отъездом на Родину.

Совершая поездки, я встретился на станции Дархан с советским проводником рефрижераторных вагонов. Тот рассказал мне два интересных факта. Первый: ночью в его вагон стучали монгольские железнодорожники, что-то требовали от него, но он вагон им не открыл. Его они ругали, но он понял из той ругани только одно слово – оккупанты. Второй факт меня заинтересовал больше, т. к. подтверждал мои подозрения. Он отстал от своей секции, которая ушла на станцию Эрденет. Догонял на локомотиве следующего грузового поезда. Ночь. Чтобы не мешать работе локомотивной бригады, он ушёл в кабину задней секции и там, на сидении, уснул. Когда проснулся, то понял, что поезд движется вагонами вперёд, в обратном направлении. Перешёл в первую секцию и застал в кабине бригаду спящей. Разбудил машиниста, сказал с возмущением: «Что ты делаешь!» Машинист остановил поезд и привёл его в движение в “правильном направлении”. При этом сказал по-русски, похлопывая рукой по оконному подлокотнику кабины: «Конь хороший, дорогу знает». Выходит, что на спуске (там горная местность) теп-

ловоз работал без нагрузки, бригада уснула. Поезд по инерции поднялся даже частично на следующий подъём. Инерция закончилась, и поезд покатился с того подъёма в обратном направлении. Там действовала полуавтоматическая блокировка, поэтому на перегоне находился только один поезд, и беды не случилось.

Я, естественно, монгольский язык не знал. А ездил на тепловозе один, без переводчика. Некоторые машинисты немного понимали и говорили по-русски. Но когда на тепловозе по окончании поездки я делал замечания по ведению поезда, многие машинисты говорили: «Не понимай!». Но когда одному из них я сказал, что в следующий раз за эти нарушения сниму его с работы и спросил: «Понял?» Закивал головой в знак согласия.

Странной выглядела работа моего зама по эксплуатации. Он каждое утро обходил дорожных диспетчеров, осматривал графики движения поездов и что-то писал. Писал в записную книжку много и молча. Мне он ничего не говорил. Проходили недели, месяцы – он по-прежнему что-то писал и по-прежнему ничего не говорил. Я думал, что рано или поздно его «ружьё» выстрелит. Нет. Тишина. Я спрашивал его, зачем он собирает материал? Отговаривался какими-то пустяковыми словами. В конце концов, я пришёл к выводу, что таким образом он, как и начальник отдела ремонта, демонстрирует свою значимость. Пользы от его записей я так и не увидел.

В конце первого года моей работы в управлении дороги состоялось совместное партийное собрание членов КПСС и членов МНРП. Там мне предоставили слово. С трибуны я сказал, что на дороге допускаются серьёзные просчёты в обеспечении безопасности движения поездов. Привёл пример, что меня в своё время назначили начальником депо, освободив от занимаемой должности моего предшественника за то, что депо имело два проезда запрещающих сигналов. А в депо Улан-Батор только у одного машиниста-инструктора в колонне за год три проезда, и он продолжает работать инструктором наравне с теми, в колоннах которых такой распушенности нет. В общем, сказал я тогда, если руководство депо и управления дороги не сделает серьёзных выводов, будет беда.

По окончании первого года работы я с семьёй уехал в отпуск на Дальний Восток. Отпуск был более месяца. Вернувшись, я первым делом проехал по линии с проверкой безопасности движения поездов. Общее ощущение: я здесь год как будто не работал. Всё на своих старых местах: спят, регламент переговоров не соблюдается, в кабинах тепловозов везут посторонних людей. Примерно через месяц после моего возвращения из отпуска ночью меня разбудил дежурный по управлению дороги: на северном участке дороги крушение двух поездов. Выезжаю на место.

Машинист депо Улан-Батор уснул при ведении поезда. Помощник, судя по всему, уснул ещё раньше. Неуправляе-

мый поезд проезжает на станции запрещающий сигнал выходного светофора и выходит на занятый встречным поездом перегон. По радиии дежурная по станции пыталась его разбудить – бесполезно. Происходит лобовое столкновение двух встречных грузовых поездов. Половина поезда одного и половина вагонов другого поезда – под откосом. Так принято говорить в этих случаях. На самом деле там была глубокая выемка, поэтому часть вагонов просто легла на бок. Бригада спящая погибла во сне. Лёгкая смерть. У другого тепловоза помощник убежал в дизельное помещений и там при ударе травмировался, но остался жить. Машиниста этого тепловоза зажало в кабине. Секция тепловоза почти перевернулась, поэтому машинист висел (зажатым) вверх ногами. Освободиться сам он не мог, сразу не могли ему помочь и прибывшие восстановительные поезда. Ведь всё было завалено вагонами, их надо было оттянуть, чтобы добраться до тепловоза. А это заняло много времени. В общем, тот машинист провисел почти сутки. Я предлагал первому заместителю начальника дороги вариант его освобождения методом отгиба лобового листа тепловоза: прикрепить трос к этому листу, и дёрнуть за этот трос тепловозом. Лист, по моим расчётам, отдвинулся бы и освободил тело машиниста. Цереноров (такая у первого зама была фамилия) не разрешил. Решили вырезать весь лобовой лист. А это долго. Когда вырезали и его понесли на руках к медикам, я видел, что он поднимал руки вверх. Но спасти его не смогли.

После того, как дорогу расчистили, в управлении дороги был оперативный разбор этого крушения поездов. Я там повторил то, что говорил пару месяцев назад: надо поднимать дисциплину, ужесточая спрос. Мне объявили выговор – иначе было нельзя. Были взыскания наложены и на других. Но все оставались на своих должностях. На следующий день я уехал на место крушения, надо было всё, что было отодвинуто в стороны, теперь погрузить и отправить в металлолом. А металлолома было много.

В общем, я пробыл там целую неделю. За это время ко мне туда приезжал секретарь парткома КПСС на УБЖД, согласовывал объявление мне заочно выговора по партийной линии. Он не мог сказать послу СССР, что он и сам виноват, не придав серьёзного значения моим словам об опасности движения поездов. Впрочем, он это мог выявить и сам, разговаривая с советскими машинистами–инструкторами. Но он интересовался совсем не тем. Ниже я об этом расскажу. Я дал согласие на объявление мне заочно выговора. Мне позже советские специалисты рассказали, что пока я был на месте крушения поезда, секретарь парткома на совещании советских специалистов заявил, что мне по партийной линии объявлен строгий выговор, и я предупреждён о том, что если не поправлю дела, буду отправлен досрочно в Советский Союз. Так демонстрируют своё «беспокойство» о безопасности движения поездов даже по партийной линии.

После ликвидации последствий крушения поездов я вер-

нулся в Улан-Батор. И в первый же день моего появления в кабинете ко мне зашёл начальник отдела кадров дороги (монгольский товарищ) с вопросом, как я оцениваю в этом крушении роль монгольских специалистов. Я дал отрицательную оценку начальнику локомотивного депо, своему первому заместителю и первому заместителю начальника дороги, ведающему локомотивным хозяйством. Пояснил, что именно первый заместитель мешал мне наводить дисциплину, не давал возможности снять начальника депо с занимаемой должности, призывая заниматься воспитательной работой устно. Сказал, что не вижу пользы от своего первого заместителя. Я вёл разговор доверительно, не ожидая того, что за этим последует.

Оказалось, что главный кадровик дороги вёл со мной разговор по поручению ЦК МНРП. По решению ЦК все названные мной чиновники с монгольской стороны были освобождены от занимаемой должности. Я похвалил главного инженера Сандуза – его назначили моим первым заместителем. Но в ЦК МНРП моими характеристиками монгольских специалистов остались недовольны, хотя выводы по ним сделали жёсткие и, с моей точки зрения, правильные. Первым заместителем начальника дороги назначили движенца. Начальник дороги Николай Андреевич Гридасов позже мне рассказывал, что предложил меня на должность заместителя начальника дороги, подчинив мне три службы: локомотивную, вагонную и электроснабжения. Но в ЦК МНРП со-

гласия не дали. Обиделись на мои крутые характеристики. Вообще, как потом я присмотрелся, советские руководители служб и дороги предпочитали похлопывать монгольских специалистов по плечу и хвалить их работу. Как будто они несовершеннолетние. Я считал, что это унижает их достоинство и оценивал их работу так, как это делал и в СССР.

Но через некоторое время из Советского Союза прибыл заместитель начальника дороги по локомотивному, вагонному и электрохозяйству. Я не помню его фамилию и имя с отчеством. Он выглядел странным человеком, как будто что-то было с головой. Потом до меня дойдёт информация, что он был участником проведения по одной из дорог Казахстана поезда массой 20 тысяч тонн. Таким образом перед очередным съездом партии железнодорожники доказывали, что мы от США в этом вопросе не отстаём. США уже вели такие поезда, применяя многократную тягу, расставленную равномерно по составу. Управлялись они по радио из первого ведущего локомотива. У нас радиоуправления не было тогда (как нет, я думаю, и сейчас). Поэтому на локомотивах были бригады, которые по команде с ведущего локомотива управляли своими тепловозами. А общее руководство осуществлял заместитель начальника дороги. В газетах об этом разово отрапортовали и всё. Опыт был неудачный, в составе под действием такой массы выдавливались некоторые вагоны. Эта ответственность и повлияла на психику нашего нового НЗ.

Меня он не касался. А вот замов трогал. Однажды Сандуз пришёл ко мне и пожаловался, что его достал новый НЗ вырезками из газет. И показал их мне. Там были вырезки о культуре образа жизни. Он вычитывал эти места в газетах, вырезал и отправлял через секретаря Сандузу. Считал, что монголы отсталые и их надо учить. Наверное, его так инструктировали в Москве. Сандуз попросил меня избавить его от этих «воспитательных» статей, т.к. он бывал на таких международных приёмах, которые нашему заместителю не снились. И он не бравировал, это была правда. И он мог поучить других, как себя надо вести за столом и в других культурных местах. Я просил переговорить об этом Николая Андреевича Гридасова, т.к. считал, что мне по рангу не положено учить своего непосредственного начальника.

Ещё он запомнился тем, что по его ходатайству из СССР прибыла сплотка паровозов самых различных серий. Монгольские товарищи меня спрашивали, зачем их привезли? В МНР этих серий не было и уже не будет. Если это для музея как история развития паровозного хозяйства, то почему паровозы только из СССР? Нужно подослать и из других стран. Больше этот руководитель мне ничем не запомнился.

После кадровых мероприятий дела с безопасностью на УБЖД стали улучшаться. Думаю, что три года и после моего отъезда с этой дороги проездов запрещающих сигналов на ней не было. Кстати, позже был интересный случай, когда машиниста обвинили в проезде запрещающего сигнала,

и у него успели даже отнять права управления локомотивом. Мне пришлось доказывать, что права отняли незаконно, и поезда запрещающего сигнала не было. А дело было так.

Улан-Баторская дорога на тот момент переходила с электрожелезнодорожной системы связи на полуавтоматическую блокировку. От границы с СССР до столицы она уже была переведена на полуавтоблокировку. От столицы на юг три перегона тоже были переведены на новую систему связи, а далее до границы с Китаем действовала железная система. Вот на той станции, с которой отправлялся машинист, обвинённый в проезде запрещающего сигнала, заканчивалась полуавтоблокировка и начиналась железная. Для отправления поезда на юг требовалось вручить машинисту железный, принадлежащий данному перегону. Но на станции стояли и выходные светофоры в обе стороны. На север – загорался на светофоре зелёный огонь, на юг – белый. Дежурная по станции, получив согласие с соседней станции на отправление поезда, зажгла белый огонь и понесла на тепловоз железный. Право на занятие перегона давал именно железный. Белый огонь светофора говорил машинисту только о том, что маршрут на выход со станции готов. Машинист, увидев белый сигнал, даёт сигнал отправления и трогает состав. Дежурная по станции срочно возвращается на своё рабочее место и по радиации требует от машиниста остановить поезд. Поняв в чём дело, машинист поезд остановил. Выходной светофор он проехал, но на перегон выйти не успел, дежурная остановила. Получив железный,

машинист продолжил ведение поезда.

Дежурная по станции доложила о происшествии поездному диспетчеру. Тот доложил ревизорам. Ревизоры встретили того машиниста уже по прибытии в Улан-Батор, отобрали права управления локомотивом и назначили оперативный разбор в управлении дороги. Я был в командировке на северном участке. Срочно вернулся в управление дороги и произвёл предварительный разбор. Интересно то, что с отъёмом прав у машиниста согласился уже главный ревизор дороги – советский специалист с Казахской железной дороги. И он очень удивился, когда я сказал, что машинисту права управления необходимо вернуть. Почему? Я объяснил, что проезда запрещающего сигнала не было, т.к. на светофоре горел не красный огонь, а белый, который разрешает проследовать данный светофор. «Но он поехал без жезла!» – убеждает меня ревизор. «Да, – соглашаюсь я, – но на перегон он не выехал». Вина машиниста есть? Есть! В чём? В самовольном приведении поезда в движение. За это его положено наказать понижением в должности сроком до трёх месяцев. Это максимальное наказание. А права ему надо вернуть, т.к. за этот проступок – самовольное приведение поезда в движение – права отбирать нельзя. Доложил свои выводы начальнику дороги. Тот с моими доводами согласился. Права машинисту вернули.

О главном ревизоре. Он был из Казахстана и даже из города Алма-Ата. Столица казахов по тому времени. Но он не

казах, а русский, по фамилии Брынцев. Секретарь парткома КПСС на УБЖД в своих речах в присутствии монгольских железнодорожников с трибуны постоянно подчёркивал, что СССР присылает работать в Монголию своих лучших специалистов. Я убедился, что это далеко не так. Позже остановлюсь и на причине, почему не так. Так вот Брынцев был одним из тех, кто подтверждал, что секретарь парткома врал. Я уже назвал одну причину несоответствия должности главного ревизора – неграмотное лишение прав машиниста. Машинист, как и все машинисты, был представителем с монгольской стороны, т.е. монгол. И он понимал уровень знаний лучшего советского специалиста, отобравшего у него права.

Присутствуя вместе с ним на одном из первых (для меня на УБЖД) крушений поезда, я убедился, что в вопросах ликвидации последствий он малоопытен. Кстати, в восстановительном поезде работал советский специалист, и тоже слабак. Я тогда долго смотрел, как они оба мучаются и мучают других работников восстановительного поезда, не выдержал и вмешался. После того вмешательства главный ревизор с удовольствием уступал мне место руководителя по восстановлению движения. А ведь это его прямая обязанность. Был случай, когда что-то надо было восстанавливать на линии. Начальник дороги отправил вместе с ревизором и меня. Хотя мне по положению там было делать нечего. По просьбе, как сказал Николай Андреевич, главного ревизора.

При осеннем объезде дороги – смотр подготовки хозяй-

ства к зиме – комиссия во главе с начальником дороги зашла на одной из станций на дизельную электростанцию. Там я подошёл к одному из стоящих вне работы дизелей. Он был частично разобран, и на одной из шеек коленвала я увидел задиры. Показал их ревизору – он тоже был из локомотивщиков. Потом я спросил у начальника того энергоучастка, что собираются делать с этим дизелем. Тот ответил, что он на списании. У меня это было простое любопытство, т.к. не моё хозяйство. Но на итоговом совещании главный ревизор по этому дизелю подверг острой критике начальника электростанции, как руководителя неготового к работе в зиму хозяйства. Он так и сказал: «Как вы с этим дизелем собираетесь работать зимой?» Для начальника той электростанции он выглядел глупцом, т.к. не спросил его о дальнейшей судьбе того двигателя. А для начальника дороги – умным и заботливым ревизором. Для начальника дороги – движенца риска на шейке коленвала ни о чём не говорила, а слова ревизора говорили о многом.

И как я потом убедился, таких специалистов на УБЖД работало много. Мне рассказывал один специалист – дизелист с Полтавы (он был представителем тепловозостроительного завода и обеспечивал сервисное обслуживание тепловозов серии М-62 после постройки), что в депо Улан-Батор работает слесарем-инструктором по дизелю советский специалист, который очень часто обращается к нему по вопросам ремонта дизелей. Конечно, и это понимали монгольские товарищи,

но деликатно помалкивали. Во всяком случае, мне они об этом не говорили. Тот слесарь-инструктор при мне поработал только год, но три года он позорил наши железные дороги перед работниками ж.д. в МНР.

В моём уже присутствии приехал на должность мастера инструментального цеха слесарь по ремонту электроходовой группы тепловоза с Украины. Он не работал в СССР даже слесарем в инструментальном цехе, а приехал им руководить! Я поставил вопрос об откомандировании его обратно в СССР и уехал в командировку. Вернулся через два дня, интересуюсь, уехал ли тот горе-специалист инструментального цеха. Не уехал. Меня пригласил секретарь парткома КПСС и начал убеждать, что его надо оставить, т.к. это будет выглядеть позором перед монгольской стороной. «А если он будет позорно работать в том цехе, оставшись – это не позор?» – спрашиваю я. «Ну ты подумай, но надо его оставить, он уже третьи сутки плачет» – аргументирует секретарь. Позже я пойму, что он – секретарь – надёжный союзник отдела заграничных кадров главка МПС. Просьбу секретаря парткома пришлось уважить: того слесаря по ремонту электроходовой группы оформили в депо Улан-Батор слесарем по ремонту электроходовой группы. Замечаний по этой работе он не имел.

О том, что в МНР ехали работать далеко не «лучшие сыновья» МПС СССР, говорил и такой факт. В девятиэтажном доме, в котором проживали советские железнодорожники,

была забита канализация. Чистили сантехники – монгольские товарищи. Они позвали меня и показали причину отказа работы канализационной трубы: она была забита тряпками, а, главное, среди тряпья была разбитая бутылка из под архи (монгольское название водки). Конечно, было стыдно за таких советских специалистов.

Работа в загранкомандировке с финансовой и вообще с материальной стороны была выгодна. По прежнему месту работы в СССР сохранялась 70% твоего среднего заработка. В МНР получал оплату по занимаемой должности в соответствии со штатным расписанием. Монгольские оклады были невелики, поэтому советскому специалисту из доходов, приходящихся на 50% советских акций, ещё доплачивалась приличная сумма. Причём, эта сумма была странной, она выравнивала в оплате труда, практически, всех советских специалистов. Как? Парадокс, но самая минимальная доплата была у начальника железной дороги Гридасова. Почему? А у него была высокая зарплата по монгольской ставке. А самую большую доплату получал, например, инженер технического отдела – у него низкая зарплата по монгольской шкале.

Естественно, в европейской части СССР рвались на такую работу. Они близко с министерством, поэтому знали все эти особенности в оплате лучше железнодорожников – азиатов, тем более – дальневосточников. Я об условиях оплаты узнал после предложения мне работы в МНР. Особенно рвались в загранкомандировки жители Украины и, разумеется,

с самого министерства путей сообщения. Как потом я выяснил, направлялись в загранкомандировки . . . не бесплатно. В главк кому-то, и, в первую очередь, в отдел загранкомандировок надо было отстёгивать какую-то сумму. Из разговоров с некоторыми специалистами выяснилось, что многие отдают кому-то в МПС свою 12-ю зарплату. А поскольку порядочные люди взятки не дают, поэтому они туда могли попасть только в ссылку, как это было, например, с начальником УБЖД. Я тоже никому не платил. Вот и разгадка, как там оказывались «лучшие специалисты» МПС СССР, за работу которых было стыдно перед монгольскими коллегами. На одном партийном собрании (только КПСС) я высказал такую точку зрения, заявив, что таким образом мы позоримся перед монгольскими товарищами. Секретарь парткома немедленно проинформировал об этом ЦКадры. При одной из командировок в Москве начальник отдела загранкадров проскрипит мне вполголоса: «Одного Ишутина мы туда правильно подобрали!»

В тему опишу один интересный случай. Начальник отдела загранкадров министерства позвонил мне в МНР и попросил приобрести и передать ему поллитра облепихового масла. Облепиха на севере Монголии росла. Повод: у кого-то из его хороших знакомых проблемы с желудком. А облепиха помогает. Я купил через начальника депо Сухэ-Батор эту бутылку (как сейчас помню – за 80 тугриков) и в очередную командировку в Москву её привёз. Самого начальника

на месте не оказалось – он был в командировке в какой-то африканской стране. Зашёл к его старшему инженеру, рассказал о просьбе его начальника и прошу передать ему эту бутылку. По наивности рассчитываю, что этот инженер спросит у меня о цене её приобретения и рассчитается со мной по курсу советскими 20-ю рублями. По тому времени – это две бутылки хорошего коньяка.

И вот здесь самое интересное. Когда я из портфеля извлёк ту бутылку, она моментально исчезла из моей руки. Но и в руке того старшего инженера её тоже уже не было. Ищу глазами, куда она могла деться. И вижу, как плавно закрывается коленом ноги дверка левой тумбочки стола. Без скрипа. Тут я понял, что ни на какие 20 рублей мне рассчитывать не стоит. Это был фокус, умение которого достигается длительной тренировкой. Мне он так понравился, что будь у меня вторая бутылка, я бы и её передал, чтобы рассмотреть, как этот фокус осуществляется.

За период пребывания на Улан-Баторской железной дороге произошёл и такой случай. Дети советских специалистов учились в существующей там специальной советской средней школе. Возил их в школу и привозил обратно спецавтобус. И не случайно. Монгольские дети недолюбливали наших детей. Они забрасывали их камнями. Дважды и моей дочери, таким образом, разбили голову. Думаю, что их дети слышали разговоры взрослых, и у них формировалось такое своё мировоззрение. Поэтому без взрослых пешком дети по

городу не ходили. Но дети бывают и очень любопытные.

Две одноклассницы, выйдя из школы, не стали дожидаться спецавтобус, сели на рейсовый монгольский и уехали. Родители, придя с работы и не обнаружив дома детей, подняли тревогу. Был поднят на поиски практически весь взрослый советский персонал на УБЖД. Поставлено в известность и наше посольство. Те, в свою очередь, оповестили монгольскую милицию. Поиски долго ничего не давали. Уже в полночь милиция известила, что в подъезде жилого монгольского дома нашлись эти две школьницы. Посольство потребовало этот случай проработать со всеми советскими специалистами на родительском собрании в школе. На собрание в класс, в котором училась моя дочь, пошёл я. На нём всё свелось к опасности, которая могла постигнуть детей, т.к. у монголов к нам много агрессии. Причём, критика была односторонняя: плохие монголы. А мы, значит, белые и пушистые. К тому времени я уже видел, как в магазине для советских специалистов (был там и такой!) продавщицы поворачивались демонстративно спиной к зашедшему монгольскому гражданину. Знал я, что советские специалисты отзывались плохо о монгольской нации. И особенно было неприятно слушать это от одной монгольской девушки. Расскажу о ней подробнее.

Она не была похожа на монголку: красивая блондинка, с точёной фигурой и, что особенно удивительно, с голубыми глазами. На русском языке говорила свободно, ранее в

Москве окончила железнодорожный институт. Работала в службе локомотивного хозяйства. Свою непохожесть на монголку она объяснила тем, что в далёкие времена кто-то из её предков русскую красивую невольницу сделал своей женой. Вот ей и достались те гены, хотя оба её родители типичные монголы. Пользуясь своей внешностью, на автобусной остановке она уверенно садилась в автобус для советских специалистов. Её никто из пассажиров не опасался, считая, что она из СССР, и, разговаривая между собой, говорили гадости про монголов. Вот она однажды и задала мне такой вопрос: «Почему советские, особенно женщины, так не любят её нацию?» Пришлось объяснять, что и среди советских людей, как и среди монгольских граждан, есть разные люди, в том числе и такие, которых мы не уважаем. Убеждать пришлось долго, приводя примеры, а у неё при этом на глазах были слёзы.

Кроме этого, я уже знал, что советские офицеры вели себя там, скажем так, – не по-советски. Когда я был дежурным по управлению дороги на праздник 7 ноября, мне поездной диспетчер доложил, что на одной из станций пьяный советский офицер стреляет из пистолета по зданию вокзала. Я поставил в известность управление военных сообщений (ВОСО). Через некоторое время они мне доложили, что офицер обезоружен и изолирован.

Другой случай наблюдал на станции Сайн-Шанд. Я с проверкой ехал на локомотиве пассажирского поезда. Поздний

вечер. Поезд идёт в Советский Союз. Лето. На перроне десятки офицеров провожают однополчан в отпуск. Пьяные. Когда подошло время отправления поезда и машинист, дав свисток, привёл поезд в движение, сработали автотормоза – кто-то сорвал стоп-кран. Выждав время на отпуск тормозов, машинист вновь приводит поезд в движение, и вновь кто-то срывает стоп-кран. Я предупреждаю машиниста, чтобы без меня (на локомотиве) поезд не отправлял, и спускаюсь на перрон. Иду вдоль поезда. У одного из вагонов стоит с десятка уже «в дупель» пьяных старших офицеров и допивают то, что ещё у них осталось. Вижу, как подполковник спускается из вагона с двумя наполненными стаканами и с кем-то пьёт «на брудершафт». Сам уже еле стоит на ногах. Вижу, в стороне на перроне стоит монгольский гражданин в очках и с дипломатом в руках. С презрением смотрит на этот пьяный шабаш. Замечаю вдали идущий по перрону советский патруль. Но что может сделать молодой лейтенант с двумя солдатами со своими пьяными командирами: майорами и подполковниками? Вот тогда мне вспомнилось и стало понятнее, почему тот проводник рефрижераторного вагона слышал слова «оккупанты».

Вот всё это я и высказал на том родительском собрании, подведя итог словами, «не лучше ли, кума, на себя оборотиться». Говоря про офицеров, я применил фразу «пьяное офицерье». На том собрании присутствовал и советский капитан, чей-то отец. Его обидело слово «офицерье». И он с

возмущением спросил: «Знаю ли я, кого называли этим словом?» Намёк на гражданскую войну. Я ответил, что знаю: так называли генерала Скобелева, которого боготворит Болгария, генерала Брусилова, героя Первой мировой войны и генерала Игнатъева, который, будучи военным атташе в Париже в период войны 1914-1918 гг., сохранил царские деньги, не отдал их белоэмигрантам, хотя те их требовали, а передал валюту Советскому Правительству в 1945 году.

Были последствия того разговора с офицером. Он написал заявление в посольство, в котором обвинял меня в том, что я в присутствии монгольских граждан позорил Красную Армию и восхвалял белогвардейцев. Такой вывод я сделал из последующих разговоров, т.к. заявление мне не показали. Через неделю после того разговора начальник дороги сказал, что меня вызывают в Советское посольство, назвал и фамилию сотрудника, с которым я должен там встретиться. Посольство имело среди железнодорожников (и, думаю, не только среди них) стукачей. Двоих из них я к тому времени уже вычислил, благо это было сделать нетрудно, т. к. их время от времени подвозила к домам проживания советских железнодорожников посольская машина. Так вот, один из них проинформировал меня, что в посольстве для меня ничего опасного не будет. А я и не ожидал ничего опасного. Тем более, что я и не знал, что предварительно, до моего вызова, в посольстве побывали почти все родители того классного собрания. Разумеется, посольство сведения обо мне почерп-

нуло и от стукачей.

Явился к высоким посольским металлическим воротам в назначенное время. По домофону мужской голос спросил, что мне нужно. Я назвал к кому иду по приглашению. Ворота открылись. Тот товарищ, с которым мне предстояло долго беседовать, официально назывался советником посла по экономическим вопросам. Но у меня не было сомнений, что он чекист. Из предварительной проведённой им работы, он убедился, что тот офицер наврал, что на том собрании монгольских граждан не было. Проверил он и приведённые мной факты негативного поведения офицеров. Они тоже подтвердились. Но мне пришлось вновь рассказать, как было дело, и почему я всё это там сказал. Из длительных его рассуждений я понял, что нельзя говорить негативные факты про наших советских людей никому, кроме лично его. Я спросил: «Так что выходит, мы боимся своих, но совершенно не боимся монгольских и китайских граждан, которые всё это знают?» Он ответ на этот вопрос смял, но в заключение вручил мне свою визитную карточку, т.е. предложил мне тоже стать стукачом.

А вот в том, что наша власть больше боится своих граждан, чем проживающих в соседних и дальних государствах, мне пришлось убедиться на примере приезда сына на каникулы к нам в МНР. Монгольская сторона приглашение оформила без проблем. Сын с этим приглашением в Хабаровске проходил по официальным органам все каникулы, а визы не

получил. Всё время находились ещё какие-нибудь недостающие бумаги, то что-нибудь терялось. Он посетил даже первого секретаря горкома КПСС, который хорошо знаком с нашей семьёй и положительно относился и к сыну, но и тот ему откровенно сказал, что его в МНР не пустят. И привёл собственный пример, что его сестра с мужем военным проживала в ГДР. Так вот туда к ним не пустили их взрослую дочь.

Я потом долго размышлял, почему так? И пришёл к выводу, что, творя безобразия в собственной стране, власть имущие потом боятся того (и только того), что произошло в России в 1917 году. А с иностранцами Их бояться не стоит, у нас есть и термоядерное оружие и средства их доставки. Свои плохого о себе должны знать как можно меньше.

Своеобразным человеком оказался секретарь парткома КПСС на УБЖД. Он был освобождённый секретарь. С Украины, из города Харьков. Речи на собраниях говорил правильные с партийной точки зрения, а вот в остальном.... Думаю, что больше его среди советских специалистов на УБЖД никто не употреблял алкоголь. Ну, конечно, валяться он не валялся, но с употреблением оного замечался часто. Ловкие «специалисты» уловили эту слабость и стали его угощать и часто. Он был «благодарным» человеком. В чём это выражалось? Однажды мне главный инженер столичного локомотивного депо рассказал, что по пути в управление дороги он встретил двух своих специалистов, идущих из управления. Время утреннее. Он спросил их, почему они само-

вольно покинули рабочее место в депо? Те ответили, что были в парткоме, где получили награды. Распахнули куртки, и главный инженер увидел у них на груди по монгольской медали. Где наш «генсек» раздобывал их, неизвестно, но награждал собственноручно в своём кабинете и без свидетелей. Один из награждённых был откровенный лодырь. Второй нормальный труженик, но замечались по вечерам в парткоме оба и часто. Прибыли оба с Украины. Представляю, как вернувшись на Родину, они этими медалями козыряли перед неосведомлёнными коллегами.

Другой пример. Рассказывал председатель профкома советской части специалистов. Для советских специалистов через посольство поставлялись дефицитные товары. Чтобы этот товар получить, надо было обратиться в советский магазин и предъявить специальный талон, который по-монгольски назывался «бичик». На талоне было название товара. Председатель профкома приносил и раздавал по одному «бичику» каждому специалисту. Это бывало, по-моему, раз в три месяца. «Бичик» был небольшого размера. Но прежде чем начать раздавать, он заходил в партком, где открывал перед секретарём портфель с «бичиками». Секретарь, как говорил председатель профкома, запускал туда руку и вытаскивал «разрешений» (так переводилось то слово на русский) столько, сколько в неё входило. Этими «своими» «разрешениями» он распоряжался сам.

Старожилы помнят, что М.С. Горбачёв, став Генеральным

секретарём, начал бороться с пьянством. Проводилось массовое мероприятие среди населения. Боролись и в рядах советских специалистов в МНР. Секретарь парткома поручил своей секретарше, (полагалась и такая должность) собрать со всех советских специалистов (а в заграникомандировку беспартийных почти не направляли) торжественные обещания завязать с пьянкой. Спросила она такую бумагу и с меня. Я к тому времени уже года три не употреблял алкоголь, позволял себе только на Новый год бокал шампанского. (Занятия бегом этому благоприятствовали – росли результаты!). Поэтому мне не составляло труда поклясться в этом перед партией. Но я знал, что сам секретарь парткома очень щедро «заливает себе за воротник». В тоже время он знал, что я алкоголь не употребляю. Но бумагу поручил с меня взять – «перед законом все равны». Я спросил секретаршу, а её шеф эту бумагу написал? Ответ был отрицательный. Тогда я заявил, что напишу свою «клятву» только после того, как увижу аналог и секретаря. Через несколько дней секретарша мне показала его заверение в «верноподданических чувствах» перед ЦК КПСС. Пришлось написать заверение и мне.

Понятно, что я стал неприятен не только монгольским руководителям партии (сразу забраковал трёх ведущих специалистов в локомотивном хозяйстве, в отличие от предшественников, которые им пели дифирамбы), но и местному партайгеносу. Ему очень хотелось избавиться от меня. А это можно, только вернув меня в СССР. Слабый повод для это-

го у него появился. Однажды я звонил в кабинет советских специалистов в депо. Там снял трубку один специалист и начал меня пытаться: кто я, зачем звоню, кого надо. Голос чванливый. Я разозлился и заматерился. Подчёркиваю: не обматерил, а заматерился. Конечно, я назвал себя, и «проинструментировал» его, как надо говорить, когда снимаешь трубку. Нецензурные слова я употребляю крайне редко. Поэтому этот специалист скорее от удивления рассказал другим специалистам о моём употреблении нецензурного слова. Дошло до секретаря парткома. Тот начал формировать против меня «дело». Мне об этом тоже стало известно. Я вновь позвонил тому специалисту и извинился, сказав, что я тоже не люблю эти слова. А тогда просто вырвалось.

Через месяц на УБЖД приехал заместитель начальника Главного управления кадров МПС. Зайдя в мой кабинет, он официальным голосом поинтересовался: какие методы я применяю при воспитании подчинённых? Он помнил ещё, стало быть, и о моём выступлении на партийном собрании по оценке направляемых ЦКадрами специалистов. Я уточнил: «Вы имеете в виду тот случай применения мной нецензурной брани? Так я перед тем слесарем извинился и вопрос улажен». Далее я пояснил, чем занимается секретарь парткома и сказал, что для наведения дисциплины среди советских специалистов, прежде всего надо убрать именно его. Разговор закончился ничем. Но дня через два зам. начальника службы материального снабжения (он тоже был из Харько-

ва) передал мне слова нашего местного партбосса: «Сибиряки приехали, надо тикать!» К этому времени на УБЖД работали уже четыре специалиста: с Забайкальской и Дальневосточной железных дорог. Остальные из европейской части СССР. И вскоре он «утикал».

Если кто-то думает, что нового секретаря парткома избирали из состава членов действующего парткома, то он глубоко заблуждается! Нового секретаря парткома назначили в ЦК КПСС, и он поехал в столицу Монголии. После пересечения границы по пути до Улан-Батора он ходил на станциях, где работали советские специалисты, и знакомился с ними, называя свою должность – секретарь парткома КПСС на УБЖД. Вводить в состав парткома будут позже, проведя общее партийное собрание. А потом только партийный комитет будет «избирать» его на должность секретаря. Но этими формальностями в ЦК КПСС уже давно пренебрегали. Практически он был до этого самозванцем. Так работала наша партия последние годы, такими были и партруководители. Поэтому меня совсем не удивило, что в 1991 году КПСС рухнуло как гнилой колос.

В Монголии встречусь и узнаю, что у многих «лучших сынов», направленных работать в МНР присутствовали все пороки худших. Примеры я уже некоторые привёл. Ещё. На станцию Сайн Шанд прибыл рефрижератор с мясом для воинской части. Выгрузили из вагона и погрузили мясо в открытый грузовик. Повезли. По дороге часть мяса исчезла.

Обвинили монголов, которые, якобы, на ходу сзади через борт сняли несколько тушь. Посольство выразило протест монгольской стороне. А монгольская сторона предъявила снимки, как это ещё на станции делали и наши специалисты. Счёт: один – один.

В командировку для работы на строящиеся участки железных дорог в МНР прибыл бывший начальник ОВЭ (отделение временной эксплуатации) с БАМ ж.д. Ему понадобилось добираться до города Чойболсан. Этот город на дороге, которую строил генерал Жуков для нанесения смертельного удара по японским захватчикам. Я писал, что в тот город можно было доехать по железной дороге через СССР или самолетом. А можно на автомобиле по пустынно-степным местам. Гор по дороге нет, но нет и дорог. Точнее там много параллельных дорог, и каждый водитель выбирает сам, по какой ехать. Чаще всего они выбирают ту, по которой ещё никто не ездил. Она будет рядом с теми многими уже разбитыми грунтовыми дорогами. Проще говоря – по целине. Так вот бывший начальник ОВЭ решил ехать на автомобиле. Места пустынные, дорога длинная. Пришлось выбирать время для ночёвки. Увидели в степи пасущуюся одинокую корову. Пристрелили её, сделали себе вкусный ужин с выпивкой и уснули. Утром их разбудила монгольская милиция вместе с хозяином той коровы. Пришлось экс – начальнику ОВЭ БАМ ж.д. оплатить стоимость коровы и покинуть пределы МНР.

Вспоминаю и такой случай на УБЖД. На отделении дороги, с которым главный ход УБЖД был связан только через дороги СССР, у поезда, везущего воинскую часть Советской армии, загорелся тепловоз. Пожар дошёл до открытой горловины топливного бака, что привело к взрыву паров. Бак разорвало. Оторванное днище бака до остановки состава как плугом порезало много шпал. Выезжал пожарный поезд. Пожар потушили. Резервный локомотив приготовился выводить пострадавший состав с перегона на станцию. Солдат разместили по вагонам. Подполковник части решил уточнить у бригады о времени отправления. Проходя мимо взорванного топливного бака тепловоза, он увидел щель в баке. Она образовалась при взрыве вследствие разрыва продольного и поперечного листа бака. Человеческая привычка заглядывать остановила и его. Он посмотрел в щель – ничего не видно. Там темно. Тогда он достал спички и решил подсветить. Бак был пустой, но пары солярки ещё сохранились. Произошёл второй взрыв, уже меньшей силы. Но достаточный, чтобы подполковника госпитализировали с ожогами второй степени.

Пусть не обижаются на меня воины Красной Армии, но я вынужден привести ещё один пример халатного отношения военных к своим обязанностям. После выполнения учений подразделение бронетранспортёров возвращалась в место дислокации. Предстояло пересечь железную дорогу. Переезд не охраняемый. Военные должны были выставить на

переезд своего сигналиста, который должен был при отсутствии приближающегося поезда разрешать движение через переезд и, наоборот, при приближении поезда – останавливать движение. Колонна была большая. Сигналиста не выставили. Обзор с БТР ограниченный (я специально подходил к БТР и интересовался), видимость только впереди. Приближающегося поезда с боку не видно. Вот один БТР и оказался на пути поезда. Крушение поезда и травмы военнослужащих: бронетранспортёр опрокинуло и проволочло по путям метров пятьдесят. Говорят, водитель потом скончался. Удар пришёлся в то место, где он находился.

Я был на том крушении, там познакомился с командующим Забайкальским военным округом. Монгольская сторона выставила Округу огромный счёт. Мне его показывали. Я переговорил с депо Белогорск (оно эксплуатировало тепловозы данной серии) о возможности его ремонта, если к ним обратятся военные. А военным посоветовал восстановить тепловоз там. Так и сделали, ремонт обошёлся для округа в несколько раз дешевле.

Для советских специалистов существовала возможность не тратить все тугрики в МНР, а обменивать их на так называемые чеки. Один чек равнялся 4 тугрикам. Потом в СССР по этим чекам можно было отовариваться в магазинах с ласковым названием «Берёзка». В «Берёзке» был дефицит, в основном иностранный. Нужно ли говорить, что этим пользовались все. Но дело доходило до абсурда и даже до кримина-

ла. Жена одного специалиста работала в школе учительницей. На уроке упала в обморок. Как потом выяснилось, обморок был голодный. Почти все деньги менялись на чеки для будущей счастливой жизни на Родине, на пропитание оставляли мизер, который и привёл к обмороку.

Второй пример. В локомотивной службе работала главным бухгалтером женщина из Белоруссии. Профсоюз ей доверил собирать профвзносы. Часть их она обменивала себе на чеки. Соответственно, закрывала долги с опозданием на два – три месяца. Прибыла в МНР для работы в финансовой службе дороги зам. начальника финансовой службы Западно-Сибирской дороги. Профсоюз ввел её в состав ревизионной службы. Она и выявила хищение тугриков. Пришлось даме восполнить долги и покинуть МНР. До границы её провожал секретарь парткома КПСС. Что-то их объединяло.

Естественно, я запросил отдел заграничных кадров МПС о подсылке в службу главного бухгалтера. Через некоторое время мне позвонили и сказали, что есть кандидат. Я попросил перечислить места предыдущей её работы. Оказалось, она работала в службе пути. Я отказался и попросил подобрать из тех, кто работал в локомотивном депо или в локомотивной службе. Проходит время. Интересуюсь: нет, не подобрали. Ещё проходит пара месяцев – опять не подобрали. Стали меня убеждать, что в локомотивных депо уже нет бухгалтеров, они все централизованы. Ну, а из централизованных бухгалтеров кто-то же обслуживал локомотивные депо? Целый год

служба работала без главного бухгалтера. Монгольские коллеги стали уже спрашивать меня: в чём дело? Согласился, присылайте любую. Прислали ту, от которой я год назад отказался. Значит, эта должность уже была проплачена, поэтому и «не было» бухгалтеров из локомотивных депо. Крепко деньги усыпляют совесть!

Запомнилось два эпизода, когда мне было стыдно, потому что я советский. При одной командировке в Москву самолёт имел промежуточную посадку в Новосибирске. Пассажиров из самолёта вывели в зал ожидания для интуристов. После дозаправки лайнера нас пригласили на посадку. Стоим у трапа. Рядом стоит такой же самолёт. Посадка в него уже закончилась, а погрузка багажа ещё продолжалась. Я видел, как труженик аэропорта подавал с электрокара чемоданы и сумки второму труженику, стоящему в самолёте у багажной двери. Второй труженик швырял багаж в глубину отсека. Причём, все подряд. Понятно, что при падении деформируется чемодан, повреждается и содержимое чемодана. Рядом стояли военные, союзники по Варшавскому договору. Они летели с МНР, с какого-то совещания. Видели погрузку багажа в соседний самолёт, качали при этом головой. Кстати о сохранности багажа. Когда мне пришло время выезда из МНР, я поднял железнодорожные правила о перевозке багажа. Внимательно прочитал и пришёл к выводу, что железнодорожники не гарантируют сохранность твоего багажа: ценность они называют свою, какая им нравится. В

случае утраты багажа компенсируют по весу за символическую, ими установленную, стоимость килограмма. В общем, отдано на совесть работников пассажирской службы. Но мой багаж дошёл в целостности и сохранности.

Второй случай. В период проживания в Монголии в СССР был сбит южно-корейский самолёт с пассажирами на борту. Тогда, как известно, президент США Рейган назвал СССР империей зла. Но время горбачёвской перестройки позволяло уже какую-то гласность и даже проводить международные телемосты. Вот там по телевизору я смотрел такой телемост между Ниагатой и Владивостоком. С той и другой стороны было, если память не изменяет, по шесть участников. Японский ведущий задал и такой вопрос: «Правильно ли поступило советское правительство, дав команду сбить тот самолёт?». Самолёт отклонился от курса и летел над территорией Советского Союза. Пало подозрение на шпионские цели. Был сбит нашим истребителем. Ведущий спросил по очереди каждого нашего участника. И все ответили: «Правильно!» Последовал вопрос: «А почему вы все думаете одинаково?» Вот тут мне стало стыдно перед монгольскими товарищами: мы все зомбированы.

И ещё был один случай, когда мне было неудобно себя чувствовать рядом с монгольским товарищем. Для заключения договора на ремонт тепловозов серии М-62 меня и заместителя начальника депо Улан-Батор Няма с соответствующими полномочиями обеих акционерных сторон направили

в город Полтаву УССР. Договор мы заключили нормально, без осложнений. А неудобство я ощутил, когда селились в гостиницу. Администратор сказала, что нас поселит в один двухместный номер. Цена за проживание с иностранцев значительно выше. Взяв плату с Няма, она спросила: «С вас брать, как с иностранца или как с советского гражданина?» Естественно, я сказал, что я гражданство не менял. И вот мы с ним лежим в одном номере, пользуемся одними и теми же услугами (ванная, телевизор), а уплатили по-разному. Няма мне вопросов не задавал, но мне перед ним всё-таки было неудобно.

Запоминающийся момент в той жизни произошёл с главным инженером депо Сайн-Шанд. Он был из Бреста (Белорусская ССР), где до командировки в МНР работал начальником локомотивного депо. Когда я приезжал на эту станцию, он всегда приглашал на обед к себе на квартиру. Его жена была гостеприимной и простой в обращении. Я принимал приглашение, т.к. к монгольским блюдам я не привык, да и в российских блюдах был ретроградом. А она (жена главного инженера) вкусно готовила. Кроме этого, у них всегда была самогонка. Кто из них гнал – не знаю. Но всякий раз они предлагали угостить ею. Но я не употреблял алкоголь, предпочитал ему бег по пустыне Гоби. (Кстати слово «Гоби» с монгольского языка переводится как тоже «пустыня»). Мой отказ от приёма алкоголя огорчал хозяев, ведь и хозяин вынужден был воздержаться. Но я стал замечать, что

главный инженер почти не владеет информацией положения дел в депо. Приходилось делать ему замечания.

Его жена сильно заболела – почки. Лечение советскими врачами, как железнодорожниками, так и военными из госпиталя танкистов не помогало. Она худела, боли усиливались. В течение года её состояние ухудшалось, и у меня даже появилась мысль, что она скоро умрёт, и тело её придётся отправлять на похороны в СССР. В конце концов, обратились через посольство в ЦК МНРП с просьбой организовать её лечение в самой главной клинике Монголии. И в той клинике разобрались и сказали, что у неё камни в почках, и их можно раздробить на аппарате, который клиника приобрела в Японии. Операция прошла удачно, и женщина начала вновь расцветать.

Но главный инженер по-прежнему делами в депо мало занимался. Однажды он приехал в командировку в Улан-Батор и занёс мне в квартиру ведро квашеной капусты. Сказал, что у него её много. На мой вопрос: растёт капуста в пустыне Гоби? – он улыбнулся. Я догадался, что у него «хорошая связь» с воинской частью, там расположенной. Взаимная выгода, бартер: депо им металл и материалы, а они ему – капусту. Не люблю я таких людей, и не случайно, что делом они, как правило, мало занимаются. Это постоянно и чувствовалось. Поэтому, когда он попросил согласия на продление его командировки ещё на год (отведённые три года истекали в начале 1986 года), я согласие не дал.

Весной в Монголии возникают сильные пыльные бури. Нахождение страны на большой высоте над уровнем моря при смене температур зимних на летние вызывает там сильное движение воздуха (аэродинамический принцип крыла самолёта). Он поднимает мощные слои пыли. В Гоби это особенно ощущается. Я однажды попал в такой момент именно в городе Сайн-Шанд по пути с вокзала до общежития. Пришлось остановиться – видимость на два метра впереди нулевая – руками закрыть лицо и глаза. Так постоял минут 5-7. Когда шквал прошёл, обнаружил, что мой чёрный железнодорожный костюм стал серым. Чернота просматривалась только в складках на рукавах, образовавшихся при закрытии лица руками. Порывы ветра были такими, что однажды остановили идущий поезд. Причина: воинский состав выгрузился на одной из станций пустыни. Двери крытых вагонов, как это часто бывает, не закрыли. Встречный ветер сумел поезд, в голове которого шёл тепловоз серии ТЭ-2, остановить. После закрытия дверей локомотивной бригадой поезд смог следовать дальше.

Понятно, что при этом наблюдалось и резкое колебание атмосферного давления. Главный инженер депо Сайн-Шанд был гипертоником. Кроме того, у него всегда был самогон. Поэтому в один из таких весенних вечеров, когда его жена ушла на дежурство (она работала сторожем в какой-то организации), муж остался дома один. Сколько он выпил, мы не знаем. Знаем, что утром, придя с работы, жена не могла

открыть входную дверь в квартиру – изнутри в замок вставлен ключ. Она побежала в депо. Пришли наши специалисты, дверь вскрыли. Главный инженер лежал на полу без сознания. Увезли в больницу – инсульт. Без памяти он пробыл несколько дней и скончался. В Белоруссию пришлось отправлять не жену, как я думал в какой-то момент, а её мужа. Здесь тоже интересный факт. Жене главного инженера было плохо, что понятно: муж умер, ей возвращаться домой вместе с гробом. Для подстраховки с ней полетела врач. Когда врач вернулась, рассказала, что жена главного инженера по дороге в самолёте ей рассказывала о своих поклонниках в Бресте. Советовалась: за кого из них выйти замуж. В этом же самолёте летел и гроб её ещё непохороненного мужа. Вот так она переживала!

И здесь интересный момент. Секретарь парткома КПСС на УБЖД (он тогда ещё не уехал) не упустил возможность мне подгадить: он проинформировал МПС, что это Ишутин довёл его до инфаркта. Во всяком случае, у меня этот вопрос уточнял заместитель начальника локомотивного главка МПС. Кроме «симпатий» ко мне со стороны нашего «генсека», тут прорезалась для него ещё одна неприятность – исчезла пусть небольшая, но приятная корысть: он тоже бывал в Сайн-Шанд, и тоже приглашался в квартиру главного инженера на обед или ужин. А там халява, в виде самогона. Конечно, обидно потерять!

Коль коснулся похорон, то расскажу ещё об одном ин-

тересном эпизоде из той моей жизни. Мужчин на работу в Монголию отправляли только женатых. Женщины могли быть и незамужними. Это на тот случай, наверное, когда жена специалиста почему-то уезжает на короткое время в СССР, так чтоб её оставшийся муж не приставал к монгольским женщинам. Так вот, один специалист год прожил без жены. Когда он уезжал в отпуск, ему сказали, что он должен или вернуться вместе с женой, или вообще не вернуться – командировка будет прервана. Но рвались в заграничную командировку не для того, чтобы её потом прервать. Поэтому тот вернулся с женой. Оказывается, его жена серьёзно болела. Соседи по площадке слышали по ночам, как она кричала от боли. Вести её в тот климат было нельзя, но деньги!!! В общем, его жена несколько дней покричала и умерла.

Похоронами занималось локомотивное депо. Гробовщики вместе с главным инженером пришли в квартиру покойной для снятия мерки и согласования спецвопросов. И что они увидели и услышали. Её муж, сидя рядом с мёртвой женой, подсчитывает доходы от похорон: кто сколько должен дать (сами расходы на похороны дорога брала на себя): управление дороги, локомотивное депо, профсоюз и коллеги по работе должны сброситься. Это очень поразило главного инженера: считают прибыль от смерти жены!

Вспоминаю и такой момент. Советских специалистов в выходной день зимой вывозили в автобусе на лыжную базу. Разумеется, тех, кто хотел. Я с семьёй там был регулярно.

Вообще-то снега в МНР (в центральных и южных районах) практически не было. Осадки туда почти не доходили ни с Северного Ледовитого, ни с Тихого, ни с Индийского океанов. Климат – резко континентальный. Но в горах, в распадках (как, кстати, и в Чите) осадки сохранялись. Вот там и катались мы на лыжах. И вот однажды, пройдя километров пять в одном направлении, я, жена и дочь повернули обратно. Лыжня одна. Нам навстречу двигалась группа лыжников из пяти человек. Задний лыжник машет мне рукой, просит уступить лыжню. Я сошёл, сошли жена, и дочь. Группа монгольская. Третьим лыжником в этой группе был глава государства, Первый секретарь МНРП Жамбын Батмунх. Двое монгольских лыжников спереди и двое сзади – это телохранители. Проходя мимо меня и Батмунх, и тот монгол, который махал мне рукой, на русском языке сказали: «Спасибо».

В этой связи хочу привести и такой пример. В экономическом отделе управления УБЖД работала старшим инженером русская женщина – жена председателя Совета Министров Монголии. Поженились в период учёбы в Иркутском ВУЗе. Мне по работе приходилось часто обращаться в этот отдел. В том числе и к ней. Если бы мне не сказали, что она жена председателя правительства МНР, я бы по ней так бы и не догадался: простая женщина. Так оценивали её и сослуживцы. На работе её никто не охранял. А вот дома, жаловалась она, охранники ей мешают.

Ещё два наблюдения. В депо Сухэ-Батор главным бухгал-

тером работала русская женщина. Когда я с главным бухгалтером службы (той самой, которая «успешно» собирала профвзносы) был в том депо с проверкой, эта женщина пригласила вечером в ожидании поезда к себе в гости. Приглашение мы приняли. Из всех разговоров я понял, что эта женщина выросла в Монголии. Её родители, якобы крестьяне, жили здесь ещё до революции, причём в России. После Гражданской войны и установления границы с МНР, это поселение оказалось в Монголии. Там потом возникнет и город Сухэ-Батор. Её мать ещё была жива, и я с ней немного побеседовал. В результате разговора пришёл к выводу, что она не крестьянка. Кругозор её широк. Она хорошо знала жизнь многих царских генералов, особенно Брусилова. Разбиралась в произошедших политических событиях. Умело и со знанием следила за своим здоровьем. Я предположил, что она или из дворянской семьи, или вынуждена была покинуть пределы России вместе с отступающими армиями белых. О её муже я разговора не заводил. Дом, в котором жила эта семья, был частный, рубленый, небольшой. Никаких огородов, палисадников при нём не было. Не было и двора, т.к. отсутствовал забор. Поэтому земля вокруг дома вытоптана так, что и трава не растёт. Главный бухгалтер депо замуж не вышла. Как она сказала, не за кого. За монгола она выйти не захотела, а из русских кто-то ей предлагал замужество, но он – пьяница. И русских-то там: раз – два и обчёлся. Так и осталась она в старых девах. Но и вернуться в Россию (тогда

– в СССР) она и её мать не желали. Что лишний раз меня убеждало, что там они ждут преследований.

Вторая русская женщина работала в локомотивном депо Улан-Батор техником – дефектоскопистом. Там она жила уже в третьем поколении, т.к. и её родители родились там же. Симпатичная женщина, чуть старше 25 лет. Она тоже была не замужем, но имела двоих детей. Как говорили знатоки, её дети – это потомки советских специалистов. Так или не так, я с ней на эти темы не разговаривал. Мне бросилось в глаза, что цвет кожи лица у неё был не белый, как у всех славянок, а желтоватый, но не совсем такой, как у монголоидов. Пришёл к выводу, что постепенно местный климат её детей уже оформит по цвету кожи монголами. Утверждать окончательно не берусь, т.к. детей её не видел.

После смерти Черненко Политбюро ЦК КПСС, не желая заниматься похоронами Генсеков каждые два – три года, избрало Генеральным секретарём ЦК КПСС Михаила Сергеевича Горбачёва. Он многим внушал надежду, что застой в экономике и политической жизни страны закончится. Главное его преимущество в доверии – молодость против политбюровского старья. (Вспомним анекдот про сорок ног и два зуба!). Верил в это и я. Вспоминаю, что вместе с Сандузом обсуждали этот вопрос. И не видели Генсеком никого, кроме Горбачёва. Сандуз был уверен, что изменения в лучшую сторону должны начаться в СССР, потом это же повторит МНРП.

Одним из элементов горбачёвской перестройки было борьба с алкоголизмом (сухой закон!) и развитие спорта, т.е. борьба за здоровье нации. Очень хорошее начинание. В Советском Союзе организовывались кроссы. Переняла это и Монгольская Народная Революционная партия. Был объявлен в столице МНР день массового кросса. Ко мне подошёл член профкома, отвечающий за спорт. Предложил принять участие в кроссе. У меня никогда не было мысли с кем-то соревноваться. Бегом я занимался (это и знал тот профсоюзный деятель), но для себя. Какие результаты у меня по скорости – это меня не интересовало, меня интересовало тогда время бега. Значит, и расстояние. Я так и сказал активисту от профкома. Но он сказал, что стыдно будет, что от советских специалистов УБЖД никто не примет участие. Он пока нашёл только одного школьника (чей-то сын), который победит, и больше некого представить. В общем, нажал на патриотизм, и я сдался.

В день забега он дал мне футболку с номером и благословил на успех. Об успехе я не думал. Забег проходил по столичным улицам. Бегунов – несолько тысяч. Бежать надо пять километров. Это мне больше всего не нравилось. Я в то время бегал 10 – 15 км. Соответственно, на это расстояние отработалось дыхание. Пять – короткая дистанция, нужна, соответственно, более высокая скорость – а это опасность – дыхание может подвести. В общем, я дал себе установку: как бы кто меня не обгонял, бежать в своём темпе.

Когда дали старт, многотысячная толпа сорвалась с места и понеслась. Я себе: «Спокойно, не торопись, пусть бегут». Бегу своим темпом. Было ощущение, что бегуны уже все впереди меня, но оглянусь – есть и сзади. Примерно километра через три стал видеть сидячих и лежачих на обочине дороге в футболках с номерами. Догадался: перебрали с темпом – «мотор» перегрелся. Бегу, как бежал. Только перед финишем прибавил «обороты». Конечно, на финиш тысячи бегунов прибежали раньше меня. Моя дочь с мамой болели за меня на финише. Дочь видит: все прибегают, а меня всё нет, Говорит маме: «Зачем папа согласился бежать!?» Ей стало стыдно, что я в аутсайдерах. Прибежал. Мокрый, конечно. Хожу медленно. Успокаиваю дыхание. За мной ещё многие прибежали. Подводят итоги. Когда назвали мою фамилию и сказали, что я занял третье место в возрастной группе от 40 до 50 лет, дочь повеселела. Ей я и передал приз, который мне вручили.

Перестройка в СССР внушала доверие. Я ожидал, что будет и чистка партии, поскольку она была уж очень загажена, особенно в руководстве. Но когда на одном из Пленумов ЦК Михаил Сергеевич сказал, что чистки партии не будет (значит, не я один этого ожидал!), у меня оптимизма значительно поубавилось. Но всё равно, хотелось вернуться в СССР и принять посильное участие в оздоровлении и экономики, и в нравственном уровне руководящих кадров. Поэтому я даже не вёл разговора о продлении моего пребывания в МНР,

хотя это экономически было выгодно.

Наблюдая через прессу за событиями в СССР, я убеждался, что разговоров о необходимости перестройки много (как говорил мой друг – «трёпа много»), а дел мало. Все, кого я знал недостойными занимать руководящие посты, оставались на месте. Работали также. Мало того, тот подлец, который «стучал» на Палихова, и создал лживую информацию обо мне новому начальнику дороги, теперь тем же способом с помощью своего окружения подставил и наследника Палихова – Видякина. Его министр тоже снял ... и назначил Довгялло.

Я до этого много думал о событиях последних лет, и пришёл к выводу, что мне лучше с генеральских должностей уйти. Сохраню себя для семьи. А иначе мне ещё не раз подготовят инфарктную ситуацию, а потом с почётом похоронят. А мне это надо? Но прийти к выводу, что надо уйти с должности, просто. Труднее на это решиться практически. Ведь все предыдущие должности мне стоили нервов и огромной траты времени. Я чувствовал себя должником перед семьёй, детьми. Но решил, значить, решил! Звоню в управление ДВЖД, прошу подобрать мне должность начальника локомотивного депо. Подсказываю, что желательно южнее Хабаровска. Заместитель начальника ДВЖД Роташнюк и начальник локомотивной службы Коновалов при личной встрече в Хабаровске сказали, что начальник локомотивного депо Вяземская Владимир Сенотрусов достоин выдвижения.

Поэтому они заберут его в управление, а меня назначат на его место. Но этот вопрос нужно согласовать с начальником дороги. Моё предложение поддерживал и председатель Дорпрофсожа ДВЖД Малахов. Все названные мной знали меня по прошлой совместной работе. Роташнюк даже отметил, что работать начальником депо у меня хорошо получается. Договорились, что с начальником дороги будет говорить Малахов. Он же проинформирует меня уже в Монголии о принятом решении начальника дороги по телефону.

О своём решении покинуть генеральские должности я рассказал главному ревизору УБЖД Брынцеву и начальнику дороги Николаю Андреевичу Гридасову. Они меня не поддержали. Сказали, что это будет рассматриваться, как вызов министру. Лучше согласиться на ту должность, что мне предложат в ЦКадрах от имени министра, а уж потом, ссылаясь на состояние здоровья, через те же кадры МПС перевестись на ДВЖД. Но я остался при своём мнении.

Начальник Главного управления кадров МПС Прощенков позвонил мне и предложил должность заместителя начальника дороги БАМ ж.д. Соответственно, НЗ по локомотивному хозяйству БАМ ж.д. было предложено занять мою должность в МНР. Тот дал согласие сразу, а мне на раздумье предоставили сутки. Я ждал звонка от Андрея Малахова. Его не было. Пытался найти его сам, неудачно. А срок то всего сутки. Позвонил в управление БАМ ж.д. заместителю начальника дороги по пути и строительству Пилипце-

ву. Его я знал по работе на Забайкальской ж.д. Спросил, что представляет собой начальник дороги Горбунов, как человек. Оценка была высокая: «Приезжай, не пожалеешь!». После этого я принял предложение Прощенкова. Так я стал баумовцем. Год 1987.

Клерки из отдела заграничных кадров, «влюблённые» в меня по уши, потребовали срочного выезда в МПС на утверждение меня в новой должности немедленно, прямо из Улан-Батора. Объясняю им, что со мной семья, багаж. Я должен вначале отвезти семью с вещами в Читу, устроить их в квартире, а уж потом ехать в Москву. Тем более, что официально я нахожусь в отпуске. «Ничего не знаем, – отвечают, – приказ: выехать немедленно». Звоню начальнику главка, поясняю, что не понимаю причины спешки и необходимость доставить семью в Читу. Ответ положительный.

Пакую свой багаж. В службе монгольская сторона удивилась, что мне не дают монгольской награды. Оказывается, мои предшественники получали какие-то медали. А я не удивился. Но Сандуз и Байвал постарались, и мне вручили тоже какие-то значки. Все с удостоверениями. Помню, что одна была от монгольского Ревсомола. Это как у нас комсомол. Перед пересечением границы, на станции Сухэ–Батор в купе вошёл начальник депо Дамбий Балжир. Он тоже вручил мне какую-то награду и пожелал счастливой работы на Родине.

По станции Улан-Удэ мне предстояла пересадка. Там в ку-

не вошли двое мужчин. Представились работниками локомотивного депо Улан-Удэ и сказали, что по просьбе Дамбий Балжира они приехали к поезду на автомобиле, чтобы погрузить мой багаж и семью и отвезти в дом отдыха локомотивных бригад. Там я буду ждать свой поезд, к которому вновь они меня отвезут. Это был сюрприз от Дамбий Балжира. Так и остался у меня в памяти этот руководитель как хороший начальник депо и чуткий человек.

БАМ

Доставив семью и багаж в Читу, я позвонил начальнику Главного управления кадров МПС и сказал, что могу выехать для утверждения в новой должности. Мне была назначена дата. Так как официально я находился в отпуске, то можно было отдохнуть в Москве и на моей малой Родине в Брянской области, поэтому решили ехать втроем: я, жена и дочь. Сын в учился в Хабаровске и ехать с нами не мог.

При посадке в поезд на станции Чита произошёл анекдотичный случай. Когда мы раскладывали вещи в купе, к нам обратилась женщина с просьбой разменять сто рублей. Я сказал, что могу, но только купюрами по 25 рублей. Она дала согласие. Я достал 4 купюры, подаю ей и одновременно беру её сторублёвку. В момент, как мне кажется, когда мы оба держались за ту и другую денежную массу, она попросила заменить на 10 рублёвые. Я ответил, что этого сделать не

могу. Тогда она сказала, что попробует разменять у кого-то ещё. У меня осталось убеждение, что я свои 4 двадцатипятирублёвки из руки не выпустил, хотя она тоже их держала в руке. В общем, я положил деньги назад в карман, женщина ушла. И тут я задумался, что это могло быть неспроста. достаю те купюры, проверяю: их не четыре, а три. Фокус! Искать было виновницу бесполезно, она, скорее всего уже покинула поезд. И тут раздался предупредительный голос диктора по поезвному радио, что в поезде цыгане и нужно быть бдительными. Мы с женой пришли к выводу, что у той женщины во внешности были некоторые черты цыганки. Хотя больше она походила на славянку.

Назначение в МПС прошло без проблем и каких-то особенностей. Запомнилось, что зам. министра Гинько В.Н. отчитал меня за какие-то дела на БАМе, о которых я ещё не имел представления. Это было похоже на цыганский анекдот: отправляя сына за молоком, цыган его побил. На вопрос: «За что?», ответил: за пролитое молоко. Так он же ещё не пролил? – Так чтобы не пролил! После утверждения меня в должности заместителя начальника Байкало-Амурской дороги, мы ещё немного пожили в Москве и поехали в Брянскую область.

В городе Клинцы жила семья двоюродного брата Виктора. Город, как и область, была накрыта чернобыльской радиацией. Я купил почти игрушечный счётчик радиации и произвёл там замеры. Есть. Больше всего её оказалось в золе печи.

Значит, попала она туда с дровами. Помню, что там, в лесу, а он начинался прямо от дома Виктора, было много земляники. Мы колебались: можно ли её есть? Радиация! Потом решили, что можно, так как большую дозу мы не успеем получить.

Виктор много пил. На мой удивлённый вопрос ответил, что таким образом он выводит из организма стронций. Якобы так советуют врачи. Жителям города Клинцы платили за радиацию какие-то деньги. Как выразился Виктор, деньги назывались «гробовыми».

Вернувшись в Читу, позвонил начальнику Байкало-Амурской дороги В. А. Горбунову и сказал, что мой отпуск за два года и заканчивается в сентябре. А когда с пользой для дела мне лучше прибыть в Тынду? Он ответил: «Чем раньше, тем лучше!» Когда я собирал чемодан в дорогу, жена спросила: «Ты туда повезёшь старую семью или новую?» Оказывается, ей успели рассказать, что на БАМ многие руководители ехали с молодой женой, оставляя старую квартиру вместе со «старой» женой. Факты, подтверждающие её слова, я потом обнаружу.

10 августа 1987 года я прибыл в Тынду и приступил к исполнению обязанностей заместителя начальника дороги. Поселили меня в той гостинице, которую строили для Л.И. Брежнева, если бы он завернул в Тынду во время вояжа по Дальнему Востоку. Но он решил пообщаться с бамовцами на станции Сковородино, в Тынду не поехал. Но гостиница

осталась и действует до сих пор. Но селят в неё только ВИП-персон регионального и федерального масштаба.

Когда в начале 70-х годов началось строительство этой магистрали, я работал начальником локомотивного депо Тырма. В поезде Хабаровск – Чегдомын видел воинов – строителей БАМа. Удивляло, что офицеры в вагоне – ресторане сидели за столиком с расстегнутым воротом и без ремня. В то время я уже знал, что эта магистраль строилась ещё в 30-х годах, что Тырма – это станция бывшего БАМа, но теперь она входила в состав Хабаровского отделения ДВЖД. Знал, что недалеко от станции Ургал в сторону востока была тогда же прорыт и потом полностью заморожен (зарос льдом) тоннель. Мне показывали насыпь, ведущую на восток к тому тоннелю. Часть построенного БАМа у Комсомольска-на-Амуре действовала. Но она была в ведении лесников. По ней вывозился заготовленный лес.

Известно, что с построенных участков магистрали во время войны рельсошпальная решётка была снята и увезена на прифронтовые дороги. В частности, по этим рельсам Г. Жуков подвёз скрытно необходимые силы для разгрома немцев под Сталинградом. Немцы о вновь построенной железной дороге не узнали, и это для них оказалось большим сюрпризом. Но часть БАМа от ст. Волочаевка до Комсомольска-на-Амуре действовала и во время войны. По ней на Транссибирскую железную дорогу вывозилась военная техника (например, самолёты) для дальнейшего следования на фронт.

С Тырминского участка (Известковая – Ургал) той магистрали решётка тоже была снята. Но сразу после войны её восстановили до станции Чегдомын. По ней вывозили ургальский уголь до Транссиба и далее по назначению. Входил этот участок (350 км) в состав ДВЖД первоначально под статусом отделения дороги. В Тырме была администрация того отделения. Её впоследствии расформируют, и участок будет входить в состав Хабаровского отделения Дальневосточной дороги.

А вот участок БАМа от Комсомольска до Советской Гавани был достроен во время войны. Он был нужен для нанесения удара по Японии и по союзническому договору с США, и для освобождения Курильских островов и Южного Сахалина от японской оккупации, возникшей в 1905 году после поражения царской России в войне с Японией.

Признаюсь, что когда от Ургала до Комсомольска дорога была достроена, и по ней был отправлен первый поезд с углём и лесом в порт Ванино, минуя Транссиб, у меня возникли какие-то чувства, родственные с гордостью за страну. Случилось же – поезд прошёл через непроходимую тайгу! Это был год 1979. Мне, как начальнику тогда уже локомотивного депо Высокогорное, поручено было вручить машинистам, ведущим этот поезд, памятную грамоту. Поезд прибывал на станцию Высокогорная в два часа ночи, и в это время прямо на тепловозе я исполнил поручение. Приятное.

Что ещё я знал про БАМ, до прибытия туда на постоян-

ную работу? Первоначально магистраль не планировалась как самостоятельная железная дорога. Её отделения по мере готовности должны были передаваться в состав соседних дорог: Северобайкальское – Восточно-Сибирской, Тындинское – Забайкальской, Февральское (в последствии ликвидированное и поделённое между Тындинским и Ургальским отделениями) и Ургальское – передавались в состав ДВЖД. Исходя из этого, три дороги планировали соответствующие предприятия для успешной эксплуатации и отделений БАМа, и своего старого хозяйства. Помню, что в период моей работы в управлении ДВЖД, мы – руководство локомотивной службы – мозговали над этим вопросом. В частности, мы планировали по титулу БАМа построить цех подъёмочного ремонта в локомотивном депо Комсомольск. Его там и построили. А пассажирская служба, не имеющая на тот момент своего хозяйства, кроме помещений на вокзале, ничего не запланировали. Вагонники всех трёх дорог посчитали, что у них достаточное количество депо и для обслуживания пассажирского движения БАМа. Дополнительно строительство вагоно-пассажирских депо не планировалось.

Строителей возглавил замминистра строительства Мохортов. Дирекцию по приёмке строительных объектов и по поставке соответствующего оборудования возглавил Калинин. До этого Калинин работал начальником Забайкальской ж.д., но по приказу Министра путей сообщения возглавил Дирекцию в ранге заместителя Министра путей со-

общения. Когда отдельные участки надо было принимать в состав прикреплённых дорог, Калиничев вышел с предложением: образовать Байкало–Амурскую железную дорогу, обязанную принимать построенные участки дороги в постоянную эксплуатацию. Образовали. Замминистра Калиничев, в соответствии с рангом, переехал жить и работать в Москву, где «сел на кадры». К зданию дирекции по строительству БАМа пристроили ещё одно крыло. Это здание и стало управлением БАМ ж.д. Дирекцию подчинили управлению железной дороге. Возглавил дорогу Лотарев.

После образования БАМ ж.д. оказалось, что цех подъёмочного ремонта в Комсомольске – на – Амуре стал просто подарком для ДВЖД, т.к. станция Комсомольск была и оставалась в ведении Дальневосточной дороги. Одновременно Байкало-Амурская железная дорога оказалась совершенно без вагоно-пассажирских депо. То есть пассажирские вагоны бамовцам негде было обслуживать. И тот цех, который мне когда-то понравился в локомотивном депо Тында (цех горячего отстоя тепловозов, в котором бригады могли сдавать и принимать свой локомотив в тепле при минусовых сорокоградусных температурах на улице), был передан под вагоно-пассажирское депо. Там была образована впоследствии и дирекция по обслуживанию пассажирских перевозок (ДОП), с передачей пассажирского хозяйства от вагонников в пассажирскую службу. Что считаю справедливым. До этого пассажирники царствовали на продаже дефицита – билетов на

пассажирыские поезда. Как я однажды подсчитал, дефицит создавался искусственно, сокращая потребную длину поезда всего лишь на один вагон от потребного.

Знал я и то, что далеко не все железнодорожные должности БАМа комплектовались нормальными кадрами. Были такие, которых туда не следовало принимать, т.к. их изгнали с других дорог в силу непригодности для работы. Многих, кто туда уехал работать, я знал лично не с лучшей стороны. А на БАМе они заняли должности даже выше той, с которой ушли сами или по принуждению. На строящейся дороге они, проработав три года, получали медали строителей БАМа, и сами себя заужавали. Со всем этим мне придётся столкнуться. До меня дошла и поговорка, что до периода передачи всех объектов строящегося БАМа в МПС, шёл процесс награждения непричастных к эксплуатации железнодорожников. После передачи уже всей дороги в подчинение МПС – начнётся процесс наказания невиновных. Потому что виновные БАМ покинут. Действительно, движение поездов тогда было просто символическим: в сутки один – два поезда, которые проходили через отделения временной эксплуатации (ОВЭ), находящиеся в подчинении строителей, и попадали на уже принятые БАМ ж.д. участки. Приведу два примера, которые меня удивили на БАМе, и которых не могло быть на ДВЖД или ЗабЖД.

К 7 ноября 1987 года (к очередной годовщине Октябрьской революции подарок!) сдавался под заселение очеред-

ной девятиэтажный жилой дом. В нём мне выделили квартиру. Перевожу семью. Для погрузки мебели и вещей мне выделили багажный вагон. В Чите я обратился в локомотивную службу с просьбой помочь с погрузкой. Утром была машина и несколько мужчин. Начали грузить. Поняв, что мебели много – кухонный, спальный и гостинный гарнитуры – и одной машиной перевозить придётся долго, кто-то из той бригады побеспокоился – появился второй грузовик и ещё несколько человек. Я в этом не принимал никакого участия, всё организовал начальник локомотивной службы. По традиции полагалось отъезд «обмыть». Но и этого я сделать не мог: шла борьба с алкоголизмом, провозглашённая М.С. Горбачёвым. О деньгах тогда в этих случаях и разговоров не было. Единственное чем я мог отблагодарить, это отдать баллон для газовой печки и саму печку. В Тынде в квартире была установлена электропечь.

Приезжаем в Тынду. Прошу начальника локомотивной службы обеспечить перевозку того же имущества из вагона в квартиру. Он перепоручает это своему заместителю. Тот назначает около десяти человек, сам к месту от этой обязанности уклонился, как и начальник службы. Эти «труженики» пришли и стоят. Начинаю командовать. Еле шевелятся. До обеда и половины не перевезли. Приехал перед обедом начальник вагонной службы. Поняв обстановку, он снимает с занятий группу осмотровиков вагонов, сам ими командует ... и дело пошло веселее. Я находился в квартире и помо-

гал расставлять мебель, когда прибыла последняя машина от вагона. Один из погрузчиков сказал, что в вагоне осталась кровать, и проводник сказал, что это его кровать. Сажусь в эту же машину и еду к вагону. Захожу в вагон. Проводник: «Сергей Данилович, грузчики оставили кровать, заберите». Скотина, пытался в неразберихе что-то приобрести. Это уже были бамовские железнодорожники.

Второй пример. Мне для работы на квартире положен служебный телефон. Приглашаю в кабинет заместителя начальника службы СЦБ и связи и даю задание установить телефон. Сколько трудностей он мне перечислил, которые не позволят обеспечить мою квартиру телефоном. Чего он добивался, я так и не понял. Когда мне надоело слушать его хитросплетения, я сказал: «Если в двухсуточный срок телефон не будет установлен, получишь взыскание в приказе». Назавтра телефон был установлен. Это тоже БАМовский железнодорожник. (Не путать со строителями БАМа!)

Вспоминаю, что работая на Забайкальской ж.д., у меня была мысль: после окончания строительства БАМа выписать себе билет и проехать по всей магистрали, любуясь чудом, свершившимся на моих глазах. Но теперь, прибыв в Тынду, я точно знал, что по БАМу проеду, и не один, а десятки, если не сотни, раз.

Строители к тому времени рельсы проложили уже по всей длине трассы. Многие участки были сданы для эксплуатации Байкало-Амурской железной дороге. Но в середине трассы

между станциями Тынды и Лена-Восточная, а также между Тындой и Ургалом дорога ещё достраивалась. По участкам ОВЭ перегонная скорость была 20 км/час. Достраивали и всю инфраструктуру: жильё, производственные здания, школы, детсады, лечебные объекты. Знакомясь с дорогой, я проехал весь западный и восточный (от Тынды) БАМ, встретился с коллективами уже действующих локомотивных, вагонных депо и дистанций электроснабжения. Для проезда по трассе за мной был закреплён служебный вагон. Особенностью езды по ОВЭ (там скорость, как я уже сказал, не выше 20 км/час): надо было беречь аккумуляторные батареи. По нормальным дорогам реле при скорости 25 км/час подключали на зарядку к подкузовному генератору. На ОВЭ этой скорости не было, следовательно, батареи не подзаряжались. Потому их и надо было беречь – ведь по этим участкам и с этой скоростью приходилось ехать сутки и более.

Не могу не вспомнить редкий случай проявления «северности» климата на БАМе. Первого сентября 1987 года в Тынде выпал снег. Я шёл от гостиницы на работу, сокращая дорогу, по лесной тропе. Набрал полные туфли снега. Живу на БАМе уже двадцать семь лет. Такого раннего снега больше не было. Хотя морозы до 1 сентября бывают часто. Знаю, что женщины, выращивающие цветы на дачах, переживают: доживут ли их цветы до первого сентября, чтобы их дать детям, идущим в школу. Вот такой сюрприз меня ожидал на БАМе. Я позвонил жене в Читу и рассказал об этом случае.

Жена рассказала об этом же соседке. Та: «Куда вы едете!?»

Что первым делом бросилось в глаза при ознакомлении с дорогой – износ бандажей колёсных пар. Причина: частые обточки по подрезу гребней. Причём, в депо, имеющих станки для обточки колёсных пар локомотивов без их выкатки из-под тепловозов, была очередь таких локомотивов. Причина не ясна. Звоню в управление ДВЖД, ЗабЖД – у них такой проблемы нет. В Монголии, откуда я только что вернулся, этой болезни у локомотивов тоже не было. Ищу причину.

Вспомнил, что ещё задолго до моей командировкой на УБЖД были приняты новые Правила технической эксплуатации (ПТЭ) железных дорог СССР. В них было записано, что ширина колеи железных дорог устанавливается 1520 мм вместо ранее действующих с первой половины XVIII века 1524 мм. То есть, колею заузили всего на 4 мм. Как тогда мне объяснили в МПС, это зам. министра Морозов, ведавший путевскими вопросами, убедил министра Конарева заузить колею. Мол, тогда подвижной состав не будет «гулять» в поперечном направлении, а стало быть, и износ трущихся частей будет меньше. То есть, таким образом, он уменьшал износ рельсов и увеличивал время их эксплуатации. В масштабах страны – «сумасшедшие деньги» экономятся.

Но возникал второй вопрос: почему БАМ пострадал, а соседние дороги не жалуются. Да я и сам помнил, что в депо Хабаровск-II колёса подтачивали на плановых видах ремонта, но по прокату, а не по подрезу гребней. И уж тем более, не

между плановыми ремонтами. Хотя отдельные случаи внеплановой обточка бывали, но по причине образования так называемых ползунов, которые образуются тогда, когда локомотив движется по рельсам, а колёсная пара не вращается. Но это или неправильное управление тормозами со стороны машиниста, либо неправильная регулировка рычажной передачи тормозов, и носит, как правило, случайный характер.

Разгадка крылась в том, что на сети дороги переходили на «новую» колею только при капитальном ремонте пути. А это – ежегодно несколько процентов от их общей длины. А БАМ весь строился сразу на колее 1520 мм. Вот и вся разгадка. Через год или полтора эта «болезнь» колёс парализовала Львовскую железную дорогу, которая, как и БАМ, горная и там много кривых участков, где износ гребней колёсных пар наиболее сильный. Я бывал в кривых участках пути на БАМе и видел на подошвах рельсов толстый след стружки. Конечно, разумным выходом из этой ситуации было бы возврат на старую ширину колеи, тем более, что следом массово начали «болеть» практически все дороги МПС. **Но министры не ошибаются!** Поэтому начали искать способы смазки тех участков пути, где наблюдался наиболее интенсивный износ рельсов и колёсных пар. Впоследствии новый министр Фадеев разрешит увеличить ширину колеи в кривых участках железнодорожного полотна, но, судя потому, что и ныне поезд, рекламирующий достижения ОАО «РЖД», показывает устройства, смазывающие и рельс, и гребень колеса в момент

прохода подвижного состава, эта проблема сохраняется до сих пор.

После ознакомления с дорогой Валерий Александрович Горбунов направил меня с Председателем Государственной комиссии Гуковым (он же первый заместитель начальника дороги) на Северобайкальское отделение принимать очередной сдаточный участок от строителей. При этом он предупредил меня, что Северобайкальское отделение электрифицируется, потому в следующем году я буду там сам принимать следующий участок и как локомотивщик, и уже как имеющий опыт работы с электрифицированным участком на Забайкальской дороге. Там я познакомлюсь с управляющим трестом «НижеАнгарсктрансстрой» Романовым Александром Павловичем. С ним мне придётся в последующие два года тесно и долго работать на очередных сдаточных участках железной дороги. Оговорюсь сразу, впечатление о нём у меня осталось самое хорошее. Полное взаимопонимание в вопросах объёма и качества работ. В целом у меня сложится впечатление, что качество земполотна на Северобайкальском отделении выше, чем на Ургальском и Тындинском отделениях.

Но это всё сложится позже. А пока я вникал в то, что производится строителями для функционирования БАМ ж.д. А это: дорога с её мостами, выемками, тоннелями и откосами; жильё, школы, медучреждения, вокзалы, производственные объекты железнодорожников (депо, вокзалы, помеще-

ния дежурных по станции, конторы и цеха связистов, путейцев, энергетиков), котельные.

Знакомство с начальниками СМП также оставило положительное впечатление: они знали, что от них требуется. Некоторые позже даже жаловались на замминистра, который понуждал их для сдачи объектов в назначенные сроки халтурить. Но если строители действительно работали, то железнодорожники бездельничали, т.к. движение поездов по главному бамовскому ходу было чисто символическое. Вспоминаю разговор с одной дежурной по станции. Я там вынужден был ждать освобождения перегона от встречного поезда, чтобы следовать далее.

Напоминаю, что скорость движения поездов по ОВЭ была не более 30 км/час. Перегоны длинные, ждать долго, поэтому зашёл к дежурной по станции. Дама с Украины. Звать Оксана. Жалуется, что её обманули, т.к. обещали огромную зарплату, а её нет. Интересуюсь, а сколько есть. Называет цифру. Она несколько выше, чем у дежурных по станциям Транссиба. Работает второй год, стало быть, северные надбавки почти «не капают». Видя начальство, туда же зашёл и старший осмотрщик вагонов. С той же жалобой – платят маловато. Задаю вопрос: сколько поездов за полсмены вы обслужили. Ответ: один. Объясняю, что за более низкую зарплату на Трансибе за это же время железнодорожники обслужили в том и другом направлении не менее 30-40 поездов. Идите работать туда, если здесь вам не нравится. Запол-

чали. Подтверждение того, что на БАМ многие ехали только за длинным рублём.

Ещё на одной станции дежурная рассказала, что она с Транссиба. Приехала на БАМ с целью приобретения жилья. Трудолюбивая. От скуки она взялась подкрасить заборчики у перрона – делать-то нечего, поезд когда ещё будет! Так её другие дежурные задолбали, опасаясь, что и их начальник станции заставит что-то полезное для станции сделать.

В локомотивном и вагонном хозяйстве, как и ожидал, в руководстве встретил случайных людей. Незадолго до моего приезда сменился начальник локомотивного депо Тынды. Локомотивное депо Тынды имела в сравнении с другими депо большую нагрузку, так как везло тогда не только редкие поезда на восток и запад, но и интенсивно вывозила нерюн-гринский уголь и лес с северной ветки, уже проложенной в Якутск. Смена произведена правильно. До этого на этой должности работал человек с Забайкальской дороги. Там он руководил оборотным депо: ремонтом никогда не занимался в силу отсутствия такой необходимости, своего приписного парка локомотивов то депо не имело. Я его знал, ещё работая на Забайкальской ж.д. Выше того уровня, который он занимал на Заб. ж.д., его поднимать было нельзя. А на БАМе его поставили начальником самого крупного депо с большим приписным парком локомотивов. И он не справился. Его от этой должности освободили. Назначили Е. Кундури, у него был и опыт работы с людьми, и кругозор. О снятом вспоми-

нали, что он постоянно всем угрожал: сниму. Его за это и прозвали фотографом.

Удивит в этом депо меня заместитель начальника депо по ремонту. Однажды, видя, что в депо много тепловозов стоит в ремонте, я позвонил ему и сказал, что сейчас к нему приеду, чтобы разобраться на месте по каждому тепловозу. Я так делал в Хабаровске, выезжал из управления в депо и вместе с замом по ремонту обсуждали каждый тепловоз. Заодно прояснялось, чем я мог бы им помочь. Так вот, когда я приехал в депо Тынды, зам по ремонту куда-то от меня спрятался, и его не могли найти. Пришлось разбираться с начальником депо.

Об этом заме надо рассказать подробнее. До Тынды он проживал и работал в Сковородино. Бамовцы приписной парк локомотивов имели, но ремонтной базы у них первоначально не было. Поэтому Тында по договору с Заб.ж.д. ремонтировала свои тепловозы в депо Сковородино. Там бамовцы и наняли этого зама ремонтировать бамовские тепловозы. Новые тепловозы первоначально в содержании особых проблем не создают. Новоиспечённый бамовский зам был принят в штат депо Тынды. Стало быть, на него пошли все бамовские льготы вместе с северными надбавками. Но проживал-то он по-прежнему в своей сковородинской квартире, со своей семьёй. Мало того, он оформил себе здесь и командировку. То есть получал ещё и командировочные. В общем, «доил» БАМ по полной.

С появлением ремонтных цехов в Тынде, он вынужден

был переехать в Тынду. Естественно, в новую квартиру. Старую квартиру забронировал – такое право у него было. Ремонт в депо Тынды тяжёлый, работы много, тепловозов тоже много, т.к. депо вывозило уголь с Нерюнгри и лес с района на Транссиб. Парк локомотивов старел. Я не понаслышке знаю, что требовалось от зама по ремонту – нервный рабочий день продолжительностью не менее 12 часов.

В Тынде его соблазнила молодая работница – начальство любят. С прежней женой разошёлся. Молодой жене муж нужен каждую ночь. А он, вымотавшись на работе, придя домой, ел, падал в постель и засыпал. Шло время. Юная жена присмотрела или её кто-то присмотрел, но она стала мужа игнорировать. В депо все это знали. Дело шло к разводу, но проживали они пока в одной квартире вместе и с двумя совместными детьми. Не знаю, по какой причине жена отправила детей к своим родителям. Они остались временно в квартире вдвоём. Какой конфликт произошёл вечером после возвращения мужа с работы, никто сейчас не скажет. Но утром их обоих не оказалось на работе. Гонец на квартиру и последующий разбор выявил: жена задушенная была в постели, муж со вскрытыми венами на руках лежал мёртвый в луже крови в прихожей квартиры. Вот такая драма разыгралась в депо. Причина: легкомыслие с обеих сторон в семейных (и не только!) делах.

Ещё «интересный» случай вспоминается. Объезжая с проверкой восточный участок БАМа, в воскресенье я плани-

ровал быть в депо Тырма. Предупредил об этом начальника депо. Приезжаю. Захожу в депо. «Где начальник?» – спрашиваю. По рангу начальник депо должен был меня встретить на вокзале и доложить об обстановке в депо и на линии. Оказывается, тот уехал на охоту. Я знал по прошлой работе в Тырме отца этого начальника. Корысть была руководящим стимулом того на работе. Остальное – вторично. Соответствующее воспитание получил и его сын.

Многие руководители не соответствовали ни по деловым способностям, ни по нравственным качествам занимаемой должности. Чувствовали себя временщиками. Об этом мне при назначении на должность говорил и начальник Главного управления локомотивного хозяйства Павел Ильич Кельперис. Он советовал набирать кадры из местных: сибиряков и дальневосточников. К этому выводу потом пришёл и я. Но горбачёвская перестройка привела к гласности. А «гласность» гласила: БАМ – дорога в никуда. Дурь высшей пробы! А что тогда могли говорить и писать в конце XVIII века, когда царь строил Транссиб? Любая тропа в тайге ценна. А тут целая железная дорога прошла по глухой тайге, по местам богатым полезными ископаемыми. И это дорога – в никуда! Но статьи своё дело сделали: мои предложения к специалистам Забайкальской и Дальневосточной железной дороге переехать жить и работать на БАМ получали отказ. «Дорогу–то скоро закроют», – говорили они. С открытием сквозного движения по всему БАМу кадровый голод обост-

рится ещё сильнее. Но это чуть позже. А пока...

В 1988 году я был назначен председателем Государственной комиссии по приёнке участка Уоян – Ангаракан Северобайкальского отделения дороги в постоянную эксплуатацию Байкало-Амурской ж.д. За мной был закреплён служебный вагон, в котором я и выехал из Тынды в Северобайкальск. На границе отделения меня встречали управляющий трестом, начальники причастных строительно–монтажных поездов (СМП), начальник Северобайкальского отделения со своими замами. В служебном вагоне управляющего трестом Нижне-Ангарсктрансстрой был приготовлен шикарный ужин с коньяком и икрой. Поскольку я прибыл к границе отделения поздно вечером, то знакомство сразу перенесли в подготовленный вагон управляющего. Несколько хозяева были разочарованы тем, что я уже давно не принимаю алкогольных напитков, так как занимаюсь бегом. (А бегал я тогда уже и по 20 километров.) Разочарованы они были ещё и тем, что я с детства не люблю красную икру, а потому её не ем. Но знакомство состоялось, и продукты не пропали.

Фамилий начальников поездов я за давностью времени не помню. А вот начальника Северобайкальского отделения дороги М.Кутузова запомнил навсегда. Он ранее работал заместителем начальника Улан-Удэнского отделения Восточно-Сибирской дороги. Хозяйственник из него получился хороший. Обладал он и юмором, подчинённые его уважали, а он их оберегал. Позже я приведу некоторые примеры. Зная,

что построенного по титулу БАМа жилья для всех работников отделения не хватит, он организовал самострой. Материалы брал у строителей, специалистов нашёл в своём штате. Постепенно у него вырос небольшой посёлок из одноэтажных деревянных домов с приусадебными участками. Не знаю, носит ли сейчас тот посёлок имя, которое ему присвоили жители тогда: Кутузовка.

Он любил выпить и защищал таких же своих подчинённых. Во всяком случае, когда я не нашёл на работе начальника дистанции электроснабжения (а мне подсказали, что он нетрезвый и прячется от меня), Кутузов несколько дней прятал его от меня потом уже трезвого, зная, что я таких наказываю строго. Одновременно он убеждал меня, что его надо простить, т.к. он трудолюбивый и знающий своё дело человек. В конце концов, я с НОДом согласился. А при встрече со мной тот начальник дистанции пообещал вообще перестать употреблять алкогольные напитки. Позже я интересовался: он слово сдержал. Польза есть!

Был на том отделении и начальник вагонного отдела из серии, которых туда не надо было принимать. Бездельник. Его надо было постоянно гонять. Но он был и холуй высокой квалификации. Выступал на совещаниях правильно, весь в заботах о работе и подчинённых. Но, то были слова. А на деле? Вечером после пробежки мне надо было принять душ. Его я заранее предупредил об этом и спросил: «На ПТО душ работает?» Он заверил, всё в порядке, мойтесь. Захожу на

ПТО. Начальник сидит в кабинете, дождался меня и уверяет, что он только что проверил душ – вода есть и холодная, и горячая. Раздеваюсь, захожу под душ. Включаю: бежит только холодная. Закрываю холодную, включаю только горячую – ни капли. Спрашиваю у слесаря, переодевающегося после смены: «Давно нет горячей воды?» Отвечает, что уже около месяца. Начальника я не нашёл. Он тоже долго прятался. Но позже взыскание он получил уже «в сумме».

Не могу не вспомнить «секретное» Постановление ЦК КПСС. Его я прочитал в первой половине 1987 года в МНР, в монгольской газете на русском языке. Ничего там секретного я не заметил. Таких постановлений бывало много. Но осенью в Тынде чекист из секретного отдела вошёл в мой кабинет и положил на стол то постановление. Я должен был при нём ознакомиться с текстом и расписаться. Понятно, никому из посторонних не разбалтывать его содержание. Когда я сказал ему, что это постановление читал почти полгода назад в свободно продаваемой монгольской газете, он не повёл и бровью, не высказал удивления, а потребовал поставить роспись. Так играем в секретность, поднимаем свою значимость.

Почти всё лето 1988 года я провёл на сдаточном участке. Всё шло в рабочем порядке, и особых впечатлений у меня не осталось. Но два эпизода память сохранила навсегда. К окончанию строительства сдаточного участка Уоян – Ангаракан на станции Ангаракан произвели очистку от вагонов:

все скопившиеся на станции вагоны вывезли на перегон. Ну, чтобы они не мешали осматривать и принимать пути. Перегон был с уклоном 40 тысячных. По нему осуществлялась передача вагонов через Северо-Муйский хребет. Этот путь был временным, постоянный пойдёт через тоннель длиной более 15 км, который ещё пробивали.

Утром я приехал на эту станцию. Она была вся загромождена сваленными вагонами. Оказывается, вагоны с 40-тысячного уклона пришли в движение (плохо закреплены!) и на станции сделали кучу – малу. Спрашиваю управляющего, как будете отчитываться? Убытки приличные, вагоны в основной массе подлежат списанию. Но строители выкрутились. Они взяли у сейсмологов справку, что в эту ночь было слабое землетрясение. Вот оно и стало причиной, что вагоны пришли в движение. На том и успокоились. Как крепили эти вагоны на перегоне? Никто и не вникал!

Второй запомнившийся момент. Ко мне обратился начальник ПМС с марксистской фамилией Ульянов со следующим вопросом. На одном из сдаточных объектов он не может сделать всё как положено из-за отсутствия нужных материалов. Сейчас уже не помню каких. Он говорит, что его замминистра Басин понуждает сделать халтуру, и объект будет успешно сдан. Ульянов поясняет, что через какое-то время это вылезет боком, объект придётся сразу ремонтировать. Просил принять таким, как есть, недоделанным. А он потом по прибытии материалов сделает всё как надо и пригласит

меня для приёмки уже готового строения. Я ему поверил. Уже после сдачи, когда я там был в командировке, он мне показал уже доделанный объект. Всё было сделано честно.

Разговаривая с Романовым, я однажды спросил, а как ведёт себя техника строителей при 40-градусных морозах? Он ответил, что наша, советская техника вся останавливается. Работает только японская и германская. Интересный вывод: мы для себя для работы в 40- 50- градусных морозах делаем «теплолюбивую» технику, иностранцы, живущие и работающие при мягком зимнем климате, делали морозоустойчивую технику. Парадоксы!

Интересно вспомнить такой момент. Со мной на пусковом участке дороги постоянно работал главный инженер Треста Миронов. И однажды, после прослушанной какой-то передачи по радио, в которой отмечалась роль в трудовых успехах членов КПСС, он задал мне вопрос: «Вот если бы ты не был членом КПСС, то работал бы также или хуже?» На что я ответил, что на работе о партийности я не вспоминаю. Он сказал, что и ему это подчёркивание не нравится. От того, что он стал членом партии, он трудиться лучше не стал, т.к. и до того работал добросовестно. Просто партия отбирала в свои ряды лучших, а потом, когда погналась за численностью, – всех подряд, кто подавал заявление.

Зимой начальник дороги предупредил всех будущих председателей госкомиссии о том, что вторая половина 1989 года будет посвящена приёмке в постоянную эксплуатацию

всех последних участков от строителей. Таких участков было четыре. Один из них (Ангаракан-Таксимо) предстояло принимать мне. Потому Валерий Александрович рекомендовал сходить в отпуск в первой половине года. Жена Пилипцева предложила своему мужу и мне поехать в марте месяце в туристическую поездку в Югославию. Я помнил, что мне запрещается выезжать за границу, как носителю секретной информации. Но Пилипцева сказала, что она спрашивала уже об этом наших чекистов, ведь её муж тоже носитель секретной информации – можно! Я самостоятельно зашёл к «секретчикам», подсказал им, что Югославия не просто заграница, но Югославия приравнена к капиталистическим странам. Ответ был: знаем, можно ехать. Спасибо Горбачёву!

До Москвы члены сформированной группы туристов добирались самостоятельно, а далее уже со старшим в группе – поездом до Белграда. За одну ночь пересекли Венгрию и утром были в Белграде. А будили четырежды, поскольку контроль при пересечении границы был и с одной, и с другой стороны. В Белграде нас встретил гид, который две недели и сопровождал нас как по столице, так и по стране, тогда ещё – Федеративной.

Меня больше всего интересовал уровень жизни югославских жителей и причина, почему Сталин разорвал с ней всяческие связи, назвав её капиталистической, а главу Югославии И. Б. Тито предателем. Первое что меня удивило, это

то, что центральная улица Белграда называлась улицей Царя Михаила. Так и написано, буквами кириллицы. Это при том, что правящая партия там называлась Союз Коммунистов Югославии (СКЮ). То есть коммунисты Югославии в отличие от коммунистов СССР не уничтожали прошлую историю под корень. Экскурсия по столице в первый же день убедила меня, что там и с религией живут мирно: есть православные храмы, католические и много мечетей. Все действуют. А когда от гида я узнал, что Тито оставил в распоряжении крестьян по 10 гектаров земли, мне стало ясно, почему Сталин объявил Тито предателем. Тито послушался «главного марксиста» – И. В. Сталина и строил свой социализм. Говорили, что Сталин вызывал Тито в Москву, но Тито не приехал, зная, как Сталин расправлялся с ренегатами.

Бывая в разных городах и республиках Югославии, убедился, югославы материально жили лучше, чем мы в СССР. На улицах городов все тротуары были загромождены частными автомобилями, как это сейчас в наших городах. Продукты в переводе на наши деньги стоили дешевле, а качество промышленных товаров было выше. Помню, что наши женщины (и не только!) гонялись за югославской обувью, а мне в Чите досталась отличная мебель, произведённая в той же стране.

Тогда я уже знал, что Югославия после нападения Гитлера на СССР объявила войну Германии, и всю войну Гитлер вынужден был держать на территории Югославии 20 (а по

признанию в своих мемуарах Черчилля, и до 33) дивизий. Об этом на 20-летию победы в Великой Отечественной войне (1965 г.) начальник генштаба югославской армии и сообщил в своей речи в Москве. Да и Югославию освобождали от фашистов две армии: советская и югославская, тогда она называлась Народно-Освободительная армия Югославии. Обратил внимание на содержание воинских кладбищ, где похоронены советские солдаты. Ухожены могилы лучше, чем наши в СССР, кроме московских.

Сербы относились к нам дружелюбно, расспрашивали о нашей жизни – железный занавес только что был снят, поэтому и мы о них, и они о нас мало что знали. Кстати, гид говорил, что он много раз был в СССР, и пришёл к выводу, что в СССР интерес для туристов представляют только Самарканд и Петербург. Остальные города построены по типовому проекту. Одновременно он сказал, что в Югославии типовое строительство запрещено.

Утром я и в Югославии занимался бегом. Однажды, по моему, пробегая по набережной Дуная, встретился с гидом. Он тоже занимался бегом. Поздоровались. После этого он стал со мной более откровенным в разговоре. Кстати, он мне сказал, что они про жизнь в Советском Союзе знали больше, чем мы, там проживая. Я попросил назвать какой-нибудь факт. Он уклонился, заявив, что у нас сейчас перестройка и гласность, поэтому вскоре убедимся в этом сами.

В первый же вечер пребывания в Белграде я пошёл на цен-

тральную улицу (было воскресенье) и, прохаживаясь между толпами гуляющих горожан, интересовался, много ли среди них пьяных. Не обнаружил ни одного. Об этом тоже спросил гида. Он ответил, что пьяный югослав потеряет лицо, и его никто в свою компанию впредь не пригласит. Ещё он сказал (что меня удивило), что у них рестораны и кафе работают всю ночь. И там никого не удивляет, если два друга закажут по две кружки пива и просидят, разговаривая, за столиком всю ночь.

Честно говоря, меня не очень удивляет, что в Европе к нам, россиянам, относятся плохо. Почему? Я уже писал, что и в Монголии мы вели себя не лучшим образом. Теперь ещё убедился и в Югославии. В каком-то городе наша группа обнаружила дешёвую водку – что-то в пределах 70-ти копеек за бутылку по тогдашнему курсу. Наши туристы в гостинице объединились в одном номере и устроили грандиозную пьянку. Что называется, добрались до халявы. Степень опьянения была такой, что бамовцы стали путать, где чья жена. Поднялся крик и визг на всю гостиницу. Я был в номере в противоположной стороне здания, но рёв хорошо доходил туда. Горничные и администратор никаких мер по погашению шума не предпринимали. Пришлось вмешаться. Стыдно было за страну. Не менее громким голосом я потребовал прекратить бардак и сказал, что их без намордника к границе близко подпускать нельзя. Притихли.

После окончания отпуска начальник дороги направил нас

– председателей госкомиссий на свои участки, где нужно было не только контролировать, но затем и принимать свои участки в постоянную эксплуатацию МПС. Я прожил на своём участке (Ангаракан – Таксимо) почти полгода. Примерно столько же рядом со мной жил там и главный инженер треста НижнеАнгарскТрансСтрой Миронов. Строители уже знали свои обязанности, понимали важность момента – передачу министерству путей сообщения – всей стройки БА-Ма, от Лены до Комсомольска – на Амуре. Поэтому серьёзных трений не было. Проверка выполненных работ происходила по пунктам, недостатки устранялись без сопротивления. Но были некоторые нюансы.

В ходе приёмки одной из электроподстанций выяснилось, что для её окончательного ввода в эксплуатацию требуется дистиллированная вода для заправки аккумуляторов. Строители её заблаговременно забыли заказать, и теперь Романов обратился ко мне за помощью. В пределах Северобайкальского отделения дороги дистиллированную воду никто не готовил. Тогда мне в голову пришла мысль: проверить чистоту воды в Байкале. Даю задание взять две бутылки, промыть их и затем отъехать на лодке от берега Байкала на 100 метров. Там эти бутылки опустить в воду на полметра и заполнить полностью водой. После запечатывания обе бутылки были отправлены в две разные лаборатории с указанием – проверить содержания всех элементов, перечисленных в требованиях к дистиллированной воде. Обе лаборатории считали,

что они и только они должны дать заключение по той воде. Анализы пришли почти идентичные, вода удовлетворяла всем нормам дистиллированной воды. Заправили аккумуляторы, всё нормально.

Не могу не вспомнить и такой случай. Год 1989 был, как известно, годом перестройки. Гласность и свобода слова начали расшатывать устои СССР. Республики, которые были «добровольно» присоединены в 1939 году, стали говорить и писать о выходе из СССР. В том числе и Латвия. На Северобайкальском отделении эта республика строила жилой фонд. (БАМ строил весь Советский Союз). Осматривая один многоэтажный дом, я указал старшему прорабу – латышу – на неудовлетворительную планировку земполотна у входа в один из подъездов. Она была сделана так, что талые и дождевые воды будут течь прямо в подъезд. Указывая, я сказал, что всегда считал, что латыши аккуратный народ, как же так спланировали? На что старший прораб ответил: «А мы обрусели». Свобода слова!?

В период последнего пребывания на сдаточном участке ко мне подходил корреспондент газеты «Комсомольская Правда». Эту газету я уважаю. Корреспондент расспрашивал о строительстве. Я ему многое рассказал о работе строителей, о сложности того участка для ведения поездов (горная местность). Он задал вопрос о временном обходе Северомуйского 15-ти километрового тоннеля с 18 тысячным уклоном. Этот обход заменял 40-тысячный, тоже временный обход, по

которому водить поезда было невозможно, а постоянный – это 9-ти тысячный – тоннель ещё пробивался. Интересующий корреспондента обход только что был закончен строительством, подлежал сдаче в постоянную эксплуатацию. И если по другим участкам отделений временной эксплуатации хоть и с малой скоростью, но поезда ходили, то этот участок, так сказать, не был обкатан. Это корреспондента и интересовало. Я пояснил, что возможно на нём и случатся какие-то заминки, но поправим и опять поедем. Чуть позже в названной газете была критическая статья о БАМе – «дорога же в никуда». И там среди прочих названных недостатков была фраза и о моём интервью: «То, что дорогу ждут поражения, признал и заместитель начальника дороги С.Ишутин». Вот и всё, что он извлёк из почти часовой беседы со мной.

БАМ был достроен в срок. По ходу стройки я прикидывал его возможности по пропуску поездов. Пришёл к выводу, что более 8 пар Северобайкальское отделение дороги пропустить не может. Это подтвердилось, когда попытались принять одиннадцать поездов с Восточно-Сибирской дороги по станции Лена, то три поезда пришлось, как говорят движенцы, бросить на промежуточных станциях. И когда ко мне пристал корреспондент Советского радио и телевидения с вопросом о начале работы БАМа на всём полигоне, я не мог его обрадовать словами: "Пусть дают поезда, мы их все повезём". Хотя ему хотелось именно этого. Я врать не мог, но не мог сказать и правды: мало локомотивов, требуется мно-

го локомотивных бригад против того, что уже было. И если локомотивы Главк мог дать прямо с заводов, то локомотивные бригады с заводов не дашь – их надо было готовить. А это процесс небыстрый. Можно было бы переманивать с других дорог, но для этого требовалось жильё. А его строительство уже было, как я уже писал, практически закончено, и жильё заселено. Куда селить новые бригады? Путьцы, движенцы, связисты и даже вагонники укомплектовались в ходе строительства дороги и все получили квартиры. Просто их штат теперь от бездельной работы переходил к работе в полную нагрузку. Машинистов и их помощников было столько, сколько шло поездов по главному ходу: два – три.

С наступлением морозов я вновь выехал на Северобайкальское отделение. Там проявились недостатки в работе автоблокировки и состоянии пути. На месте выяснилось, что начальник одной дистанции пути ввёл ограничение скорости движения поездов «предусмотрительно». Спрашиваю: что случилось с участками, на которых появились предупреждения? Ответ: пока ничего, но они подозрительные, поэтому лучше ограничить скорость. Ставлю его перед выбором: или отменяй предупреждения, или докажи строителям, что там есть технические нарушения, тогда я заставлю строителей привести полотно в норму по рекламации. Отменил предупреждения.

И по работе автоблокировки. Мне пришлось вспомнить слова начальника ПМС, которого замминистра понуждал

схалтурить на одном объекте с целью его сдачи в срок. Тот начальник на халтуру не пошёл, я об этом уже писал выше. Ну, а по автоблокировке руководитель, видимо, поддался чьему-то уговору. В чём это и сказалось. В релейных шкафах с учётом морозов за 400 должны были ставиться выпрямители на полупроводниках. Поставили ртутные, т. к. нужных вовремя, наверное, на месте не оказалось. Ртуть при температуре минус 37 замерзала. Мне непонятно было вообще, зачем их было заказывать, зная климат на БАМе? После замены, автоблокировка заработала без сбоев.

Окончательно проезжая на локомотиве по отделению дороги с целью убеждения, что недостатки устранены, выявил ещё одну особенность. На одном перегоне машинисту выдали путевую телефонограмму с указанием, что действие автоблокировки отменено по причине её неисправности. Проезжаем перегон – нет замечаний. Спрашиваю по радиации дежурную по станции, почему отменена автоблокировка? Ответ: там все светофоры мигают и горят красным. Представляюсь и требую действие автоблокировки восстановить. Задумался тогда, почему так легко отменили передовое средство связи? Пришёл к выводу, что дежурные по станции в период работы на отделении временной эксплуатации всё время выписывали путевые телефонограммы. Другого средства связи для обеспечения безопасного следования поездов там просто не было. Это стало за несколько лет настолько привычно, что всё остальное казалось странным, а потому легче обойтись

без осложнений в работе. Отменить!

Находясь там, я стал очевидцем и первого крушения поезда после открытия сквозного движения поездов по широтному БАМу. Крушение поезда произошло на разъезде, расположенном на обходе Северомуйского тоннеля. Как раз на том обходе, которым интересовался журналист. Но причина беды не в качестве строительства, а в обычном разгильдяйстве уже эксплуатационников.

Пока строилась магистраль, разъезд находился в распоряжении отделения временной эксплуатации. Для работы на этом раздельном пункте базировался маневровый тепловоз. Для его экипировки на специально построенном тупике стояла цистерна с топливом. Рядом обычно стоял, если не было работы, и тот тепловоз. Там же обычно менялись и локомотивные бригады. При пересмене, по какой либо причине распивались и спиртные напитки. Когда напитка не было или было, но мало, они ездили на том тепловозе к расположенному в нескольких километрах населённому пункту, где был магазин. Переводили стрелку в нужном направлении и выезжали из тупика на главный путь. При том размере движения поездов они никому не мешали. Вернувшись, возвращали стрелку в правильное положение.

Но когда открылось постоянное движение по всему БАМу, стрелка была включена в зависимость электрической централизации (ЭЦ) путей. Для выезда на главный путь требовалось уже разрешение не только дежурной по разъезду,

но и поездного диспетчера. Тем более, что участок был сдан на автоблокировке. Поэтому, когда им в очередной раз понадобилось ехать за «горючим» для себя, дежурная им разрешения не дала. Но они (представьте, когда слюни текут) долго и не просились, знали, что локомотив способен сам переводить стрелку. Короче говоря, они её взрезали.

За долгое время строительства обслуживающий персонал на разъезде передружился и даже перероднился. Все они были приняты в штат уже Северобайкальского отделения БАМ ж.д. Тем же дружным коллективом. Дорожный мастер, чтобы не выдать друзей, стрелку на выход из тупика зашил в нормальном положении на один костыль. Электромеханик СЦБ по той же причине шум не поднимал, а выключил стрелку из зависимости ЭЦ. О чём сделал запись в журнале дежурной по станции, которая тоже никого не выдала. Машинисты теперь, когда надо ехать до населённого пункта по той же причине при пересмене, просто извлекали костыль и переводили стрелку как им нужно. При возвращении запирали её на тот же костыль в то же отверстие. И так много раз. Отверстие разрабатывалось, костыль стал хлябать, остриё стрелки постепенно начал отходить от рамного рельса. И вот в описываемый мной момент очередной поезд всем составом не смог пройти по той стрелке в нужном направлении: головная часть прошла, а хвостовая – перевела колёсной парой вагона стрелку в направлении тупика. Куча вагонов оказалась на боку. Вот это я и выяснил, прибыв первым

из руководства дороги на место аварии. У меня даже есть моя фотография на фоне лежащих на боку вагонов.

Для машиниста того поезда это крушение стоило жизни. Я с ним разговаривал, он всё рассказал честно. В его действиях никаких нарушений не было. Но он впервые попал на такое ЧП. Когда разбор на месте закончился, он со встречным поездом поехал (пассажиром) домой в Северобайкальск. Сошёл с тепловоза, и на привокзальной площади ему стало плохо – он потерял сознание. Медики спасти не смогли.

К концу 80-х годов советская власть признала, что у неё нет сил, ни прокормить население страны, ни обеспечить его жильём. Нагрузку передали на предприятия, как это сейчас (2016г.) делает правительство Медведева, перекладывая обязанности на регионы, оставляя регионы одновременно без денег. А выразилось это в том, что в управлении дороги появился сельхоз отдел, и по его разнарядке предприятия получили задания разводить скот. В частности, локомотивное депо ст. Тында должно было и разводило в построенной свиноферме хрюшек. А Служба гражданских сооружений также обязывала предприятия строить дома. Этим умно воспользовался, как я уже писал, начальник Северобайкальского отделения дороги М. Кутузов. Он построил целое поселение из одно-двухквартирных домиков, при них огородики. Но построить свиноферму и завезти туда поросят – это только полдела. Их надо было кормить, а корма не хватало: сельское хозяйство уже не справлялось с поставленной зада-

чей. Поэтому свиньи жили впроголодь. Однажды, зайдя на одну такую свиноферму БАМа, я услышал, как плачет женщина под визг поросят. Оказалось, она плачет потому, что не может накормить хрюшек – нечем. По-моему, это был последний случай, когда я видел заботливую и переживающую свиарку. Позже я узнаю, что в колхозах и совхозах доярки могут загуливать по два-три дня, а недоенные коровы будут мычать на всю деревню.

За год работы я присмотрелся к руководству службы локомотивного хозяйства. Понял, что оно хорошо, когда на дороге нет работы. Начальник службы и его первый заместитель – бывшие партийные работники. То есть критиковать с трибуны они умеют, но организовать работу, понять, что и как надо изменить этим двоим не дано. Поэтому я предложил В. Горбунову заменить начальника службы. Он согласился. Его переставили на кадры. Это он мне когда-то сказал, что на БАМе до сдачи дороги в постоянную эксплуатацию железнодорожников награждали непричастных к успеху, а вот после сдачи – будет происходить наказание невиновных. И действительно, многие железнодорожники после открытия движения вернутся в свои родные места (в основном в европейскую часть СССР). А вот их заменившие будут наказаны, т.к. тот штат, которым в ходе строительства укомплектовывались руководители, например, локомотивного хозяйства, работать окажется непригодным.

Первый заместитель начальника службы локомотивного

хозяйства тоже будет ни Богу свечка, ни чёрту кочерга. За полтора года я от него не услышал ни одного предложения по улучшению работы. Ведал он эксплуатационной работой. И когда главный ревизор дороги попросил его к себе первым заместителем, я без колебания согласился. На этой работе он себя покажет. Пример:

Уже работая начальником дорожной технической школы, я зашёл в управление дороги. Встречаю начальника службы электроснабжения. Он только что вышел из кабинета главного ревизора дороги. Весь красный, руки трясутся. Спрашиваю, что случилось? Отвечает, что его до этого состояния довёл главный ревизор. Говорю, как он мог тебя довести до нервного потрясения, когда он в электротехнике дурак дураком. "Да он меня на нормативах распекал, грозил освободить от занимаемой должности", – пояснил начальник службы.

Когда-то, ещё работая начальником локомотивного депо Высокогорное, я получил новые нормативы по повышению безопасности движения поездов, составленные Главным управлением по безопасности движения поездов МПС. Прочитав их, я понял, что их составили и утвердили чиновники, не знающие настоящую работу руководителей предприятий. Их реально выполнить невозможно, даже забыв про все остальные обязанности руководителей на местах и даже про семью. Но они давали право ревизорам, всегда быть "на коне", т.к. замечания и выявленные нарушения по их выполнению (а точнее, по их невыполнению) всегда есть. Зна-

чит ревизор хороший, а руководитель плохой: один не может выполнить все требования, а другой уверенно проявляет бдительность. Вот на этом главный ревизор дороги (зам начальника локомотивной службы в ревизорском аппарате хорошо себя зарекомендовал своей "высокой" требовательностью и после смерти своего шефа занял его место) и разогрел руководителя службы электроснабжения, в общем-то, работающего нормально.

К этой теме (нормативы) надо добавить и так называемый «День безопасности». Его назначил министр после того, как локомотивщики на совещаниях в МПС стали говорить, что машинисты на планёрных совещаниях поднимают вопросы, которые ни начальники службы, ни заместители начальника дорог решить, а, значит, и ответить на них не могут. Например, вопросы материально-технического обеспечения, устранить серьёзные недостатки в работе движенцев и других служб. Это вопросы начальников отделений дорог, но те на планёрные совещания к машинистам не приходят. Министр и обязал НОДов и начальников дорог посещать планёрные совещания в локомотивных депо по средам, назвав её «Днём безопасности».

Но во что потом превратят этот «День»!!! Приведу пример. В Тындинское отделение дороги в среду нельзя попасть – «День безопасности». Спрашиваю: «А что, и в отдел кадров нельзя пройти?» «Да, – отвечает вахтёр, – это указание главного инженера Пирогова». В среду массово руководите-

ли и старшие инженеры покидают свои насиженные места и разбегаются по ближайшим станциям. Надо привезти какие-либо замечания. Иначе не зачтут твоё активное участие в повышении безопасности движения поездов. Из любопытства посетил станцию Шахтаум, первую от ст. Тынды в четном направлении. Спросил начальника станции, что здесь происходит в среду. «Ужас, – отвечает, – десятки человек из управления дороги и из отделения дороги не дают работать. Всем подавай инструкции, книги, всех надо сопроводить по станции. И им всё так здорово надо, что многие забывают свои записные книжки».

Так извратили ревизоры то, что приказал делать министр. А остальные дни как называть – «Опасными днями»? Проверки должны быть во все дни, включая и субботу, и воскресенье, и днём, и ночью. Причём, внезапно. Тогда можно получить эффект.

Интересно вспомнить и самого начальника службы в связи с одним моментом. Я уже сказал, что открывшееся сквозное движение по БАМу требовало резкого увеличения численности локомотивных бригад. Быстро и в запас, как говорится, их не приготовишь. Поэтому можно было их перемакивать с других дорог, обеспечивая их, прежде всего, жильём. А строительство жилья, как я упоминал выше, почти закончилось. Поэтому локомотивное хозяйство сдерживало растущий грузопоток по широтному БАМу. Министерство поручило локомотивному Главку разобраться в причинах.

Пришла телеграмма, вызывающая меня и начальника отдела кадров дороги (бывшего начальника локомотивной службы) с отчётом в МПС. Начальник отдела кадров «оказался» в отпуске, его заместитель срочно заболел, поехал я один. Вот в этом партийные работники сильны: один требовать выполнения невыполнимых нормативов, другой смыться, когда запахло жареным.

Замену начальнику локомотивной службы я предложу начальника локомотивного депо Ургал В. Поздина. Его я знал ещё по работе на Дальневосточной железной дороге. Познакомился тогда, когда меня назначили заместителем начальника службы ДВЖД и сразу же председателем комиссионного осмотра тепловозов в депо Хабаровск-II. Парк в депо большой, около 150 тепловозов. Комиссионный осмотр проходил долго, более месяца. Поздин тогда работал там старшим мастером цеха профилактического осмотра локомотивов, и за тот период я смог хорошо к нему присмотреться. Работал он хорошо. И начальником депо Ургал он был, пожалуй, на тот момент лучшим на дороге. В. В. Горбунов моё предложение по назначению начальника службы поддержал.

В это же время, почувствовав приближение настоящей работы после сдачи всего БАМа в постоянную эксплуатацию МПС, уволился и главный инженер локомотивной службы. Его было не жалко, т.к. он тоже был варяг. На эту должность по предложению уже вновь назначенного начальника службы был утверждён Сенотрусов. Он тоже работал на ДВЖД на-

чальником локомотивного депо Вяземская. А познакомился я с ним тогда же, когда и с Поздиным: он на тот момент работал там мастером того же цеха профилактики. Позже я слышал положительный отзыв о нём уже от начальника локомотивной службы Дальневосточной Коновалова. Эти кадры были достойны вышеназванных должностей.

Интересный вопрос мне задала женщина, работница станции Берёзовый. На БАМе, как известно, строителям и железнодорожникам, проработавшим в период строительства три года, полагалась медаль «За строительство БАМа». Станция Берёзовый, как я уже упоминал, была построена вместе с отдельным участком железной дороги БАМа ещё до Великой Отечественной войны. Война прервала стройку, БАМ законсервировали. Но построенный участок рядом с Комсомольском – на Амуре был передан леспромхозу. Лесозаготовители вывозили по этой ветке лес на станцию Комсомольск-Сортировочный, а далее железнодорожники везли этот лес по назначению. Так вот, когда этот участок достроили, соединив со станцией Ургал (я писал, как первый поезд с лесом с того участка встречал в Высокогорном в два часа ночи и вручал машинистам памятные грамоты), и его передали в постоянную эксплуатацию в состав МПС, там раздавали награды. В том числе и вышеназванные медали за строительство. На станции Берёзовый трудилась женщина, прибывшая на стройку БАМа с очередным отрядом. Её наградили медалью. Другая труженица станции и спросила меня:

«Почему той женщине, проработавшей на станции три года, дали медаль, а мне, работающей здесь уже десять лет (со времён ещё принадлежности станции леспромхозу), медаль не положена. А ведь сидим мы в одной комнате, только за разными столами». Что я мог ей ответить?

Позже я прочитал в «АиФ» (№51-2016г) такие слова: «... Птицам раздавали награды. Все получили, а воробей как бы остался не у дел – мол, нет у него таланта. А птица с этим не согласна: «Нам за мужество награду выдавать весной надо. Не летим за тёплой жизнью, мёрзнем здесь, в родной отчизне». По-моему, к этому случаю объяснение вполне подходит.

После открытия движения по всей длине магистрали начальник дороги Горбунов В.В. переедет работать в Москву. Туда же уедет жить и работать зам министра строительства Басин. Только по-разному их оценят и на разные по значимости должности назначат. Басину присвоят звание Героя соцтруда, Горбунова наградят орденом Ленина. Ранее В.В. Горбунов говорил мне, что за все годы его работы на БАМе министр Конарев ему ни разу не позвонил. Я это позже свяжу с тем, что Горбунов был честным, а потому ни перед кем не заискивал. Так вот, Басин будет назначен Министром строительства, а Горбунов – главным инженером Главного управления движения Министерства путей сообщения. И это, я думаю, произошло не без ходатайства Басина. О совместной работе с Горбуновым у меня осталось приятное впечатление.

Начальником Байкало-Амурской железной дороги будет

назначен Альберт Ольгертович Богданович. До этого он работал начальником отделения на Свердловской дороге. Он сразу показал, что нравственность у него не Горбунова.

Тут надо сделать небольшое отступление. Одновременно с моим назначением работать на БАМе начальником Ургальского отделения дороги был назначен С.М.Бабаев. Бабаев до этого работал в Хабаровске начальником отдела движения отделения. Ещё раньше – начальником станции Хабаровск-II. Это на той станции мне рассказывал машинист маневрового тепловоза, что вагон с алкогольными напитками будет стоять столько, сколько захочет проводник того груза, т. к. он это "право" купил у начальника станции. У проводника того груза был и свой товар, которым он торговал. Берут – значит, надо стоять на месте. Хотя назначение того груза – Приморский край.

Когда я буду в командировке в пос. Ургал, встречу с председателем поселкового совета И. В. Федиком. Ранее в Тырме я с ним был хорошо знаком. Он и там возглавлял советскую власть, а я, будучи начальником депо и депутатом поселкового совета, был у него по совместительству заместителем. В разговоре со мной Игорь Викентьевич спросит, как я охарактеризую Бабаева. На тот момент я о нём ничего плохого сказать не мог – его работа начальником станции Хабаровск-II была в далёком прошлом. И о своеобразной борьбе за увеличение оборота вагонов я уже забыл. Председатель поссовета сказал: "Так-то так, но первый легкой

автомобиль, прибывший для продажи локомотивным бригадам, Салман отправил на Кавказ".

Верхне-Буреинский район заготавливал лес и добывал уголь. Часть этой продукции уходила в Японию. Благодаря этой торговле начальник отделения дороги сумел приобрести японские легковые авто, которые тогда были мечтой автомобилистов: и по качеству, и по управляемости они значительно превосходили советские "Лады" и "Волги". Один такой автомобиль Бабаев отправил начальнику дороги Горбунову. Горбунов знал уже о нравственном уровне Бабаева, знал, наверное, и то, что когда на отделение ехали ревизоры с проверкой финансово-производственной деятельности, там планировали в деталях банкет и даже кто с кем должен спать после банкета (касалось только женщин). Мне об этом сервисе на Ургальском отделении рассказала начальник юридического отдела дороги. Видимо поэтому В. Горбунов на тот автомобиль ни разу не сел. Так и стоял он в гараже. Вновь назначенный начальник дороги уселся на нём уже в первый день пребывания в Тынде. Не брезгливый.

Его, судя по всему, в министерстве проинструктировали, что на дороге при незначительном движении поездов по широтному БАМу железнодорожники обленились и их надо гонять. Что он и начал с самого начала. За первый год его работы у тех сотрудников, которые, по долгу службы, обязаны были перед ним ежедневно отчитываться, да ещё по нескольку раз, произошло 5 инфарктов – три со смертельным ис-

ходом. Однажды он в моём присутствии отчитывал первого заместителя службы движения и несколько раз допустил несколько резких фраз, среди которых – да я тебя выгоню с работы – самая безобидная. Это и у этого специалиста потом будет инфаркт со смертельным исходом. Это же станет причиной смерти и другого специалиста из этой же службы – начальника оперативного отдела.

Но был инфаркт и не связанный со служебными обязанностями. Когда начальник дороги ездил по своей дороге, то в служебном вагоне его сопровождали руководители служб, иногда и его заместители, которых он брал с собой. В одной такой поездке его сопровождала и начальник Службы рабочего снабжения. После той командировки на докладе у начальника дороги он минут двадцать распекал эту женщину за неудовлетворительную работу. Меня такой грубый тон удивил. Работала та женщина вполне нормально, насколько это можно было обеспечивать работников дороги товарами и продуктами при условии наличия их в стране в конце 80-х гг. Полки магазинов пустели, куда уходило то, что колхозы и совхозы ещё выращивали, а заводы и фабрики производили, это тема отдельного разговора. У этой женщины после того разбора произошёл инфаркт, полгода она проболела и потом уволилась.

Её примут на работу в Благовещенске на должность заведующей отдела торговли области. Будучи там по личным делам, я зашёл в тот отдел поговорить с бывшей коллегой.

Спросил об истинной причине той грубой разборки на совещании у начальника дороги. Она пояснила, что, будучи тогда в командировке, вечером к ней обратился начальник грузовой службы (он всегда сопровождал начальника дороги, став таким образом его адъютантом) и пригласил на ночь в купе начальника дороги, так сказать, разделить с ним его довольно широкую постель. Она отказалась. Вот и вся причина.

Выжил после инфаркта и первый заместитель начальника дороги. За полгода отошёл. За что Богданович его довёл до этой стадии, я не знаю. С первым заместителем у меня в памяти остался интересный случай. Его вызывали в Москву с отчётом. Как он там отчитывался, подробности неизвестны, но вернувшись, в кругу заместителей начальников дороги он произнёс такую фразу: "Приехал без рябчика". То есть взыскание ему не объявили. Но в тот же день пришла телеграмма с вызовом меня в МПС с отчётом о состоянии локомотивного парка. Меня это несколько удивило, т.к. это "состояние" последнее время не было причиной сбоев в движении поездов. Но лететь надо. Прилетев в Москву, захожу в локомотивный главк, представляюсь и спрашиваю: "Вызывали?" "Нет, – отвечают, – мы не вызывали. Может ревизоры вызывали". Иду к ревизорам. Тоже, говорят, не вызывали. Тогда я понял, почему первый заместитель начальника дороги вернулся без "рябчика". Отметил командировку и полетел обратно. Но спросить того, кто мне обеспечил пустую командировку в Москву, уже не смог. Виновник был уже в боль-

нице с инфарктом.

Нравственность Богдановича проявилась и в том, что все чиновники управления и тех предприятий, про которых ходили грязные слухи, например, о коррупции, стали приближёнными к "телу" начальника дороги. Причём, когда ему сказали, что начальник ДОПа не совсем чист на руку, он официально на докладе потребовал прекратить эти разговоры.

Я уже писал, что с открытием сквозного движения по БАМу от Лены до Амура, потребовалось значительное увеличение локомотивных бригад. А для них, соответственно, много жилья. А его строительство по титулу БАМа заканчивалось. Не знаю, кем были заложены в проект расчётные данные, по которым на дороге будут работать 70% холостяков и только 30% семейных. Но факт остаётся фактом. Я объяснил это положение Богдановичу и предложил ему подписать телеграмму НОДам, о том, что из достраивающихся и освобождающихся квартир 50% выделять локомотивным депо для бригад. Он подписал. А на следующий день на селекторном совещании провозгласил: "Я вот подписал телеграмму, заготовленную Ишутиным, о выделении 50% квартир для нужд локомотивных депо, а теперь думаю, а правильно ли я сделал?" Понятно, что это было разрешение НОДам её не выполнять.

Я понимал, что мне заготовлена роль мальчика для битья: и за не обеспечение выдачи локомотивов под поезда, и за

рост сверхурочных часов работы бригад. Последнее опасно переутомлением бригад при ведении поездов и их утратой бдительности.

К этому добавилось и то, что я (и не только я) пришёл к выводу, что начальник дороги берёт взятки. А если их не дают, то он к этому понуждает. Приведу один пример. На одном из селекторных совещаний он объявил, что отстраняет начальника Тындинского отделения Коренченко от занимаемой должности. В общем это не вызвало ни у кого из руководства дороги удивления: он был слабым НОДом. Он мог, например, понизить машиниста локомотива в должности только за то, что он управлял тем поездом, с которым произошло ЧП, хотя при этом в его действиях не было никаких нарушений. На мой вопрос, за что наказан машинист, отвечал: "Если мы их не будем наказывать, они нас не будут бояться". Приходилось издавать приказ об отмене того приказа.

Удивило руководство дороги на другой день то, что Коренченко докладывал о работе отделения, как ни в чём не бывало. Понимая, что у всех в голове недоумённый вопрос, Богданович сказал, что решил оставить его на занимаемой должности. "Ему когда ни позвони, он всегда на месте", – пояснил он. На что я заметил: «Теперь будем судить о качестве руководителя по протёртым брюкам на заднем месте». А на самом деле причина была в другом. Вечером того дня, когда он отстранил НОДа от должности, у Богдановича было со-

вещание, на котором присутствовали все заместители и начальники служб. По окончании совещания многие руководители служб остались решить некоторые вопросы. Остался и я. Выходил я из кабинета последним. В приёмной встретился с Коренченко. Он спросил меня: "Он остался один?" Я ответил утвердительно. И он вошёл в кабинет, держа в руках дипломат. Когда утром после селекторного совещания я рассказал об этом всем заместителям, то мы пришли к выводу, что в дипломате отстранённого НОДа была не бутылка коньяка. Несколько позже точно такая "операция" была проделана и с первым заместителем того НОДа.

Всё это стало давить на меня и морально. Мне стало противно идти на работу, т. к. знал, что я бессилён улучшить работу. Да и делать вид, что не знаю истинное лицо начальника дороги, мне было трудно. Жена заметила моё состояние. Она знала, что ещё в Монголии после окончания командировки, я хотел уйти с "высокой должности". Она сказала: «Уходи. Даже если ты будешь получать меньшую зарплату, нам хватит, т.к. ты её половину тратишь в командировках».

Первое заявление министру с просьбой освободить меня от должности заместителя начальника дороги я написал после того, как побеседовал с начальником дороги по поводу системы инфарктов. Начальник выслушал меня терпеливо и спокойно в заключение сказал: «Но никто не пишет заявление об освобождении от занимаемой должности». То есть он убеждён, что все цепляются за должность и их не оторвать

от неё никакими силами. Что справедливо лишь по части управленцев – движенцев. Я ранее писал, что эта специальность востребована только в системе МПС.

О том, что моё заявление поступило в МПС, Богдановича проинформировали. Он вызвал меня в кабинет и долго объяснял, что я подхожу к занимаемой должности полностью, и что будет с транспортом, если специалисты будут разбрасываться предложениями министра. В общем, я сказал ему что остаюсь, а он сказал, что в Главном управлении кадров по его просьбе его там порвут.

Второе заявление я написал после разбора в локомотивном Главке брака в работе на БАМ ж.д. по вине локомотивной службы. Суть брака в том, что локомотивное депо Тында отправила дизель в заводской ремонт, не закрепив, как следует на дизеле турбовоздуходувку. Этот узел при движении поезда от дизеля оторвался, упал на соседний путь, что привело к сходу с пути вагонов встречного поезда. Разгильдяйство, конечно. Но разбор производил Кондратенко. Он в это время был уже замминистра. А стал им после крушения пассажирского поезда на одной из европейских дорог СССР с большими человеческими жертвами. Замминистра Б.Д. Никифоров был на том крушении, видел последствия. Поэтому, вернувшись оттуда, он написал заявление об уходе с этой должности. Гораздо большая вина в той беде была Кондратенко, т.к. он возглавлял локомотивный главк, по вине которой и была трагедия. Никифоров заявление написал, а Кон-

дратенко не счёл себя в такой степени виновным. Поэтому он даже с «чистой совестью» занял должность, освобождённую Б.Д. Никифоровым.

Разбирая случай ЧП по вине локомотивного депо Тынды, он обвинил меня, что плохо воспитываю кадры. Я при этом улыбнулся, вспомнив, что локомотивный главк годами начинал эту дорогу случайными кадрами (без всякого отбора!), теперь хочет, чтобы я как маг за год-два их перевоспитал. Заметив мою улыбку, Кондратенко вспылил: «Да я вас там всех поразгоню!». Чтобы его не мучить, я и написал второе заявление об уходе. И на этот раз начальник дороги меня долго обрабатывал, на предмет отзыва моего заявления. Убедил, что я «ценный кадр». Я понимал, что в сложившейся ситуации (дорога в никуда!!!), подобрать на мою должность достойного кадра не просто, если вообще возможно. Сдался.

В общем, мне пришлось писать и третье заявление министру на эту же тему. И если после первых двух Альберт Ольгертович меня отговаривал, говорил, что я по опыту работы очень подхожу на эту должность, то третье заявление он мне подсказал написать уже сам. Почему?

Август 1991 года. ГКЧП. Перед ним начальник дороги три дня провёл в горкоме партии. В день объявления о перевороте я предложил начальнику дороги, заместителям начальника дороги и руководителям служб разъехаться по предприятиям дороги, с целью предотвращения эксцессов, которые могут повлиять на перевозочную работу дороги. Под эксцес-

сами я имел в виду возмущение работников ж.д. переворотом, возможным их арестом. А кадров и так было мало. На что Богданович с улыбкой сказал: «Думаю, что нам вскоре подскажут, как с кем обращаться!» Когда ГКЧП провалилось, начальник дороги пришёл на доклад в измятом костюме, небритый и с траурным лицом. Я сопоставил его трёхдневное пребывание в ГК КПСС, весёлое лицо пока действовало ГКЧП. Понял, что в Горкоме были составлены списки будущих арестов активистов перестройки, кадровые перестановки. В общем, переход к ежовым рукавицам, а то «пораспушались тут все», как выразился некогда заместитель начальника локомотивного депо Хабаровск-II. А теперь неудачники местного заговора ожидали собственного ареста. Потому Богданович и пил, видать, всю ночь и валялся где-то, не раздеваясь. Но днём он отошёл. Видимо в Горкоме срочно все компрометирующие заговорщиков документы были уничтожены.

После ГКЧП в газете «БАМ» было напечатано моё заявление о выходе из рядов КПСС. Знал, что во всех бедах (отсутствие товаров в магазинах, деградации руководства КПСС, руководителей промышленных предприятий и сельского хозяйства) виновата партия. Рядом с моим заявлением о выходе из рядов КПСС было помещено моё интервью корреспонденту газеты по этому поводу. Корреспонденту я подробно рассказал о своих жизненных наблюдениях и выводах, на основании которых выхожу из рядов КПСС.

Пришедший в себя местный ГКЧПист Богданович, прочитав моё интервью в газете, предложил мне написать третье заявление министру об освобождении от занимаемой должности. Я написал без колебания. На этот раз мне позвонили и сказали, что моя просьба удовлетворена. Главный кадровик дороги предложил мне на выбор две должности: помощник начальника дороги или начальник дорожной технической школы. Быть помощником у того, от кого я уже неоднократно пытался уйти из-за его «высокой» нравственности, мне даже думать об этом не хотелось. Поэтому я был назначен на должность начальника дортехшколы.

Кто читал роман Анатолия Иванова «Вечный зов», наверное, обратил внимание на то, как подробно писатель изложил путь деградации руководства КПСС и кто в этом нам здорово помогал. Роман писался в 70-х гг. прошлого века, но автор предсказал то, что произошло с великой державой в 1991 году. Я, конечно, не связываю свой уход с должности заместителя начальника дороги с этим романом, по значимости который я ставлю в ряд с «Война и мир» Л. Толстого и «Тихий Дон» М. Шолохова. Вкратце изложу моменты из романа по этому вопросу.

Полипов – член партии, руководитель районного масштаба, во время войны становится редактором армейской газеты и попадает в плен. Год 1943. С ним беседует бывший служащий царской охраны, а во время войны полковник СС

Лахновский, зоологически ненавидящий Советскую власть и относящий себя к троцкистам. Оба знакомы с царских времён. Полипов был арестован как член подпольной большевистской партии, а Лахновский – следовательно, как тогда нам говорили, царской охранки – его допрашивает. Уловив в показаниях Полипова слабину (любовь с ещё одним подпольщиком к одной и той же женщине) он склонил его к предательству: соперника посадят, у девушки выбор будет из одного. А чтобы у подпольщиков не было никаких подозрений, Полипова избыют в его же будущих интересах и имитируют побег. План Лахновского тогда и потом будет сбываться. Когда эсэсовец Лахновский узнает, что фронтовой газетой командует его старый крестник П. П. Полипов, он даёт задание его выкрасть и доставить к нему на допрос. И вот они «беседуют». Говорит, понятно, почти всё время следователь.

Привожу цитаты.

– Троцкого нет... Его ближайшие помощники, верные его соратники осуждены и расстреляны. Но мы многое успели сделать, Пётр Петрович. Промышленность Советского Союза, например, не набрала той мощи, на которую рассчитывали его правители... Да, мы терпим поражение сейчас... Мы, Пётр Петрович, сделали многое, но не всё... недостаточно для нашей победы. Ничего. Борьба дале-ко-о не окончена! наших людей ещё много в России. А за её пределами ещё больше.

– Да, после войны мы будем действовать не спеша, с даль-

ним и верным прицелом, – вернулся к прежней мысли Лахновский. – Всё очень просто в мире, говорю, всё очень просто. Нынешнее поколение не сломить... Что ж, мы возьмёмся за следующее. ...Будем вырывать эти духовные корни большевизма, опошлять и уничтожать главные основы народной нравственности. Мы будем расшатывать, таким образом, поколение за поколением, выветривать этот ленинский фанатизм. Мы будем браться за людей с детских, юношеских лет, будем делать главную ставку на молодёжь, станем разлагать, развращать, растлевать её!

– Всю историю России, историю народа мы будем трактовать как бездуховную, как царство сплошного мракобесия и реакции. Постепенно шаг за шагом, мы вытравим историческую память у всех людей. А с народом, лишённым такой памяти, можно делать что угодно. Народ, переставший гордиться прошлым, забывший прошлое, не будет понимать и настоящего. Он станет равнодушным ко всему, отупеет и, в конце концов, превратится в стадо скотов. Что и требуется!

– Во-первых, непобедимых идей нет. Идеи, всякие там теории, разные политические учения рождаются, на какое-то время признаются той или иной группой людей... а потом стареют и умирают... И законов никаких вечных у людей нет, кроме одного – жить, да жрать. Вот и всё. А чтобы добиться этого, ради этого люди, умные люди сочиняют всякие там идеи, приспособливают их для себя, чтобы достичь этой цели, одурачивают ими эти самые массы – глупую и жадную

толпу двуногих зверей, чтобы заставить их работать на себя.

– А ты, братец, приспособился к новым временам и порядкам. Ты спрашиваешь, верю ли я в бога. А сам ты веришь в коммунистические идеи? Не веришь! Ты просто приспособился к ним, стал делать вид, что веришь в них, борешься за них. Потому что именно это в новые времена только и могло дать тебе самый большой... и, насколько можно, самый жирный кусок.

– А ты живи, Пётр Петрович. И своей жизнью, своей работой разрушай привлекательность коммунистических идей. Как и раньше...

– После смерти Ленина мы принялись строить... закладывать основы ...необходимого нам государства и общества.

– «А кто это – мы?» – спрашивает Полипов. «Вы называет нас до сих пор троцкистами», – отвечает Лахновский. «Наших людей ещё много в России. А за её пределами ещё больше. Ты даже не представляешь, какие есть силы, какая мощь... Только действовать будем не спеша. С дальним и верным прицелом.

– Программа такова: вербовать всех – и «ретивых сверхреволюционеров», и «карьеристов и шкурников», разлагать коммунистическую идеологию.

– Живи как можно дольше, Пётр Петрович. А служи как можно выше. Чем выше, тем лучше для нас...

Понятно, что Лахновский организует возврат через линию фронта Петра Петровича с необходимым алиби. А те-

перь читатель, который жил во второй половине 20-го века, может вспомнить, как сбывались предсказания Лахновского. Ясно, что этот герой – выдуманное лицо, и его предсказания это мысли автора повести. Партийная верхушка КПСС или не поверила этим предсказаниям гениального автора романа, или повернуться к очищению своих рядов уже не могла. И случилось то, что случилось. Как я пришёл к убеждению, часть наиболее шустрых «строителей коммунизма» – это, в основном, комсомольские вожаки – перепрыгнули сразу же в правящую партию реформаторов, и сейчас они в рядах партии «Единая Россия», уже постаревшие и повзрослевшие.

Дортехшкола.

Байкало-Амурская железная дорога нуждалась в подготовке кадров. И если инженерными кадрами с успехом обеспечивал Хабаровский железнодорожный институт, то специалистами среднего звена должен был обеспечивать техникум, который предусматривался в проекте БАМа, и его строили. Строительство начали с общежития. Построив его, начали рыть котлован под здание техникума. Проект был, с моей точки зрения, умный. Между общежитием и зданием техникума размещалась столовая. И все три здания соединялись между собой крытым (утеплённым) переходом. Это проект. Но успели построить общежитие и столовую. Как я уже сказал, под здание техникума вырыли котлован, забили

сваи и... СССР рухнул. БАМ – «дорога в никуда». Финансирование прекратилось. Всё! Строительные работы на БАМе были свёрнуты. Строители начали разъезжаться.

Управление дороги организовало в построенном общежитии вначале дорожную техническую школу (дортехшколу), затем открыла и техникум, отведя для этого несколько этажей. Позже в связи с резким сокращением рождаемости по стране и в том числе в Тынде, отпала необходимость в нескольких детских садах. Один из них будет перепроектирован и приспособлен под техникум. С организацией (ещё в общежитии) техникума начальника дортехшколы назначат директором техникума. Освободившуюся должность начальника дортехшколы и должность помощника начальника дороги заместитель начальника дороги по кадрам предложит мне на выбор. Он не понимал, что я как раз не хочу работать рядом с человеком, которого считаю взяточником. Естественно я выбрал дортехшколу.

В техшколе я проработаю десять лет и не пожалею об этом. По нагрузке там мне было легче значительно: за 10 лет я ни разу не делал там ночных проверок, что удивляло руководство кадров дороги, и ни разу не задержался после пяти часов вечера. Домой приходил вовремя. Но для этого пришлось поднять дисциплину в школе. Как?

Я знал, что по вечерам в общежитии техшколы процветают пьянки, там учились и представители женского пола – из-за них были драки, и даже убийства. Первым делом я поднял

книгу приказов по школе и понял первую причину низкой дисциплины. Начальник школы соблюдал весь КЗОТ от предупреждения до строгого выговора и только потом отчисление. Нетрудно догадаться, что обучение длительностью полгода и даже короче при полном соблюдении КЗОТа (последовательно: предупреждение – выговор – строгий выговор – отчисление) не могло привести к порядку не только в общежитии, но и даже в посещении занятий. Была гарантия, что любой нарушитель успешно дойдёт до выпускных экзаменов.

Поставил на первое место борьбу с употреблением алкоголя. В каждой группе я провёл беседу о дисциплине. Предупредил, что по КЗОТу за употребление спиртных напитков у администрации есть право отчислять немедленно, без всяких проволочек. Одновременно информировал, что вы люди взрослые, нюхать вас никто не будет. Поэтому, если в комнате отметите день рождения и примете алкоголь в дозах, позволяющих не терять человеческого достоинства, никому не мешаете заниматься и спать, я об этом и знать не буду. Но за дебош ставлю вопрос на педсовете об отчислении на следующий же день. Курсанты не возражали. Но им же надо проверить, насколько сказанное действует. Поэтому на первом году отчислений было много. Отчислил я и одну симпатичную девицу с курсов дежурных по станции. Эта группа была сформирована почти из одних женщин. Смазливая учащаяся особенно нравилась мужчинам из группы маши-

нистов тепловозов. Была драка из-за неё. В то время в штате школы была должность воспитателя. Она (это была женщина) проводила вечер в общежитии до отбоя. Естественно всё слышала и видела. Вот она про эту девушку сказала, что не знает, была ли хоть одна ночь, которую она провела в своей постели. Отчислил и дебоширов, и вместе с ними ту девушку.

Интересно то, что группа машинистов пришла ходатайствовать за неё, просила дать ей возможность закончить обучение. Я им нарисовал сцену. Она работает дежурной по станции. Что будет, если она с кем-то (разумеется, с мужчиной) примет на работе алкоголь и потом, занимаясь сексом, заготовит маршрут вашему поезду на занятый путь? Подумали ходатаи и, молча, ушли. Звонил в её защиту и кто-то из руководителей станции: просьба та же. Объяснил ему тем же порядком, только добавил: вам крушение поезда надо?

Одновременно я проинструктировал вахтёров, что они должны докладывать мне все замечания за ночь. Но не все исполняли свои обязанности добросовестно. Особенно молодые, у них появлялись «мужья на ночь дежурства». Поэтому они «не всё видели и слышали». От этих вахтёров тоже пришлось избавиться. Взамен взял женщин бальзаковского возраста. С их помощью дисциплина и порядок в общежитии стали улучшаться.

Хромала с наведением порядка заведующая общежитием. Она с мужем проживала в общежитии, занимая одну секцию. Я первоначально даже думал, что это хорошо, когда заведу-

ющая круглые сутки проживает в этом же общежитии: всё видит и всё знает лучше всех. Но потом обратил внимание, что от неё никаких замечаний не поступает. И даже на педсовете при разборе очередной пьянки с дебошем на мой вопрос, есть ли у неё замечания, она всегда отвечала: «Нет». Причина крылась в том, что эта заведующая гнала самогон. И учащиеся у неё отоваривались. Об этом знали учащиеся и её не выдавали, а она, соответственно, не выдавала их. Пришлось уволить и её.

Через год дортехшколу посетил начальник Тындинского отделения дороги. Запомнил его слова: «О, у вас шторы на окнах. И цветы в коридорах без окурков». Это уже была заслуга новой заведующей по общежитию – Дюковой Валентины Кирилловны.

А, в общем, первоначальное впечатление сложилось такое, что дортехшкола стала притоном случайных и корыстных людей. Обращается ко мне заместитель по хозяйственной части Кудлаева Любовь Александровна с просьбой купить новый аккумулятор для автомобиля, т. к. действующий уже устарел. Спрашиваю, зачем покупать, если в кладовой имеется аккумулятор. (Запомнил, подписывая отчёт). Любовь Александровна: «А вы видели его? Он старый, изношенный». Иду в кладовую и убеждаюсь, что заместитель по хозяйственной части права. Даю команду бухгалтерии удержать с зарплаты завкладовой трёхкратную стоимость аккумулятора. Через сутки в кладовой вместо старого аккумулятора лежал новый.

Ещё пример. В штате школы числилась должность кассира. Ранее учащимся дортехшколы платили стипендию. Приличного размера, но ниже их прошлой зарплаты. Потом положение изменили и заставили предприятия, направившие на учёбу своего работника, выплачивать его средний заработок на весь период учёбы. И если ранее кассир была загружена выдачей стипендии, то теперь предприятия выдавали учащемуся его зарплату лично, когда курсант приезжал, а такая возможность у многих была, или приходил перевод. У кассира школы оставалась обязанность выдавать зарплату только своим трём десяткам сотрудникам. Время начала 90-х у страны было тяжёлое. Продукты выдавали по карточкам. Некоторые неиспользованные я храню как память о тех временах, когда страной стали руководить ельцинские младореформаторы.

Чтобы упростить процедуру отоваривания карточек, на кассира возложили обязанность собирать у сотрудников карточки и деньги и на служебной машине ехать за товаром. Потом раздавать продукты уже в школе. Работники школы шли домой с работы уже с продуктами. Сдал карточки и я. Когда кассир вернулась и вручила мне товар, сдачу она мне дала с 50 тысяч рублей, хотя я ей давал стотысячную купюру. И она – кассир, которая должна вести учёт только письменно, убеждает меня, что я не прав. Провожу опрос среди работников школы. Были ли ранее подобные случаи у них. Были и много. Поэтому они стараются давать деньги строго по це-

не товара. Ещё один, вернее одна, жулик. Что делать? Издаю приказ об исключении должности кассира из штатного расписания. Обязанности по выдаче зарплаты работникам школы возложил на заведующую библиотекой, у которой как я понял, тоже много свободного времени. Установил для заведующей библиотекой, по положению, соответствующую доплату.

За кассира приходила ходатайствовать главный бухгалтер. Объяснил ей тяжёлой обстановкой в стране, разбрасываться деньгами нельзя. Кстати о главбухе. Она предлагала мне часть инвентаря из кладовой, в основном постельные принадлежности, продать работникам школы. Цены в стране стараниями Егора Гайдара взлетели до заоблачных, а в школе всё числилось до переоценки по старым. Они уже были смешными. Поэтому по сути это было бы бесплатная раздача, но юридически было бы всё верно. Приглашаю заместителя по хозяйству и спрашиваю. Сможет ли она обеспечить учащихся постелью, если часть её раздать сотрудникам школы. Та отвечает, что на главном материальном складе полки пусты, купить негде, тем более по таким сумасшедшим ценам. Главный бухгалтер не сдаётся: «Ну, поспят учащиеся на рваных простынях, объясним, что сейчас время такое». «Хотите прославить школу на всю дорогу, – говорю, – ведь отчёты хранятся и в Управлении дороги. Не выйдет!» На том и расстались. Позже и главбух была уличена в махинациях, пришлось освободиться и от неё. Но её сразу же взяли на ра-

боту в финансовую службу дороги, что вызвало у меня некоторые, правда, бездоказательные, подозрения.

Через несколько месяцев моей работы в школе ко мне в кабинет зашёл слесарь по ремонту электрооборудования и спросил: «Сергей Данилович, знаете ли вы, какие электроплиты хранятся при школе?» Я не знал. Пригласил посмотреть. Оказалось, что когда общежитие техникума было построено, его в соответствии с проектом укомплектовали необходимым количеством электроплит. Но т.к. в общежитии не от хорошей жизни расположили и учебные классы техникума, дортехшколы и даже филиала Хабаровского института инженеров железнодорожного транспорта, то большое количество плит оказалось невостребованным. Они были югославского происхождения, качество высокое. Это и оценили работники школы, и, предполагая, техникума. Они поменяли в своих квартирах старые российские электропечи на новые югославские. Хранились в кладовой наши отечественные, очень БУ, и многие даже без нагревательных элементов. Даю приказ заместителю по хозяйственной части создать комиссию и оформить всё актом. Через некоторое время узнаю, что директор техникума привёл большую группу студентов, которые все печи перенесли на территорию техникума.

Момент, не относящийся к работе в школе. После месяца-полтора работы в школе ко мне в кабинет пришли двое представителей победившей на тот момент так сказать демо-

кратической партии (конец 1991 г.) и предложили мне занять должность мэра города Тынды. Сразу же сказали, что если я откажусь, то мэром будет М. Б.Шульц. Почему они выбрали меня? Думаю, моя прошлая должность заместителя начальника дороги говорила им, что у меня приличный опыт руководящей работы. А главное, они читали в газете о моём выходе из КПСС. Я решил обратиться за советом к главному инженеру дороги Леонтию Махитарову. У него уже была попытка выдвинуться кандидатом в депутаты Верховного Совета, по-моему, СССР. И он мне сказал, что общественная работа очень грязная работа. Что я там о себе узнаю такое, чего никогда не знал, и чего не было. С твоим характером там делать нечего. У меня с Леонтием в период работы на УБЖД были доверительные отношения. В общем, я отказался.

Вернёмся в школу. С самого начала по предложению заместителя по учебной части я стал преподавать учащимся группы машинистов тепловоза (позже и других групп) Правила технической эксплуатации железных дорог. Обратил внимание, что посещаемость занятий довольно низкая. Даже у меня, хотя знали, что я нарушителей дисциплины не поощряю. Меня это удивило: ведь на каждого учащегося составлялся табель посещения занятий, а по этому табелю ему начисляли его средний заработок. С учётом посещаемости занятий. Табель составлял старший мастер и отправлял на предприятие. Еду в локомотивное депо, интересуюсь, поче-

му, не смотря на пропуски занятий, курсанты получают полную зарплату. Начальник депо звонит главбуху и просит принести табеля, пришедшие из техшколы. Смотрю: посещение – 100% у всех.

Вызываю старшего мастера вместе с завучем. Требую объяснение, почему они покрывают прогульщиков и, соответственно, соглашаются с их низкими знаниями. Слезно объяснили, что это следствие тяжёлого времени в стране с продуктами. То есть они требовали за пропущенные часы компенсацию. Например, с учащихся станции Постышево – рыбу. В тех местах нерестилась кета, она шла на «компенсацию». К тому времени я уже многих из школы выгнал. Решил, что всех выгнать нельзя. Объявил взыскания и предупредил, что при повторении вылетят из учебного заведения с соответствующей записью в трудовой книжке.

При разборе выяснилась и такая деталь. БАМ – дорога длинная. Учащиеся с Тындинского отделения дороги могли за субботу и воскресенье посетить свои семьи. Но у курсантов с Северобайкальского и Ургальского отделений такой возможности не было. Езда только в один конец была более суток. Понимая, что люди взрослые, почти у всех семьи, дети, на педсовете обсудил вопрос о предоставлении учащимся предприятий с этих отделений ежемесячно пятидневного отпуска по его заявлению. Предложение было принято. Вопрос был, так сказать, узаконен. Учащимся это тоже понравилось. А за прогул без уважительной причины, они знали,

будут нести ответственность вплоть до исключения.

Интересное воспоминание связано с прогулами и пьянками. Я уже говорил, что с каждой новой группой я беседовал и предупреждал о дисциплине с посещением занятий и проживанием в общежитии. В плане учебного года была подготовка группы машинистов паровых и водогрейных котлов. В первую же ночь трое или четверо прибывших на учёбу загуляли на всю ночь, не давая остальным ни готовиться к завтрашним занятиям, ни поспать. Утром педсовет исключает всех загулявших. На следующую ночь в этой же самой группе загуляла ещё одна комната. Педсовет по моему совету исключает и их. Четверо из отчисленных были с Северобайкальского отделения дороги. Звоню в кадры и прошу прислать на учёбу других, не алкоголиков. Через сутки меня просят кадровики: нельзя ли прислать отчисленных, т.к. они уже исправились? Анекдот и причина низкой дисциплины среди этой специальности.

Работала в дортехшколе семейная пара. Заместитель по хозяйственной части и водитель. Завхоз ушла от первого мужа, оставив ему сына и вышла замуж за молодого. Это был водитель. Водитель со временем тоже стал примечать более молодую. Пошли скандалы. Оба стали пить и в нетрезвом состоянии появляться на работе. Пришлось освободиться и от них. На место зама по хозяйственной части я пригласил Т. Филатову. Знал её по прошлой работе в управлении БАМа как аккуратного и исполнительного работника. Она предло-

жила на место водителя своего мужа. Взял и его и не пожалел. Её образование не позволяло занимать должность заместителя начальника школы. Пришлось должность заместителя сократить и ввести должность заведующей хозяйством. На этом кадровые вопросы были завершены. Далее работа школы пошла довольно ровно.

Однако затем у школы начались некоторые проблемы, завершившиеся её ликвидацией. Директором техникума, с которым мы делили здание, был назначен В.....й. Он в техникуме сразу организовал выборы с учащихся. Причём, к этим «работам» привлекал преподавателей и мастеров. Один старший мастер приходил ко мне, рассказал, что делается в техникуме и попросился к нам на работу. Но в школе все вакансии были укомплектованы, сверх штатного расписания принять я не мог. Новый директор сразу нашёл и ещё один источник обогащения. Стипендию, которая приходила к нему для выплаты учащимся, он прокручивал в сбербанке. Начало 90-х знаменовалось высокими темпами инфляции, но и на вклады насчитывались приличные проценты. Так прокрутив несколько месяцев всю стипендию техникума, он через несколько месяцев стипендию в её натуральном виде возвращал, а проценты оставались на его счету.

Моя дочь в то время училась в техникуме и рассказала, что её одноклассница плачет, т.к. у неё нет ни рубля уже два месяца. Продукты ей присылает мать с линии, но деньгами помочь не могут. Я обратился к начальнику отдела учеб-

ных заведений дороги. Тот подключил к телефону директора, сказал то, что я только что ему рассказал. Я думал, что он с него затребует объяснение для наложения взыскания. Ничего подобного. Он предупредил его, что у них скоро будет работать комиссия. И ему это дорого обойдётся. Вечером дочь сказала, что им выдали стипендию за четыре месяца.

Пройдёт несколько лет и главный бухгалтер выявит, что директор кроме нашего прямой оплаты всех услуг и за аренду помещения (собственник общежития техникум), нашёл ещё способ обогатиться. Так, кроме нашей платы, он выставил в отделение дороги эту же плату второй раз. Жуликов я никогда не терпел. Поэтому пошёл к НОДу и рассказал ему всё. Потому как он задумался, я понял, что он в курсе этого дела. Потом он сказал, что даст команду с нас вторично не брать.

С этого момента дортехшкола стала для техникума мало-полезной. А с учётом того, что я ещё мешал обирать студентов – вредной. Директор выступил в местной печати со статьёй, в которой заявил, что техникум может взять на себя все обязанности нашей школы. То есть дортехшколу можно ликвидировать. С учётом того, что, как говорил мой первый заместитель: «В...ый в отделении дороги все двери ногой открывает», было ясно, что этот вопрос уже согласован.

Теперь о том, каких специалистов по знаниям готовил техникум. Меня однажды пригласили в группе локомотивщиков почитать ПТЭ. Потом я был там и на госэкзаменах.

На стене висит электрическая схема секции электровоза. Вопрос примитивный: «Сколько электродвигателей у данной секции». Студент молчит. Ему подсказывает преподаватель: «Ну, сколько кружочков с цифрами на схеме?» Студент всматривается и говорит: «Пять!» Покази. Берёт указку и показывает четыре электродвигателя и пятый кружочек с буквой, означающей вольтметр. Я ему поставил оценку «Два». Всё равно сдал. И вот с такими знаниями студенты уходили на производство.

Ещё один момент, подтверждающий, что и сами выпускники техникума невысоко оценивали свои знания. К нам в школу поступил на курсы машиниста тепловоза помощник машиниста с документами техника локомотивного хозяйства. То есть он окончил наш техникум. Этот документ даёт право самостоятельно подготовиться и придти на экзамен для получения прав на управление тепловозом. Я спрашиваю его, зачем тебе здесь полгода тусоваться. Работай, готовься и приходи к окончанию занятий этой группы. Он с удивлением говорит мне: «Сергей Данилович, вы действительно считаете, что с теми знаниями, которые дают в техникуме, можно сдать на права машиниста?»

Но времена у нас с начала 90-х годов чёрные. Силы, которые в нормальных странах никогда не пришли бы к власти, овладели всеми правительственными постами, сформировали свою Госдуму, вопросы справедливости и нравственности отброшены Ельциным, Гайдаром, Черномырдиным и

Медведевым как недостойные для их управления. Расставляла всех на все региональные и муниципальные руководящие посты партия «Единая Россия». Поэтому отстранение честных руководителей от занимаемых постов (они мешают цвести коррупции и казнокрадству) носило и носит до сих пор в стране массовый характер. В общем, дортехшколу сократили.

Группы передали в техникум. Я не мог позволить изуродовать там группу машинистов, поэтому договорился перенести её обучение в локомотивное депо. Там имеется учебный класс. Там она доучилась, там у неё приняли экзамены. Когда всем учащимся были вручены права машинистов, в класс двое учащихся внесли большую картину (метр на полметра) с изображением густого леса с водопадом в центре. Красивая картина, красивая рамка. Вручили её мне. Жалею, что не попросил их расписаться на обратной стороне.

Сейчас эта картина висит над моим компьютерным столом, напоминая об окончании моей трудовой деятельности и о благодарных людях.

