

Петр Мысик

**ДОРОГА МОЕЙ
ЖИЗНИ**



ВОСПОМИНАНИЯ

Издательский Дом
«Историческое наследие Сибири»
Новосибирск
2005

ББК 63.3(2)6
М — 95

Мысик П.Ф.

М — 95 Дорога моей жизни. — Новосибирск: Издательский Дом «Историческое наследие Сибири», 2005.

Книга воспоминаний известного железнодорожника, занимавшего на Западно-Сибирской магистрали в разные годы ключевые руководящие посты, нынешнего председателя совета ветеранов воссоздает многочисленные эпизоды славной истории дороги и собственной жизни, от нее неотделимой. Написанная живо, увлекательно, подчас проникновенно-лирично, но в то же время с мудрой отеческой назидательностью много видевшего и пережившего человека, книга эта адресована не только и не столько сверстникам автора, сколько сегодняшним поколениям — тем, кто берет эстафету из рук ветеранов.

ISBN 5-8402-0267-3

© Мысик П.Ф., тексты, 2005



Петр Филиппович Мысик из тех людей, жизнь которых можно назвать служением. Не службой, а служением в самом высоком смысле этого слова. Служение делу, людям, Родине — их основной жизненный принцип. А если к тому же этот жизненный принцип соединяется с незаурядной одаренностью руководителя со стратегическим мышлением и светлым талантом человеколюбия, то мы имеем перед собой пример человека, жизнь которого интересна и поучительна для многих.

Петр Филиппович из поколения тех наших отцов, которым мы обязаны многим, если не всем. Именно на их плечи легла ответственность за все лучшее, что было создано в годы их юности и зрелости. И мы, их сегодняшние наследники, должны быть благодарны судьбе за то, что они были нашими учителями и старшими товарищами.

А.В. ЦЕЛЬКО



ЧАСТЬ ПЕРВАЯ

ЖИЗНЬ НАБЕЛО

«Ты, книга юности, дочитана, увы!»

(Вместо предисловия)

В конце августа в новосибирском ресторане «Дмитровский» я со своей суженой отмечал золотую свадьбу. И многолюдней, и пышней она была, чем 50 лет назад. А моя Дуся, Евдокия Васильевна, мать двух дочерей, бабушка трех внуков и внучки, казалась мне не менее прекрасной, чем тогда, когда я впервые увидел новенькую учительницу в нашем деревенском клубе. Все так же сияли золотистым светом ее прекрасные волосы, с молодой лукавостью заглядывали мне в душу весенние глаза. И не раз этот «нимб» над головой жены возникал перед моим мысленным взором в самые трудные минуты жизни, успокаивая и придавая новые силы. Ведь надо же было случиться такому точному «попаданию» в мою судьбу! С первого взгляда и — на всю оставшуюся жизнь. Пригласил на танец, но с тех пор так и не отпустил ее руки.

...В тот вечер нам не хотелось расставаться. Летняя ночь томилась в неге, а рядом была девушка, растревожившая мое сердце. Тот самый случай, когда «душа поет». На крылечке дома Софьи Карловны, коллеги Дуся, куда мы с компанией молодых учителей отправились после танцев, я «блеснул» арией из «Наталки Полтавки». Под настроение мой вокал всем пришелся по вкусу. «Солнце нызэнько — вечор блызэнько. Выйды до мэнэ, мое сэрдэнько...»

Девчата заслушались, а Дуся смотрела на меня с восхищением и нежностью. Тем не менее поцеловать себя не позволила ни в тот вечер, ни в другой.

Так и каникулы кончились... А у меня словно «сорвало тормоза». Я безоглядно влюбился в эту романтическую барышню. Вернулся в институт, но и там, с утра до ночи, на занятиях и на плацу, перед глазами — ее лицо.

Когда говорят, что «нет счастья в жизни», я досаую: из всех русских расхожих выражений это — самое неудачное. Счастье навещает каждого, только его надо «ухватить за хвост», словно пугливую жар-птицу, а потом всю жизнь беречь как зеницу ока. Что бы с тобой ни происходило в жизни, какие бы трудности и даже беды ни выпадали на твою долю, держи его крепче, и оно от тебя не улетит.

Не подумайте, что у меня есть готовые рецепты того, как сберечь любовь, счастье семьи. Если кто и владеет подобными секретами, так это моя Евдокия Васильевна. Я и сам удивляюсь, как ей удается всю жизнь «не замечать» ни мою усталость, ни частое раздражение, ни мой властный характер и «зацикленность» на работе? Чем мрачнее я прихожу домой, тем приветливее улыбка жены. Она умеет сметать с моей души серую пыль житейских неприятностей. Мы с моей суженой как два крыла одной птицы. Слава Богу, что ни одно из них не подломилось. И эти наши полвека, действительно, были истинно золотым временем. Нам повезло и в любви, и в

выборе профессии. С детьми, друзьями и коллегами. И с городом, в котором все это мы обрели...

И вот на этом «золотом» юбилее, среди близких и дорогих людей, я словно «впал в юность». Мгновениями казалось, что мы снова молоды и полны сил. И что вся жизнь еще впереди. Такая же прямая и надежная, как железнодорожная магистраль.

Но вдруг меня настигла немилосердная мысль: а ведь всего этого уже могло никогда не быть... И что же осталось бы после меня?

Да, злата-серебра мы с женой не нажили. Дорогой «недвижимостью» тоже не обзавелись. Выстроили много лет назад своими руками, по стандартам того времени, маленькую дачку. Потом «согрешил», допустил «излишества»: сгондобил еще и баньку. Теперь сии атрибуты скромного социалистического быта на фоне фантазийных новостроечных изысков «новых русских» смотрятся неказисто. Но для нашей семьи это самое любимое место на земле. Денежного эквивалента ему нет.

Но чем-то обделенными мы себя тоже не считаем. Даже напротив — нам удалось сделать ценные накопления. Я имею в виду наши моральные и нравственные ценности, определенный культурный «слой», которым питается душа. Но на такое богатство, к сожалению, нынче мало кто претендует. Однако я уверен, что на подходе поколение, которое будет готовиться к жизни и по «учебникам» наших судеб. А где еще искать ответы на вопросы: как жить? чему служить? чем успокоить сердце?

Вот поэтому я и решил написать эту книжку. Я не мню себя ни героем, ни особым удачником, но мне не стыдно предъявить своим внукам и правнукам, их будущим детям свою жизнь. Без купюр. Не стыдно ни за себя, ни за своих друзей и коллег, ни за свою страну, которую все мы любили, да, выходит, недолюбили...

Жизнь как на ладони...

*«Ловушки, ямы на моем пути,
Их Бог расставил и велел идти...»*

Я уже собирался на обед, как вдруг резкая боль согнула меня пополам. «Только бы сейчас кто-то не зашел в кабинет, — подумал я и, едва добравшись до двери, закрылся на ключ. — Вот сейчас пройдет... — пытался успокоить себя. — Сейчас, сейчас...» Но мысли уже стали путаться, и последним усилием я открыл дверь и позвал на помощь.

Врачи железнодорожной больницы всеми силами боролись за мою жизнь. Но мне пришлось выдержать три наркоза и две операции.

Придя в себя, я еще не соображал, что был на полшага от смерти. На меня спокойно смотрели глаза хирурга, заведующего урологическим отделением Константина Геннадьевича Нотова.

— Проснулись? — Врач, по возрасту годившийся мне в сыновья, как-то по-отцовски успокаивающе коснулся моей руки.

— Знали бы вы, Петр Филиппович, из какого переплета мы с вами только что выбрались...

Я все понял. Но ведь выбрались же!

Но и потом бывали моменты на грани бытия и небытия. Когда из глубин времени высвечивались... не воспоминания даже, а словно бы вполне реальные, «сегодняшние» картины давно минувших дней. Они группировались по своей логике, нарушая границы времени. В красках оживали наполненные особым значением мгновения, раньше казавшиеся незначительными событиями... Вставляли перед глазами молодые лица теперь уже старых спутников по жизни и даже тех, с кем свела судьба всего однажды в совершенно случайных обстоятельствах.

Слава Тарасюк... Станислав Николаевич... Он был директором местной железнодорожной школы №21, где

работала моя жена. В общих заботах о школе мы и подружились. Увлечения и слабости у нас тоже совпадали. Оба любили охоту, на досуге — расписать пульку в преферанс, а при случае — и выпить пивка. Пенный напиток, который теперь захлестнул Россию, тогда был в большом дефиците. А в соседнем райцентре, в Тогучине, был свой пивоваренный завод.

Вот и решили мы как-то в выходной смотаться на мотоцикле в Тогучин за пивом. Чтобы сократить расстояние, отправились полевой дорогой. По ней всего-то километров сорок-пятьдесят. Час езды.

У Тарасюка в Тогучине жил приятель. Встретились, распили бутылочку-другую: на полевой дороге строгости не те. Да и «участников движения» по пальцам пересчитаешь.

Словом, подгуляли, пива с собой набрали и поехали. Откуда ни возьмись, вынырнула тучища с распущенными космами. Да как ливанет! Дорогу вмиг развезло, и мы забуксовали. Что делать? Решили стащить мотоцикл на обочину. А он тяжеленный! Ноги скользят, сверху поливает.

Уже вымокли до нитки. Огляделись. На наше счастье, неподалеку — стожок. Бросили мы мотоцикл и бегом к нему! Выкопали яму, забились в нее, зубами лязгаем... Дело-то уже к ночи, а сибирские вечера и летом холодные. И дождь не унимается. Как пить дать простуда обеспечена.

Вдруг послышался какой-то странный шум: то хрип, то краткий свист. Выглянули — пастух на коняге. Искал разбежавшихся коров. Мы — к нему:

— Спички есть?

Он достал коробок, потряс... О Боже, кажется, — пустой.

— Смотрите, — говорит, — мужики... Не обманываю: всего три спички...

Да... На пастухе-то брезентовый плащ... Хоть и мокрый сверху, а воду к телу не допускает. На нас же

сухой нитки нет. Нечего делать, говорим, давай, родной, делиться. Мы-то, как назло, оба некурящие.

Протянул он нам коробок, а сам, видим, волнуется. Ведь и у него вся ненастная ночь впереди.

Пошли в лесок, бересты надрали, натаскали из стожка сухого сена, нашли укромное местечко под ветер, заслонили растопку от дождя, чиркнули спичку... И сразу вспыхнул огонек! Надо же? Спички-то даже не отсырели в такую погоду...

Коробок с двумя спичками мы вернули, да еще дали мужику две бутылки пива. С тем и расстались. А сами развели костер, обсушились, потом заползли в свою нору и проспали до утра.

Грозовой дождь с солнышком заодно. Утром и грязь подсохла на хребте дороги. Мы втащили свой мотоцикл и — домой.

Вот и все происшествие. И рассказывать, вроде, нечего. Но запомнилось же!..

Почему? Да потому, что такой «пустяк», может, стал для нас настоящим спасением. Судьба в трудную минуту подбросила «соломинку». Ведь надо было всему так сложиться... И стожок оказался неподалеку. И пастух подвернулся в ночной степи, словно Бог послал. И огонек загорелся с первой спички. Чудно!..

Так и осталась перед глазами эта картина. Ночь. Проливной дождь. Грязная дорога. Стожок. Лесок недалеко. И мужик верхом на лошади в длинном мокром плаще...

В больничном полубреду вспомнилось мне и еще одно ЧП на дороге. Однажды поехали мы на охоту. Начало октября, но погода еще хорошая. Подфартило: втроем подстрелили одиннадцать зайцев. И отправились назад, в Болотное. На пути, по направлению к Ояшу, — две деревни: Ново-Терск и Старо-Терск. Еще не доехали до первой, как разыгралась вьюга. Откуда только взялась? Снегу выпало сантиметров двадцать.

У меня переживания: как там сейчас на станции? Как стрелки: успели вовремя расчистить или нет? А мы тут торчим, выбраться не можем: мотоцикл с коляской застрял. Мы его на себе еле до деревни дотащили. Выехать на нем на дорогу нечего и надеяться. А никакого другого транспорта тут нет. И позвонить неоткуда. Ясно: придется ночевать.

Но где? Весь Ново-Терск — два или три полуразвалившихся дома.

Зашли в крайнюю хату. Старушка одна живет, муж на войне погиб. Приняла, захопотала. Давай чистить картошку. Пошла в сени, несет утку. Мы стали отказываться, но видим — радеет от души. Ободрали еще и нашего зайца, натушили в русской печи, наелись. Надо укладываться спать, а в избе такая нищета! Голые лавки да на полатах старое домотканое рядно. Нечто вроде половичка. Хозяйка ступевалась.

— Не на что, мужики, вас и положить.

— Да не волнуйтесь вы! — нам уж самим стало неудобно за причиненное беспокойство. — Сено или солома есть?

— А как же?

Принесли из стога возле хаты охапки сухой соломы, аккуратненько, чтобы сильно не насорить, расстелили на полу, сняли верхнюю одежду, побросали сверху и «вырубились».

Проснулся я в тревоге. Места себе не нахожу: как там моя станция? Небось, всю занесло?

Еле рассвета дождался. Выглянул в окно — зима снова сменилась осенью. Видно, еще ночью потеплело, прошел дождь, снег стал рыхлым. Можно ехать! Поблагодарили старушку, поделились с ней трофеями и выбрались на дорогу. А лишь выехали из логов на равнину, там и снега как не бывало. Известно: сибирская погода лукава и непредсказуема.

Вернулись в Болотное. Станцию не занесло, и вдоль путей сугробов не видно. Поезда идут согласно распи-

санию. Только жена в тревоге. Она всегда волновалась, когда я выезжал за город на мотоцикле. Не доверяет этой лихой машине.

И почему мне привиделся тот октябрьский вечер во всех бытовых подробностях? Видно, сердце «вспоминало» неизбывное чувство тревоги, постигавшее меня всякий раз, как только случалось отрываться от «колеи». И теперь оно было сильнее, чем радость от удачной охоты.

...Моя жизнь мне всегда нравилась. Мне нечего в ней стыдиться и не о чем жалеть. Если б можно было, перемешав годы и события, словно костяшки домино, попробовать заново сложить свою судьбу, получилась бы та же «мозаика». Просто переписал бы набело все, что прожил, совершил, да устранил мелкие погрешности. Я убежден: все со мной происходившее — что делал, с кем находился рядом, к чему стремился, — было предопределено заранее. А я просто соответствовал этому предопределению. И там, в больнице, я не мог себе позволить задержаться. Словно слышал команду: «Жить!»

Мне нужно было скорее вернуться в строй и работать. Полноценно. С хорошей «загрузкой».

**«День завтрашний сокрыт
от наших глаз!
Спешите использовать летящий
в бездну час...»**

Я восхищаюсь мудростью классиков восточной поэзии, и в минуты смятения духа нередко вспоминаю полюбившиеся строки Омара Хайяма, пронизанные терпким вкусом жизни. Хорошо бы смолоду уметь дорожить каждым ее мигом, смаковать свое земное счастье. И не случайно эта мысль посетила меня в больнице...

Богатым не пристало считать гроши, а молодым не до того, чтобы ценить минуты. К старости приходит время бережливости, и значение денег и времени меняются местами.

Что значат в нашей жизни родные и близкие? В суете будней мы не задумываемся об этом. Разве мы должны размышлять, что значит воздух, которым дышим? Вода, которую пьем? Естественная данность. Так и жена, дети... Это части самого себя, твоего естества.

Но вот случилась беда, и тебя поманила пальцем смерть. И как ножом полоснуло ощущение боли. Сильнее физической: страха потери главной части самого себя — своих родных. После наркоза я пережил это замирание сердца не раз, в минуты прояснения сознания. Наверное, у меня учащался пульс, когда из тумана проступали лица Танечки, Оли, внуков. Испуганные, пронзительные глаза Дуся.

Боже, до чего же мало я говорил им, как их люблю!..

Но судьба сделала мне царский подарок: дала еще кусочек жизни, и я вернулся «в строй». И стал замечать, как часто моя рука непроизвольно тянется к телефону. Позвонить Дусе. Я останавливаю себя: уже звонил, справлялся, как она себя чувствует и что делает. «Докладывал» о своих делах и планах. Раньше я не позволял себе отвлекаться от работы на звонки домой, а теперь ищу повод, но не нахожу и звоню просто так. Однажды Дуся забеспокоилась:

— Что-то случилось?

И я, как в молодости, признался:

— Слушай... Я так соскучился...

— Господи! — услышал я ее взволнованный голос.

— Сколько же времени я не слышала этого... — И добавила, как всегда точно «поставив диагноз»: — Беденький мой, как же ты настрадался!..

Так что, вернувшись в жизнь, я сам взялся врачевать свой дух и тело. Дождавшись отпуска, накинулся на физическую работу. Хоть и быстро уставал, но вско-

пал на даче огород, переделал парники. В один день поправил крыльцо. Я проверял, на что теперь способен, и не давал болезни шанса приклеиться ко мне. Ведь теперь я знаю подлинную цену каждого дня, каждого облака над головой, каждой улыбки дорогих мне людей. Мне еще много нужно успеть сделать. А главное — увидеть, как встанут на ноги младшие внуки Петя и Саша, как они определятся в жизни. Мне хочется это узнать.

Кому-то эти мечты и желания могут показаться мелкими и приземленными. Но в будничной суете мы плохо ориентируемся в подлинных ценностях. Мельтешим, подменяя вечное преходящим. А случилась беда — и все предстает в другом освещении. Награды и поощрения, радости от карьерных достижений — словно ластиком стерло.

Может, потому, что в молодости трудовые награды меня не только радовали, но и смущали. Казалось, что я еще не успел ничего заслужить. Такое состояние я испытал в Болотном, куда мы переехали из Камня-на-Оби. И прошло совсем немного времени на новом месте, как меня наградили орденом «Знак Почета».

Это до сих пор меня смущает. Ведь там было немало своих работников, опытнее меня. И, наверное, не хуже они трудились. Более того, из всех начальников станций наградили меня одного. Трудно было поверить в такую честь. Ведь это был первый в моей жизни орден...

А к орденосцам в стране тогда было огромное уважение. И хотя никаких материальных благ награды не давали, моральная их цена компенсировала все. Орден, медаль приподнимали тебя как в собственных глазах, так и в глазах окружающих. В том числе и детей, которым хотелось равняться на своих заслуженных родителей. Трудовые награды в наше время обязывали «держаться марку», «расти», «делом оправдывать высокую оценку».

Но вот что странно: в тяжелые больничные часы вспышки памяти не возвращали тех волнующих гражданственных чувств. Приходила только боль от пережитых когда-то трагических событий.

Вырезали его автогеном

Возможно, это я сам глухо стонал, выходя из-под действия наркоза, но явственно слышал душераздирающий крик машиниста, грудь которого намертво сдавила двойная сила влетевших друг в друга на полной скорости электровазов встречных поездов. Это была трагическая ошибка работников станции, неправильно подготовивших маршруты.

Один из машинистов скончался сразу, второй еще был в сознании. Не могли его вызволить. Пришлось вырезать автогеном вместе с куском искореженного металла. Он не просил спасти, а нечленораздельно кричал от нечеловеческой боли.

Погиб и один из проводников. А сколько пассажиров было травмировано и находилось в состоянии шока!

Когда я прибыл на место крушения, картина происшествия выглядела страшно.

Первое, что мы сделали, — посадили в оставшиеся на путях относительно исправные вагоны пострадавших и перепуганных пассажиров, чтобы отправить их хотя бы на станцию Татарскую. Но только к утру нам удалось «разгородиться»: поднять «на ноги» искореженные вагоны и вывезти пассажиров с места крушения.

Прямо на месте была установлена связь с Москвой. Я звоню министру Конареву. Он потрясен, но дает первую команду:

— Чтобы до рассвета пассажиры были отправлены! Хотя бы в Татарск...

— Уже сделано... — говорю.

Министр не угрожал мне никакими карами, но любой стрелочник знает, что такое — ЧП на железной дороге, какова его цена, даже если обходилось без трагических последствий. И что за каждый подобный случай наказанных будет больше, чем действительно виновных. Это только в анекдотах во всем виноват стрелочник. В жизни первыми «летят головы» руководителей. И это абсолютно правильно. На то они и командиры, чтобы обеспечивать безаварийность движения.

Так случилось, что в тот год, по болезни Николаева, именно я исполнял обязанности начальника дороги. Значит, мне и отвечать...

Трудно описать, что я пережил... Тяжело, когда случаются аварии с грузовыми поездами, но можете себе представить, что значат аварии пассажирских поездов? Ведь в каждом из них около шестисот человек.

Этот ужас мне пришлось пережить еще раз, пусть даже на уровне подсознания. Но в этом глубинном слое, оказывается, и концентрируются знаковые события, даже если «наяву» и казались «мелкими мелочами». Именно они, как я понял, что-то и объяснили во мне самом и моей судьбе. Как будто я со стороны смог увидеть свою жизнь, тонкой ниточкой, вплетенной в полотно судьбы моего поколения и моей страны.

Корни

Возможно, и поныне в Полтавской области (раньше — губернии. — *П.М.*), где-то между Миргородом и Диканькой, в Опошнянском районе, сохранился хутор под названием *Мысики*. С ударением на третьем слоге. Сколько бы людей там ни проживало, он никогда не назывался ни селом, ни деревней. Потому что еще со времен татаро-монгольского ига, Московской и Литовской Руси это — казачье поселение. А казаки никогда не считали себя деревенскими.

В нашей семье знали историю Мысыков с тех пор, когда эти места принадлежали Литве. Но и тогда там жила вольные казаки. Запорожские и так называемые реестровые: приписные. Потом они служили польскому королю. До тех пор, пока при царе Алексее Михайловиче не присягнули России.

Все рожденные в казачьих семьях мальчики приписывались в казаки, а семья была обязана научить будущего казака семейному ремеслу. У одних вся родня по мужской линии была кашеварами, у других — шорниками. У кого-то все сыновья становились писарчуками, а кто-то сызмальства был приставлен к кузне. Мои предки шли по кузнечной части.

Судя по рассказам дяди Назара, который был много старше моего отца, кажется, при Екатерине Великой запорожские казаки в чем-то не подчинились ее воле, и царица изгнала их на берега Черного моря, к устью реки Кубани. И стали их называть сначала черноморскими, потом — кубанскими казаками.

С тех краев и наш род.

Как мы тут оказались

А вот мамин отец, дед мой Федор Иванович, и до сих пор в памяти как живой. Я и теперь, вспоминая его рассказы о том, как мы приживались в вольной Сибири, словно слышу его тягучий голос с неистребимым хохлятским акцентом. Дед умел передавать ощущения многолетней давности в звуках и красках. Если вспоминал пургу в ночную темень, то по моей коже пробежал холодок, и я ежился.

Федор Иванович со своей женой, Еленой Кузьмовной, — фамилия их была Палочкины — прибыли в Сибирь с Украины еще в девятнадцатом веке. Вдвоем, без родни. Пришли пешком, так как железной дороги тогда еще не было. До Колывани добирались Влади-

мирским трактом, ночуя у добрых людей, потом, пароходом, до Камня-на-Оби. И снова пешком, сто километров, до Усть-Суетки.

Безусловно, на их пути попадались и другие деревни, но душа звала дальше, в какие-то более привольные края. И вот вышли они на берег реки Суетки, недалеко от ее устья, при впадении в Кулундинское озеро. На взгорке по-над рекой раскинулось живописное поселение.

— Что за деревня? — спросили у первого встречного.

— Дак, известно: Паново.

Это и была Усть-Суетка. Но местные называли свои деревни по-своему: по наиболее распространенным фамилиям старожилов. В Усть-Суетке, если не в каждом втором, то уж в третьем дворе — точно, жили Пановы. А Верх-Суетку населяли в основном Парамоновы. Отсюда и народное название деревни — Парамоновск. А вот Нижняя Суетка называлась деревней Барановск, и доминирующие там Овечкины не обижались.

Подивились мои предки на открывшуюся им красоту и приволье. Земля немереная. Деревня от деревни — километров тридцать-сорок. Вокруг — небольшие, но плодородные поля, обрамленные перелесками. А дальше, по течению реки, ближе к приозерью, — роскошные сенокосы. Да и вся степь вокруг, куда доставал взгляд, переливалась разноцветьем. Таких угодий на Украине никто не видывал. Скотины можно держать, сколько не лень.

И дальше идти куда-то мои предки не захотели. Решили попытать счастья здесь.

Появились они в этом краю «с пустыми руками». Ни одежды-обуви для сибирской зимы, ни хозяйственной утвари, ни денег. Были Палочкины родом из Черниговской губернии, а по царскому указу земля там передавалась по наследству только младшему сыну. Все остальные дети, сколько бы их ни было, став взрослыми,

уходили из родительского гнезда без земли. Поэтому и деду, который был старшим в семье, не досталось ничего. При отмене крепостного права он оказался свободен, как ветер, и гол, как сокол.

Обезземеленные крестьяне потянулись в поисках лучшей доли кто куда. Уезжали даже в Канаду и в Америку. А до моих родственников дошли слухи о безбрежной, богатой Сибири, и они, молодые, здоровые, решились отправиться в эти неведомые края.

В Усть-Суетке наши предки нанялись в батраки. Молодая, трудолюбивая пара приглянулась крепкому хозяину-коневоду Спиридону Стахневу. В лошадях алтайские единоличники измеряли тогда свое и чужое богатство. Землепашеством они занимались только для личных продовольственных нужд, да выращивали зерно на фураж скоту. Потому возделанные поля тут были небольшими, свободной земли вдоволь — бери, сколько хочешь, и распахивай. Но моим предкам было «не по карману» заводить свое хозяйство. Их устроили предложенные условия. Хозяин выделял землянку и обещал через два года дать деду двух лошадей.

Палочкины легко прижились в сибирской деревне: и хозяину пришлись ко двору, и местным жителям — по душе. Через два года хозяин построил для своих батраков дом. Не хоромы, конечно, но нормальное крестьянское жильё. И коней выделил, не обманул.

К тому времени молодой батрак и сам поднаторел в коневодстве. Ведь вся округа жила этим. Недалеко были казахские аулы, испокон веков державшие огромные табуны. Травы и места в степи на всех хватало.

И вот что интересно: табуны эти, иные и в сотни голов, хозяев особенно не обременяли. Зимой и летом кони вольно паслись в степи, но каждый табун — в обособленном месте. И никогда не пересекались.

А на дворах держали только рабочих лошадей для хозяйственных нужд: вспахать огород или поле, что-то привезти-отвезти...

Рабочие лошади были чем-то вроде сельхозмашин. К ним и относились соответственно. А вот кони... Со всем другое дело. Вольные, красивые. Породистые. Они, можно сказать, служили «валютой».

Хозяева их очень берегли. Летом, заготавливая для всего поголовья животных большие стога сена, часть скирдовали в подветренных местах, на опушках, близ перелесков. Возле таких «колочков» кони и зимовали, находя корм и приют в любую непогоду. Но в такую пору добрые хозяева своих коней без присмотра не оставляли. Иначе табун мог погибнуть.

Меня очень заинтриговала одна история, которую рассказывал дед Федор. Рассказывал, как всегда, живописно, и мне казалось, будто это я сам искал в степи застигнутый бураном табун.

Вот как она мне запомнилась.

Рассказ деда

В первую же зиму была страшная метель. Ночью хозяин будит:

— Федька! Айда-ка, лошадей под витег подгоним.

А холод... Темнота. Нигде ни огонька. Ощупью идем в конюшню. Берем рабочих лошадей, садимся верхом, без седла, и поехали в степь. Искать хозяйский табун, чтобы лошади не пропали.

Вышли из дома, хозяин повернулся лицом к речке. Подставил под ветер щеку... Как выяснилось потом, таким макаром определял, в какую сторону он дует.

Развернулся, и мы отправились в ночь. Шли долго, хозяин несколько раз останавливался, слезал с коня и разгребал снег до самой травы. «Что он там ищет?» — заглядывал и я в снежную ямку. Мужик прошелся рукой по примятой траве, словно погладил. Цокнул языком и — снова на коня.

И вот что-то зачернело впереди. Подъезжаем ближе — кони! Сбились в кучу, прижались друг к другу. Дрожат... Мы их подогнали к лесочку, который оказался совсем недалеко. Там уже не воеет, не метет. Кони успокоились, потянулись к стогу.

— Ну, теперь домой! — похлопал меня по спине сразу повеселевший хозяин. Словно уже и не ощущал ни холода, ни усталости. А я думаю: в какую же сторону нам теперь ехать? Вокруг пуржит, даже следов наших не видно.

Но все же довольно быстро мы вновь оказались у реки. Значит, и деревня где-то близко. Может, даже рядом, но вокруг — ни огонька. Электричества ведь не было, а керосин и свечи экономили. Деревня с сумерек погружалась во тьму. А мы уж запозднились совсем. Но вот, наконец, вышли к деревне, может, метров на триста ниже по реке, но место узнали сразу. Потом я расспросил хозяина, как это нам удалось не заблудиться?

— Так я же определил направление ветра...

— Как?

— Обыкновенно... шшеей. Разве ты не видел, что я развернулся лицом к речке? А дальше уж соображай... зачем? А зачем снег разгребал? Да за тем же... Глядел, не сбились ли с пути.

Так что был у него надежный «компас»: «шшеей», да осенняя трава. Она укладывается под снежное покрывало строго по направлению господствующих ветров.

Я потом тоже научился ориентироваться, и ни разу в степи не заблудился. А тогда, слушая хозяина, удивлялся его «чутью». И вообще, думал я, как это сибиряки умеют «не заблудиться» в дремучей тайге или в ночной бескрайней степи?

Но ведь многие сотни лет безграмотным людям интуиция и смекалка заменяли науку и помогали ориентироваться не только в среде своего обитания, но и в

мире, указывая жизненную дорогу. Наверное, об этом говорит русская пословица: «Рыба ищет, где глубже, а человек — где лучше».

Наша «путеводная звезда» дядя Назар

Старший брат моего отца, дядя Назар, с Кубани тоже отправился не в Америку, как многие его земляки, а в неизведанную Сибирь. На Алтай, в село Усть-Суетка. Там, на берегу речки, по родовой традиции завел кузницу, а потом и мельницу. Устроив свое дело, перевез в новые края и родню.

Папа мой был самым младшим в семье, и жили мы с родителями мамы двор в двор. К тому времени, когда умерла бабушка, отца с нами уже не было. Его сослали в Забайкалье, под Читку. А пострадал он за хозяйство дяди Назара. За те самые кузницу и мельницу.

Дядька мой попал в такой переплет. Ему, как хорошему хозяину и сообразительному мужику, предложили возглавить колхоз. Но Назар был инвалидом, на силы свои не надеялся. А что с ним станет, если не согласится взвалить на себя непосильную ношу, догадывался. Однажды ночью он сложил пожитки, собрал семью и втихаря уехал в Камень-на-Оби, бросив и кузницу, и мельницу.

А отец остался. Тогда его, как самого грамотного в селе, окончившего три класса церковноприходской школы, попросили помочь в организации колхоза. Поручили переписывать, кто и что сдает в «общий котел», какую скотину приводит. А когда все переписал, оказалось, что теперь в артели появилось имущество. Есть чего считать, значит, нужен счетовод. «Вот тебя, — решили артельные, — мы и назначаем счетоводом».

Было тогда Филиппу Максимовичу только 23 года, и из всей семьи он остался в Усть-Суетке один.

Вскоре поднялась новая волна раскулачивания. Кузница работала на колхоз, но считалась «мысиковской». Дом, выстроенный на всю родню, тоже был больше, чем у других. Так мой отец разом «разбогател», и его, без суда и следствия, с легкостью зачислили в «кулаки». Со всеми вытекающими из этого политическими и экономическими последствиями: «лишили прав» и вместе с односельчанином Епифаном Стахневым отправили в ссылку. А у нас отобрали дом, и всех нас — бабушку Татьяну Григорьевну, маму, старшую сестру, братишку 1933 года рождения — выставили за порог. Хорошо еще, что в селе жили родители моей мамы, дед Федор и бабушка Елена. Они нас и приютили...

Но отец не смог смириться с несправедливостью. Ну, какой же он «кулак», если даже дома своего у нас не было? И решил добиваться правды. Несколько раз писал Михаилу Ивановичу Калинин, который был тогда Председателем Президиума Верховного Совета СССР, считая его народным защитником.

И вот, на третье или четвертое письмо кто-то отреагировал. Из краевого центра приехала комиссия, разобралась, что «кулацкое добро» вовсе не принадлежало Филиппу Мысику, и в 1934 году отца отпустили. И Епифана, товарища по несчастью, — тоже.

Они оба вернулись в село. Дядя Назар, сделавший из этой мрачной истории свое заключение, посоветовал отцу:

— Уезжай! Видишь, как вышло?.. Я уехал от греха подальше всего-то за сто верст, но меня никто искать не стал.

Действительно, дядька и в Камне-на-Оби стал работать кузнецом, научился чинить часы и пишущие машинки. На жизнь хватало, никто к нему не придирался, и душа стала успокаиваться.

— А остался бы, — убеждал он отца, — угнали бы нас обоих за «кудыкины горы». И теперь... чем черт не шутит? Как отпустили тебя, так могут и снова забрать...

Отец прислушался к доброму совету, устроился в другой колхоз. Недалеко, там же, в Алтайском крае, под Славгородом, в деревню Борисовку. И снова стал работать счетоводом. А оттуда, заметая следы, перебрался в Знаменку. А вот Епифан Стахнев остался в родной деревне. Но как в воду глядел мой дядька: наступил роковой 1937 год, и Епифана снова «замели». Больше он не вернулся. Спустя много лет его сын добрался до правды. Да, Епифан был расстрелян как враг народа, «английский шпион». Этот «англичанин» и порусски ни одной буквы не знал... А моему отцу пока что везло.

Кочевники поневоле

В Знаменке в 1938 году я пошел в школу. Но только начал учиться, как мы переехали в Славгород. Там я окончил три класса. Шел 1941 год. Уже разразилась война, волны которой докатились и до Сибири. Жить стало еще трудней. Пока отец еще работал в межрайбазе, мы как-то сводили концы с концами. Но вскоре его снова забрали и посадили. Мама осталась с четырьмя детьми в казенной, как тогда говорили, то есть в государственной, квартире, из которой нас сразу же выселили. Спасибо, нашлись добрые люди, я даже запомнил их фамилию — Даниловы, которые на какое-то время приютили нашу семью. Потом приехал дедушка Федор и забрал нас к себе, на мою родину, в Усть-Суетку.

Здесь я окончил четвертый класс. Школа в селе только начальная, и дальше я решил не учиться. Отца не было, и я почувствовал себя помощником матери, а может быть, и главой семьи. И пропустил целый год.

В 1943-м вернулся отец. За что его сажали, я даже не знаю. Помню только, что еще в 1957 году все судимости с него сняли и даже приняли в партию.

Но до этого он мог и не дожить. Из заключения пришел больной, опухший... Еле довели живым до дома: видно, отпустили умирать. Тогда я и узнал, что есть такая смертельная болезнь — голод. Мы тоже всегда недоедали, но такого голода, который пережил отец, не знали. Он отбывал наказание в Новосибирске, на строительстве «Сибсельмаша». Заключенных почти не кормили, и они работали действительно из последних сил. В полном смысле — до упаду.

Но дома за него взялась мама. Она отпаивала отца какими-то травками. И он понемногу стал не то чтобы поправляться, но приходил в себя. А как поднялся на ноги, снова устроился на работу счетоводом одного из колхозов, километров за тридцать от нашей деревни. Там, к моей досаде, была «семилетка».

Не ученье, а мученье

Начинался новый учебный год. Отец мне заявил:

— Пойдешь в пятый класс!

— А как это? — не ожидал я такого поворота. — Я уж столько времени не учился. Все забыл... Да и перерос я... Не пойду!

Но отец был еще упрямей меня:

— Пойдешь! И никаких разговоров...

И забрал меня с собой. В бывшую коммуну имени Демьяна Бедного.

Это хозяйство было и построено как коммуна. На чистом месте, в степи. Туда свезли «освободившиеся» дома репрессированных, из которых и сформировался «жилой фонд». Коммуна отличалась невиданной планировкой: без улиц, в форме четырехугольника. Дома — по периметру, а посередине площади — контора. И общественный колодец.

А расселили людей так. Если это был крестовый дом богатого крестьянина, коммуна делила его на две

квартиры. В крестовых сибирских домах было по четыре комнаты. Так что каждой семье досталось по кухне и комнате.

В одну из таких квартир и увез меня отец. А мама с тремя детьми осталась в Усть-Суетке, в той хате, которую нам купил дедушка Федор Иванович. Стояла она на самом краю села. На отшибе. Такое место нам определили не случайно. Потому что считалась наша семья «репрессированной». Мол, отец ваш был дважды «посаженный». Хотя он и «сидел» только на «Сибсельмаше». А первый раз, в Забайкалье, был сослан «под наблюдение».

Осенью отец «загнал» меня в школу. В военные и первые послевоенные годы занятия в сельских школах начинались с 1 октября, потому что все дети с пятого класса должны были участвовать в уборке урожая.

Мы проучились месяца два, как в округе разразился тиф. Он начал косить только что прибывших поволжских немцев. Переселенцы еще не успели устроиться, наладить пропитание. Голод. Холод. Страх перед будущим. И тут навалился тиф. Он выкашивал их целыми семьями.

Болела почти вся наша коммуна. Школу закрыли, и я отправился пешком домой, к матери. Это километров 35—40. Но я был крепкий, привычный ко всему парень. Не раз уже хаживал этой дорогой в свою деревню на выходной. Однако стоял лютый декабрь. И, хоть шел мне уже тринадцатый год, силенок оказалось недостаточно.

Добрался до Знаменки — районного центра. Там жила моя тетка, Анна Федоровна Палочкина, родная сестра матери. Зашел к ним.

Они поняли, что я замерз, накормили, обогрели.

— Ночуй, — предложила тетя Аня, — а утром пойдешь дальше.

«Ну, как тут ночевать? — подумал я. — Кругом чужие люди. Да и теснота такая...»

— Нет, пойду.

Меня сильно не держали, и я отправился дальше, на ночь глядя. А идти еще было километров семнадцать-восемнадцать.

Погода стояла нормальная, морозная, дорога накапанная. Следы от полозьев так и блестят. И я спокойно шагал себе и шагал, пока мгла не сомкнулась совсем.

А как ночь — на двор, так и деревни словно исчезали. Ведь не только электричество тогда в селах отсутствовало, даже керосиновые лампы имелись только у «зажиточных». А много ли их таких было? Большинство селян жгли так называемые «жирники». Хохлы их звали еще «каганцы». В растопленное сало окунали жгутик, поджигали. Такой фитилек и освещал деревенскую избу.

Когда шел, вроде различал какие-то огоньки села, а как стал подходить к деревне, уже не было видно ни зги. Тут новая напасть — на меня напали собаки. А отбиваться нечем. Кроме снежков. Так, с боем, добрался до дома. Стучу в дверь — никто не открывает. Все уже спят. Колочу в окно. Мать выглянула, и даже не узнала меня.

— Ты что ж это? С отцом? Или один?

— Один...

Она заохала, давай с меня стаскивать ватную стеганку. Тогда у всех верхняя одежда была одна — телогрейка. Раздела, отогрела. Чем-то даже накормила...

Утром я проснулся счастливый. Я — дома! И мне не надо в школу. Ведь ее закрыли на неопределенное время. А я уже — здоровый парень, тринадцать лет. Пора работать, семью кормить.

И я устроился на конюшню. Там записывали трудодни.

А отец — пока не наладил дело и не подготовил себе замену — оставался в коммуне.

К тому времени он уже подокреп и нашел себе работу поближе к Усть-Суетке. Километров, наверное,

за десять-пятнадцать. Тоже в коммуне. Там везде вокруг были коммуны: «Имени Владимира Ильича», «Сибирский гигант»...

Отец устроился во «Владимире Ильиче». Точно такая же коммуна, как и первая. Словно под «копирку». Так же дома расположены — квадратом. И тоже на два хозяина.

Опять нам дали комнату и кухню. А на второй половине жили немцы.

Кстати, тогда немцев эвакуированными не считали. Их называли сосланными. Как и наших соседей по фамилии Беккер.

Мы переселились на новое место в конце апреля, и я уже собрался «завязывать» со своим учением. Но километров за пятнадцать от коммуны была деревня Богословка, а в ней хорошая семилетка. Потом деревню эту переименовали в поселок Свердловский.

У нас еще с довоенных времен сохранился велосипед. И отец съездил на нем в школу. Поговорил с директором, убедил принять меня. И только потом стал со мной беседовать.

Надо сказать, Филипп Максимович не был «добреньким». Детей он держал в строгости. А как ещеставишь на путь истинный пятерых сыновей!

С раннего детства из меня слезы не вышибешь, а тут даже разревелся: не пойду в школу — и все! Мол, стыдно: в пятый придут малыши, а я вон уже какой верзила... Старше всех. Да и не хочу я учиться. Мне работать нравится...

Хотя знания, повторяю, мне давались легко. Но все сверстники уже забыли дорогу в школу. До учебы ли? Ведь — война... Нищета. Безотцовщина. Лишь некоторые из тех, кто постарше и уже успел окончить семилетку, отправились в школы ФЗУ (фабрично-заводского ученичества. — П.М.), а мои все приятели за взрослых мужиков работали в колхозе. Другой жизни мы не знали и не представляли, свыклись с этой. Война

отучила нас даже мечтать о каком-то прекрасном будущем. Меня устраивал наш колхоз, мои кони, и даже мозоли на руках. Я ревел, отводя глаза от отца, и тупо твердил одно:

— В школу не пойду!

Что тут с ним произошло... Таким я его еще не видел:

— Нет, пойдешь! Я тебя заставлю...

И больше не стал со мной спорить. Посадил перед собой на велосипед и повез в школу.

Был конец апреля, а я проучился в пятом классе всего два месяца. Смогу ли наверстать упущенное и сдать экзамены? Тогда их сдавали начиная с пятого класса и по всем предметам.

Но меня зачислили. А надо же где-то и жить... Оставил отец меня у дальних родственников. Старший брат его, Мефодий, когда-то батрачил у хозяина и женился на его дочери. А у той уже была своя девочка. Получается, падчерица Мефодия. Она работала учительницей. Возможно, потому меня и приняли. Звали ее Анна Фаддеевна.

Особенно приметной личностью приемная дочка не была. Не очень следила за собой. Да и знаниями не блистала: все ее образование — семь классов. Но для военного времени и этого было достаточно. Я уж не помню, какой предмет она вела. Кажется, географию.

Так вот... Я остался ночевать в их доме, но спать мне не пришлось. У Анны собралась молодежь: еще два учителя, какие-то раненые фронтовики. Такой там устроили шалман!

На уроки я пришел, отсидел их и решил на эту квартиру не возвращаться. Прямо из школы, пешком, отправился домой.

Вернувшись, что-то пытался объяснить... Но отец схватился за ремень:

— Я что сказал? Будешь учиться... Значит — будешь!

Я понимал, что спорить бесполезно:

— Ладно... Только буду ходить домой.

С тех пор, я поднимался ни свет ни заря, чтобы к девяти часам попасть на занятия. В шесть выходил из дому. После школы — тот же маршрут, еще три часа на дорогу. Но на дворе стоял май, и предчувствие весны добавляло силы. Я не сомневался, что пятый класс окончу не хуже других.

А в школе настроженность учителей по отношению ко мне сменилась любопытством. Ребята же сразу отнеслись с интересом. Возможно, их удивляло, что я ходил в школу за пятнадцать километров, что очень быстро наверстывал программу. И хоть никаких правил не знал, первый же диктант один из всего класса написал на «отлично».

Пробелы по остальным предметам — арифметике, географии, ботанике... — я восполнял самостоятельно. По учебникам. Мне все было интересно. А потом шел на экзамены и сдавал на пятерки.

На следующий год вместе со всеми я пошел в шестой класс. А осенью, как обычно, согласно постановлению райкома и райисполкома, мы работали.

Отец устроил меня на квартиру к старикам по фамилии Поцепа. В семье у них — одни девчонки. И надо же такому случиться... В ту осень вышел из строя единственный колодец. Кому в него лезть? Дед уже старый. Девчонки не в счет. Вот он мне и говорит:

— Давай, Петька, мы тебя цепью обвяжем и спустим в колодец.

А колодец очень глубокий. Но я об этом старался не думать. Надо, так надо...

Спустили меня воротом, и вот там-то мне стало страшно. И очень холодно. Но я вычистил эту криницу.

Так же, воротом, меня подняли. Обсушился, все, вроде, нормально. Но потом я сильно заболел. А после этого уже не смог у них жить. Почему? Я бы не сумел объяснить. Тогда еще не знали такого понятия, как стресс. Но,

видимо, я пережил именно это состояние. И не мог больше видеть не то что злополучного колодца, но и самого дома Поцепа. «Пусть лучше меня отец накажет, — решил я, — но не буду больше учиться». Запихал в сумку вещи, книги и зашагал «до хаты».

Но отец все же заставил меня учиться. Только я снова стал ходить домой. А зимой так холодно... Выходишь в школу чуть свет. В январе вообще не заметишь, как день переходит в ночь, и эти ежедневные путешествия тревожили моих родителей. Решили меня снова определить на квартиру.

И так я окончил шестой класс.

А на следующий год в Богословке в седьмом классе не оказалось учителей. Ведь вместо арифметики по программе пошла математика, в частности, алгебра, появились физика и иностранный язык. На эти предметы в такую глушь учителей, хотя бы со средним образованием, найти не могли. И опять я не учился.

Тем временем, война закончилась. И сколько надежд пробудило в людях начало мирной жизни! Наметились добрые перемены и в судьбе нашей семьи. Как оказалось, отец хорошо зарекомендовал себя в работе на финансовом поприще, и его пригласили на работу в районный центр. Тоже в колхоз и тоже счетоводом, но в райцентр! В Верх-Суетку, где была семилетка.

Там мы получили квартиру, но без кухни. Комната и та без печки. Ее потом выкладывали сами.

Я пошел в седьмой класс. Он был переполнен, так как восьмого в райцентре не было, и в школу вернулись те, кто ее уже окончил, чтобы не болтаться зимой без дела. Весной и осенью колхозной работы хватало, а в межсезонье заняться нечем.

Так, повторно пошел в седьмой класс и мой двоюродный брат Гриша, сын того самого Мефодия. Он, как и другие вчерашние семиклассники, уже знал и алгебру, и геометрию. В этой школе даже иностранный язык преподавали. А для меня все это внове.

Да и райцентр я воспринимал как своего рода столицу. Ведь сам-то из такой глуши...

Словом, даже оробел на первых порах. Но был в школе учитель со странной фамилией Цысь, преподававший семиклассникам алгебру. Отец мой, видимо, договорился, чтобы он поднатаскал меня в этом предмете. Хотя бы в самых азах. И я что-то уловил.

А вот немецкий... С ним не заладилось. Хоть и жили мы рядом с немцами, и я понимал некоторые их слова, но ведь надо еще и правила учить. Однако учить было некогда: шел апрель, а в мае уже экзамены. И седьмой класс — выпускной.

Первый, как всегда, — письменный русский. И у меня опять — пятерка! А потом и все остальные предметы, включая алгебру, я тоже сдал на «отлично». Историю, географию, зоологию... С ними и вовсе никаких проблем: прочитал, запомнил, рассказал...

Не сдавал я только немецкий. Но учительница, Софья Карловна Кучер, дружившая с моими родителями, потом дополнительно позанималась со мной.

Итак, семилетка окончена. Восьмого класса в школе еще нет, так как районный центр в селе только что образовался. Даже помещения для средней школы еще не нашли.

Ее потом организовали в Нижней Суетке, что километрах в десяти-двенадцати от райцентра. Там собрались ребята со всего района, желавшие получить среднее образование. Пошел и я. Устроился на квартиру, а продукты получал из дому.

Жили мы на той квартире вместе с одной девчонкой, Аней Тимченко, и наш колхоз «Третья пятилетка» выделял подводу, чтобы завезти продукты на всю зиму.

И вот, помню, загрузили мы все, что надо, в телегу, запряженную быком, и повезли. Дорога дальняя. Приехали на подворье поздно. Назад отправлять подводу с быком придется только утром. А пока я привязал «тягача» к забору, бросил ему сена на ночь и пошел спать.

Утром встали — быка нет. А телега стоит!

Целую неделю искали исчезнувшего быка. И я, и мои родители, и родители Анны. Как сквозь землю провалился. Никто его не видел и ничего о нем не слышал...

Пришлось родителям рассчитывать с колхозом за этого проклятущего быка. Наши отдали за него телка, да телка — родители Анны.

В восьмом классе учеба тоже шла не без проблем. Сначала не было преподавателя по математике. Потом нашли. Фронтоника. Но он оказался сильно болен, не смог работать, уехал в свою деревню и там умер. Так что опять у нас в расписании уроков не стало ни математики, ни физики. Но кое-как учебный год все-таки одолели.

Зашелестели старые бумаги

К тому времени в райцентре разнюхали, что Филипп Мысик был дважды репрессирован. И задались вопросом: как же, мол, он тут у нас окопался?

После войны пошла вторая волна поисков «врагов» в собственной стране. Снова зашелестели старыми бумагами на «неблагонадежных». И отцу предложили уйти с работы. А значит, и освободить квартиру.

И мы в третий раз поехали в Усть-Суетку.

Папа месяца три не работал. Потом, еще раз разобравшись, снова пригласили его в райцентр. Даже с повышением. Шло формирование районной управленческой структуры, в том числе и финансовых служб. А мой отец, хоть и не имел специального образования, в этом деле хорошо поднаторел. И лучше его специалистов этого профиля, видимо, в районе не нашлось.

Той же дорогой возвращаемся обратно, в Верх-Суетку. «И сколько же еще, — волновался отец, — нас будут гонять по кругу?»

Но на этот раз все складывалось благополучно. Отца назначили на работу в финансовый отдел райисполкома. Мы даже купили маленькую хатенку в одну комнату и кухню.

И мне представилась возможность учиться дальше. В школе открыли девятый класс. Для этого освободили несколько кабинетов райисполкома. С расчетом и на десятый в будущем году. Только вот преподавать снова оказалось некому. И примерно до марта мы учились без физики, математики и литературы.

А в марте 1948-го года, в наш райцентр приехали Михаил Евсеевич Гаврилин и его жена Елена Даниловна Лазаревич. Его сослали за то, что на фронте попал в плен. Ее — за дворянское происхождение. В ссылке они и поженились. А после освобождения перебрались на Алтай. Оба с высшим образованием. Гаврилин оказался отличным математиком. Елена Даниловна — талантливым литератором.

Потом из Костромы приехала физичка. Не особенно сильным была она педагогом, но, как говорят, на безрыбье... И начиная с марта мы стали учиться в девятом классе по полной программе. Чтобы выполнить ее, по решению райкома и райисполкома учебный год был продлен до 20 августа. А потом всех отправили на уборку урожая. До 1 октября. И никаких каникул.

Только десятый класс мы закончили в нормальном режиме. Правда, немногие решались ходить в школу в такую даль. Из-за этого мой двоюродный брат ограничился семилеткой. Как и большинство сельской молодежи.

Потому в нашем десятом выпускников оказалось совсем мало: со всего района не набралось и двадцати человек. Это был первый в районе выпускной класс! И я окончил его с отличием.

Наши родственники уехали на Украину, мой брат поступил в ФЗУ, стал токарем и работал на Новокра-

маторском заводе им. Сталина. Я засобирался куда-нибудь поступать. Что из этого вышло, еще скажу, но прежде продолжу рассказ о нашем отце.

Доморощенный «профессор»: финансист и правовед

Дальнейшую свою жизнь Филипп Максимович «сделал своей головой».

Кто знает, как бы все повернулось, если б на заре коллективизации молодому Филиппу не поручили переписывать крестьянское «приданое». Он отнесся к делу очень ответственно. Если уж кто-то привел в колхоз своего коня, то эта животина получала исчерпывающую характеристику. И какая грива, и где какая подпалина или какой изъян. А уж когда первому грамотею на селе доверили пост счетовода, он твердо решил стать по-настоящему образованным человеком.

Любознательность Филиппа Мысика не знала границ. Самоучкой он скопил основательные знания из области финансов и права, отлично разбирался в математике, неплохо знал литературу и историю. Для нас он был живой энциклопедией. Стремился выучить и своих детей. Пятеро из нас в дальнейшем получили высшее образование, а старшая сестра, Мария, окончила Славгородское педучилище и слыла в Суетке очень образованной девушкой.

Папа много читал, причем не только художественную, но и специальную литературу, газеты и журналы. Как теперь говорят, был продвинут в вопросах своей компетенции. В финансах и праве хорошо знал законы, а так как на селе тогда, естественно, никаких юристов не было, многие обращались к нему за консультацией и советом.

Словом, от жизни он не отставал. Должно быть, в него был заложен талант соучастия, адекватности всему происходящему.

Когда началась целинная эпопея, папа по газетам следил за судьбой чуть ли не каждого эшелона добровольцев. Знал все «стройки коммунизма» и все задорные, патриотические песни, которые «зажигали» молодежь.

Высокий, по-юношески, стройный, чернявый и смуглолицый кубанский казак с красивым голосом и абсолютным слухом, он на лету схватывал все новые, самые модные шлягеры и пел их или напевал во время работы, с таким же удовольствием, как и любимые народные русские и украинские песни.

Мне запомнились вечера, когда папа брал меня в помощники, и мы «вместе» готовили, в порядке приработка, финансовый отчет о работе какого-нибудь предприятия или колхоза. Об этом его часто просили руководители: «Мы тебе заплатим, дадим мешок зерна, а ты сделай нам годовой отчет».

Отец с удовольствием соглашался, поскольку без этого «приварка» к его основному заработку в райфинотделе нашей многодетной семье было бы невозможно сводить концы с концами. А так как и в финотделе работы у отца всегда невпроворот, он привлекал в помощники меня. Но хоть учился я уже в старших классах, мне доверялось лишь переписывать разные бланки.

Писанины было много, и мы допоздна засиживались за этим муторным для меня занятием. Хотя отец трудился в удовольствие. Как сейчас вижу: одной рукой он пишет, другой крутит арифмометр. И, не умолкая, напевает. И ведь ни в одном расчете не ошибется! А начнет проверять за мной, раскипятится: «Ах ты, такой-сякой! Даже переписать грамотно не можешь! Ты что? Не видишь, какая тут цифра?»

В раздражении он прерывал песню, однако скоро успокаивался и продолжал работу. До сих пор, когда слышу песенку из кинофильма «Веселые ребята», вспоминаю отца. словно ее слова «нам песня строить и жить помогает, она, как друг, и зовет, и ведет...» были написаны о нем. И о нас тоже.

Он и состарился с песней. Уже на пенсии мои родители долгое время, пока я не перевез их к себе, в Новосибирск, жили в Верх-Суетке своим хозяйством, в деревянном доме, держали корову. И я нередко отправлял к ним на летние каникулы своих дочерей. Они до сих пор вспоминают, как дед Филипп по вечерам крутил маслобойку, напевая при этом современные молодежные песни.

Когда мне исполнилось пятьдесят лет, а я тогда работал главным инженером дороги, отец присутствовал на моем юбилейном банкете. Шел ему тогда семьдесят четвертый год. И как он пел!..

Многие из его песен, особенно украинские, сохранились в моей памяти, вошли в душу, и в минуты радости или грусти я сам их пою, словно вторя голосу отца.

Он исполнял даже оперные партии, отрывки из оперетт. Как мне казалось, знал на память всю оперу «Запорожец за Дунаем», любил арию Петра из «Наталки Полтавки». Голосистый Филипп Мысик был душой любой компании.

Но тянулись к нему люди не только затем, чтобы согреть душу хорошей песней. Шли к нему и с любимыми житейскими вопросами. Например, чтобы он подсказал закон, который не позволит свершиться несправедливости.

У Филиппа Максимовича Мысика была незаурядная память и неиссякаемый интерес к вопросам права. Как что-то новенькое появлялось в газетах, он делал выписки, и сразу запоминал суть дела. Людей поражало, что он мог, не заглядывая в свои записки, подсказать, в каком именно законе или постановлении отражено то или иное положение, когда этот документ был принят. Не случайно же его, дважды репрессированного, привлекали к деятельности народно-государственного суда. Какое-то время он даже председательствовал в районном суде. Таков был уровень его юридических познаний.

Моя мама

Я ничего не сказал о своей маме, Александре Федоровне, в девичестве — Палочкиной. Наверное, потому, что о матерях вообще говорить трудно, если они какими «деятелями» не были. Моя была просто мамой, хозяйкой многодетной семьи. Главный талант таких, как она, женщин — «держат семью». Всех понимать, всем и каждому быть необходимой, защищать. И, пожалуй, лучше Н.А. Некрасова о них не скажешь:

Всегда у них теплая хата,
Хлеб выпечен, вкусен квасок,
Здоровы и сыты ребята,
На праздник есть лишний кусок.

Моя мама была именно такой. У нее имелся собственный семейный «устав» и свой «кодекс» женского достоинства и чести. Она терпеть не могла неряшества, легкомыслия и беспечности и не понимала женщин, у которых до семьи «не доходили руки». Как и тех, кто жаловался: целый день, мол, прокрутилась, запурхалась совсем и то не успела, с этим не справилась... Каждый мамин день был продуман и «расписан» по минутам, все шло у нее своим чередом. Мне казалось, что каждое ее движение было выверено, делалось с толком, в определенном порядке.

Невысокого роста, стройная, шустрая, она везде успевала и со всем справлялась как-то легко и весело. Она много работала, но мы не замечали ее усталости: раздраженной, измученной она никогда не выглядела.

Даже в войну мы всегда были накормлены. Мне приходилось очень рано отправляться в школу, но завтрак всегда уже стоял на столе. Вовремя ухожена скотина. Мама планировала и организовывала наши «сельхозработы» в огороде. Без хорошего домашнего хозяйства многодетной семье просто бы не выжить. А мы

даже почти не болели. И в самом доме, даже когда это бывала всего лишь одна тесная комнатуха, всегда царили чистота и порядок. Дети ухожены и опрятны.

Мама очень заботилась и об «имидже» мужа, который был, по нынешним понятиям, публичным человеком. И чтобы весь этот «регламент домостроя» педантично соблюдался, она довела организацию своего домашнего труда почти до автоматизма. И начало нового дня, можно было проверять не по петухам, а по скрипу половиц у ее кровати. При этом ни «сухой», ни излишне требовательной и строгой она не казалась. Это отец, я уже говорил, был крутоват. Но оно и понятно: когда у тебя пятеро пацанов, всегда есть повод для штрафных санкций — кому-то окно разбили, что-то поломали, подрались... Как тут без мужской строгости!

А у мамы обычно все ограничивалось легким нагоняем. Хотя и начиналось с угрозы: «Вот ты сейчас получишь ремня...» А если успеешь повиниться раньше, чем придет с работы отец, она еще и поможет замести следы.

— Ну-ка, Петька, скорей в постель!

Отец заходит с улицы, уже владея подробной информацией о моей проделке, готовый еще до ужина провести воспитательное мероприятие.

— А где этот сорванец?

— Кто? — вроде не понимает мама. — Петька, что ли? Да он уже спит... Не знаю, приболел или притомился?

Отец подойдет, послушает мое сопение и отправится мыть руки. Может, еще и обрадуется, что, уж по крайней мере до завтрашнего вечера, можно не заниматься педагогикой.

Мама была в нашей жизни самой этой жизнью, в ее сердце переплавлялись все наши горести, болячки, сомнения и страхи. Мама рядом — и все в порядке. Она дожила свой век в нашей семье и умерла в 96 лет.

Наше детство выпало на тяжелый период в жизни страны, но почему-то оно же и сформировало в нас все

самое лучшее. Я думаю, послевоенное поколение было опорой страны в годы ее восстановления и стремительного взлета.

Мои внуки нередко спрашивали нас с бабушкой Дусей, что мы думали и чувствовали в то жесткое время, когда уж если чего-то было с избытком, так это работы и нужды? Люди трудились безотказно, не считаясь со временем и почти бесплатно. Что говорить? Досыта даже хлеба не ели. Многие безвинно пострадали, попав под каток репрессий. «И как же вы при этом относились к руководству страны? — спрашивают молодые. — Как терпели такие лишения?»

Да, во времена моего детства и юности люди жили очень тяжело и бедно, но ни власть, ни страну свою не ругали. Даже мы, пацаны, рассуждали по-взрослому: «Что поделаешь? Время такое! Война высосала все соки, срубила самых сильных, здоровых мужиков, осиротила семьи и колхозные поля, оставила без рабочих рук и заводы. А потом вернула инвалидов да покалеченную страну. Но надо как-то выдюжить, потерпеть, лучше учиться и работать, чтобы заменить тех, кто уже никогда не вернется ни к трактору, ни к станку».

Не знаю уж, откуда взялось это зрелое чувство ответственности даже у детей. Наши родители, родители моих друзей, мужики, что приходили с фронта, работали так, словно бились с врагом. Из последних сил. Никто не мог позволить себе халтурить, отлынивать от какой-то тяжелой или неприятной работы. Это считалось грехом. А уж что-то взять с поля — и совсем преступлением. За это, говорили, «посадят». Родители намекали на всякий случай, что и пацанам не будет пощады. Хоть я и не слышал, что кого-то из ребят «посадили», но от искушения поживиться чем-то на колхозных полях Бог миловал. А взрослые, конечно, бывало, не выдерживали, втихаря приносили ребятишкам на кашу карман зерна, а при случае могли поживиться и посерьезнее. Если попадались или кто доносил, действительно

увозили, судили и сажали. Но, по большому счету, даже в самые голодные годы воровства не было. Почти каждая семья имела корову, огород и кормилась со своего подворья.

Мои «университеты»

До войны я успел окончить лишь три класса, и даже радовался, что в нашем селе имелась только начальная школа. Учиться мне было некогда. Как и другие мальчишки, трудился в колхозе и оставался вполне довольным собой. Ведь на работах, которые женщинам «не по уму или не по рукам», мы заменяли мужчин. Нам было сподручнее, например, работать на сенокосилке, лобогрейке, гайки крутить, управляться с лошадьми.

Как начинается весна, так и пошло... Пахать, сеять, сено косить и хлеб убирать... За двенадцати-тринадцатилетними пацанами закрепляли технику и лошадей. За мной числился небольшой табунок. Я ухаживал за лошадьми, заботился, чтобы вовремя были напоены и накормлены. Я понимал всю ответственность своего дела. Ведь мои лошадки выводили на поля и луга «технику» — те самые сенокосилки и лобогрейки. От молотилок зерно возили тоже на лошадках.

Родители на словах не учили нас нравственности, не читали нотаций. Разве что отец выражал свое отношение к нашим неблагоприятным поступкам неубедительной угрозой «дать ремня». Но ведь откуда-то взялась эта внутренняя потребность хорошо исполнять любое порученное тебе дело. Я думаю, кроме личного примера отца и самозабвенно трудолюбивой мамы, кое-чему доброму в своем характере я обязан... лошадям.

Я с детства люблю животных. Они вошли в мою жизнь так же органично, как небо, трава, солнце на закате, запутавшееся в ветвях берез на другом берегу реч-

ки Суетки. Они вызывали интерес и добрые чувства. Я не гонял голубей, не пулял палками в собак. Мне не казались безмозглыми существами куры. Я узнавал по характеру гусей. Но больше всего меня влекло к лошадям. И когда мне поручили в колхозе уход за лошадьми, я воспринял это как неожиданную и щедрую награду. «Надо же... Мне, совсем еще мальчишке, на целых полгода доверили таких прекрасных животных! Я могу их гладить, смотреть в глаза, чистить и кормить. Мы вместе будем работать, и я никогда их не обижу».

Вот с тех пор я и знаю, как великодушны и умны эти благородные животные. Лошадь умеет терпеть и прощать, безотказно и покорно исполняя свое дело.

Если я не учился, то с утра до вечера пропадал на конюшне.

В колхозном коневодстве технология была такова. Первогодков выхаживали на базах, затем собирали в табуны — и в степь. Да и трехлетки, пока их не начинали обучать работе, тоже зимой и летом ходили по степи, отдыхая близ озера...

С этим озером у меня связан один страшный случай. Посередине его был островок, и зимой, когда озеро замерзало, лошади из табуна перебирались туда. И вот однажды работал на конюшне. День стоял непогожий. Поземка... И страшный мороз.

Неожиданно наш табунок молодых лошадей сам вернулся в конюшню. Старый конюх Егор Дементьевич Ильиных сразу смекнул: что-то там случилось. Уж не волки ли?..

— Петька, садись на коня! — скомандовал. И сам сел верхом.

Поехали в степь. В такую метель! Сам-то Дементьевич одет по погоде. Даже шапка завязывалась. А я как попало. Да и совсем еще пацан...

Сразу взяли направление против ветра. Я обморозил лицо и уши, но поначалу не почувствовал.

Когда оказались на месте, увидели страшную картину. Стая волков, четыре или пять, драли на куски кобылицу. Она была еще жива. Волки, завидев нас, скрылись, бросив добычу. Я заплакал.

Егор Дементьянович говорит мне:

— Я здесь покараулю, а ты езжай в деревню, возьми лошадь с санями и скорее назад.

Надо было вывезти тушу, не оставлять же волкам в такое голодное время.

И мы ее привезли. А когда я пришел домой, мать так и обомлела, увидев мое обмороженное лицо. Сначала стала ругать, потом — жалеть, смазывать каким-то салом.

Это была не последняя моя встреча с волками. Следующая произошла уже в летнюю пору.

Однажды под мою опеку отдали весь рабочий скот — быков и лошадей. Животных, закончивших длинную трудовую смену, надо было ночью накормить, заранее подыскав подходящее пастбище, и подогнать к озеру на водопой.

Я с радостью прыгал в седло и мчался в ночное. Мне доставляло наслаждение любоваться лошадьми на свободе. На лугу, без упряжи, это были совсем другие животные — не измученные непосильной работой коняги. Они ласкались друг к другу, нежились на траве, и по их сияющим под лунной шелковым бокам пробегала дрожь блаженства.

Летние ночи — теплые, тихие, умиротворяющие. За день и я уставал не меньше лошадей. Они отдыхают, и мне тоже спать хочется... Вот и приспособился: привяжу к ноге вожжи лошади и — кулак под щеку. Не заметишь, сколько времени проспал, как в полудреме чувствуешь: «поехал»... Это моя лошадка потянулась за другими, когда те, объев всю лакомую травку вокруг стоянки, самостоятельно отправились кормиться дальше.

А в конце июля, когда уже стала наливаться сока-

ми пшеница, случилось вот что. По дороге в ночное завернул я на колхозное поле, нашелушил карман нежных пшеничных зерен, и погнал свой табун на пастбище к озеру.

Трава там прекрасная. Одни животные жуют, другие потянулись в камыши, на водопой, хвостами от комаров отбиваются... Все при деле. И я — тоже. Там у меня была самодельная печурка. Вроде духовки. Набросаю на нее несколько хворостинок да кизяков, металлическая поверхность печки быстро раскалится, как сковородка. Рассыплю на нее пшеничку, она скоренько поджарится, запрыгает... Запах изумительный. А вкусотища!

Полакомившись, я растянулся на травке, и не заметил, как задремал. Вдруг меня точно подбросило... Дикий рев... Я — к озерку. Смотрю — лошади в воде, среди камышей. Трясутся все. А волы — на берегу. Встали дугой, задом к воде, почти сомкнулись головами, и передними копытами гребут землю так, что грязь — во все стороны! И хором режут дикими голосами.

Чуть брезжило, но в кустах еще застряла мгла, и в ней мелькали, перемещаясь, живые огоньки. Волки! И я их вижу...

Конечно, никакого ружья у меня не было, и чем их отгонять? Я бросился к печурке, и стал колотить по ней палкой. То ли серые шума испугались, то ли июльский рассвет быстро пришел нам на помощь, только волки быстро исчезли. Но мои животные не сразу успокоились.

Я погнал их в деревню, размышляя по дороге над поведением быков. Может, они приготовились к жесткой обороне, защите себя? Или — пожалели лошадей? Но в это мне не верилось. Какие, думал я тогда, могут быть чувства у волов?

Так я и считал до поры до времени. Пока в школьной хрестоматии не прочел рассказ Льва Толстого о том, как корова защищала от волков своего теленка. Наверное, эта история и зародила в моей душе острый интерес к миру животных. Почему они так осмысленно

смотрят в наши глаза? Писатель подтвердил мои предположения, что животные испытывают те же чувства, что и люди.

Пригнав свой испуганный табун в деревню, я все рассказал бригадиру. А в войну бригадирами были женщины. Моя начальница испугалась больше меня. Она хорошо представляла, что бы с ней сделали, если бы волки порезали животных. А я с изумлением размышлял, почему же вол, по моему мнению, тупое животное, догадался, как защитить себя и других, а умная лошадь оказалась совсем беспомощной?.. И еще больше проникся ответственностью за каждую жизнь своих животных.

Особенно я беспокоился за Гнуту. Не знаю уж, почему так звали мою любимую чалую кобылу. Красивая была... По утренней заре, после купания, ее шерсть, рыжая с белым, отливала чистым золотом... Стройная, с влажными карими глазами, которые все понимали, Гнута всегда смотрела на меня с нежной преданностью. Мне не нужно было ее треножить, чтобы на отдыхе не забрела, куда не надо. Я часто водил ее без уздечки, положив руку на гриву.

Гнута знала, где я живу, и нередко сама приходила к нашему двору.

Меня это не удивляло. Я нередко оставлял возле дома сенокосилку, привозил траву для лошадей. Иногда прямо тут их и привязывал, чтобы поели, пока отдыхают.

Даже в самые напряженные дни я выкраивал время, чтобы отвести лошадок к соленому озеру искупать. Старики говорили, что вода там полезная, помогает заживать любые ранки. Но животные не любили в нем купаться. Наверное, соль разъедала садины и царапины, но после таких купаний все быстро заживало. А на берегу я устраивал своим подопечным генеральную чистку: добросовестно работал скребницей по их натруженным бокам, счищая засохшую грязь, выбирая колючки из хвостов, расчесывая гривы. Они очень любили, когда я их холил. Не удивительно, что и мои ло-

шадки были привязаны ко мне. А Гнута — особенно. И как же тяжело было мне, когда я уже не работал с лошадьми, видеть у своего двора, словно кивающую, морду моей любимицы. Иногда прямо с конюшни, иногда — с поля она отправлялась к моему дому. Возможно, просто по старой памяти, а может, ей, как и мне, трудно было смириться с нашей разлукой?

Моя чалая красавица продолжала навещать меня, пока мы не уехали из села.

И у детей было свое «поле брани»

Так получилось, что с лошадьми оказались связаны самые яркие страницы детства. Может, потому что и детства-то как такового, беззаботного и яркого, у меня не было. По крайней мере, с двенадцати лет я знал только работу. Не случайно у меня есть медаль «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941 — 1945 гг.», хотя, когда она кончилась, мне было всего пятнадцать лет... Есть и удостоверение «Ветерана войны». Так наш тяжелый крестьянский труд государство приравнивало к ратному делу.

Военное время приучило наше поколение к тяжелой работе. На совесть. Мы не говорили об этом громких слов, но, мне кажется, каждый мальчишка думал, что кто-то прикрывает его, там, на фронте, своей грудью. И меньшее, что могли мы сделать для своих защитников, для страны, — это заменить воинов в тылу: на полях, фермах и заводах. И мы старались изо всех сил.

Но война завершилась, я окончил школу, и пришла пора определиться, что же дальше?

Честно говоря, ни к какому ремеслу мои руки не тянулись. Я любил только читать книги. Даже в то время буквально в каждой, пусть самой глухой деревне, были если не библиотека или клуб, так хотя бы изба-

читальня. И я уже тогда прочел несколько произведений Джека Лондона, «Красное и черное» Стендаля, с увлечением поглощал Льва Толстого, ранние повести и рассказы Горького. Одолеl, правда, с большими потугами, даже «Жизнь Клима Самгина». А в одной библиотеке нашел биографию Суворова, изданную еще в те времена, когда писали через «ять». И запомнил именно тот образ полководца, который существенно отличался от предлагаемого советской историей.

Впрочем, в чтении я был абсолютно всеяден, глотал все, что попадалось под руку. Даже специальную литературу. По коневодству — так по коневодству. Словно именно этой книжки мне особенно не хватало. Ну, ладно, кони — моя слабость. Но я с интересом «заглатывал» и какие-то случайные учебники, брошюры по земледелию, сельскохозяйственной технике. Я уж не говорю о книгах приключенческих, про путешествия, о записках первооткрывателей земель и морей. Ах, как все это раздвигало мир моей глухой деревни, как будоражило воображение и обостряло жажду знаний. И я все яснее осознавал, что только знания мне, сельскому парнишке, могут дать ключ в большую жизнь.

На «колею» меня вывел отец

Расчет на золотую медаль не оправдался. Мой аттестат посылали в Барнаул, но ни золотой, ни серебряной медали мне не досталось. Возможно, не было доверия к школе в такой глухомани, а может, насторожила автобиография отличника, из которой было видно, что учился я нерегулярно, больше самостоятельно, чем в школе. Но особенно не расстроился. Было, конечно, досадно, что не смогу попасть в институт без экзаменов, но я надеялся на свои знания и планов не изменил.

Хотя планы относительно выбора профессии, откровенно сказать, оставались туманными. Врать не стану, железнодорожником быть не мечтал. В первые послевоенные годы, как и многие мальчишки, хотел пойти в офицеры. Еще в школе посылал заявление в Красноярское военное училище, но не получил ответа. Дважды писал в Одесскую мореходку. Там тоже не заинтересовались мальчишкой из глухой сибирской деревни. Но, когда я уже окончил десятилетку, отец вычитал в газете, что в Новосибирске есть военный институт инженеров железнодорожного транспорта, где студентам выдают форму, кормят, да еще и стипендию платят.

Он сразу решил: вот где я должен учиться, и серьезно поговорил со мной. Ты, мол, сам видишь: семья большая, мама не работает, одному ему трудно всех содержать. Поезжай в Новосибирск. Попробуй, может, и поступишь... И я послушался. И считаю, что мою профессиональную судьбу определила воля отца.

Позже я никогда не пожалел, что послушался отца. Он был исключительно прозорливым человеком, каким-то загадочным «чутьем» улавливал пульс большой жизни: был всегда в курсе всего происходящего и «прочитывал», куда движется страна.

А стране нужны были грамотные люди, чтобы восстанавливать и развивать народное хозяйство.

В ту пору большинство руководящих работников среднего звена не имели специального образования. Кадры «ковались» на местах, без отрыва от производства. Была бы голова на плечах да, как говорится, гражданская совесть. Знания накапливались как-то сами собой. И к таким «практикам» у начальства было даже особое доверие. Придет на производство после института молодой специалист, осмотреться еще не успеет, не то чтобы опыта набраться, как его ткнут носом: «Дали дураку высшее образование, а ни черта не знаешь. Вон, посмотри на Василия Ивановича... У него всего два класса да один коридор, а как работает!»

Уже спустя годы, когда фронтовики, потерявшие здоровье, один за другим не выдерживали испытания хозяйственной работой, партия сменила кадровый курс: сделала ставку на образованную молодежь. На предприятия пришли молодые инженеры. Образованные люди, яркие личности и светлые головы, «обремененные» профессиональными знаниями, появились и в партийных, советских органах, в комсомоле.

Но и старые «спецы», как мой отец, без дипломов, «съевшие собаку» в своем деле, не сникли и не затерялись. Они занимали в жизни свое место, честно делали дело, за что были вознаграждены уважением и доверием.

Наверное, во мне тоже бродил беспокойный ген отца, «страдавшего» безграничной любознательностью. Книжки делали мою жизнь удивительно интересной. Я, конечно, не понимал, что они формировали мой интеллект, но мне нравилось, что ребята тянулись ко мне, и в своей среде я считался довольно эрудированным малым. Институт, в который я собрался поступать, давал шанс получить более широкие и системные знания.



ЧАСТЬ ВТОРАЯ

В «КОЛЕЮ»

Закономерность случайностей

Этот философский закон, наверное, каждый не раз проверял на собственном опыте. Что до меня, так я считаю его своим «компасом». По жизни меня вел случай, но все, что со мной происходило, по здравой оценке выглядит вполне закономерным.

И в самом деле: сложилась ли бы моя жизнь так удачно, как сложилась, не попадись в нужное время в руки моего отца «нужная» газета с объявлением о приеме в НИВИТ и условиях обучения в нем? Или если бы я не ухитрился обзавестись основательными знаниями при бессистемной учебе в захолустных сельских школах? И, опять же по случайности, не оказался в Новосибирске наш родственник и мой двоюродный брат, Андрей Назарович, по возрасту — ровесник моему отцу?

И профессию, и город мне выбрал отец, потому что на обучение в другом вузе в семье средств не было.

— Учись там, где помогает государство, — сказал он.

Я все так и сделал. Приехал, остановился у Андрея Назаровича. Сдал документы в институт. При нем было общежитие. Одно на том же месте, что и теперь, на улице им. Дуси Ковальчук, осталось от старой базы вуза, которую во время войны занял эвакуированный в наш город приборостроительный завод. А другое, как рассказывал Иван Ефимович Трубников, студенты «взяли с боем» в сентябре 1943 года.

Это была вынужденная мера: в институте тогда училось порядка 1200 человек, а в единственном оставшемся общежитии «на Дуси» можно было разместить только половину. Остальные проживали кто где мог: по частным «углам», у родственников и знакомых. И вот в начале учебного года одному из взводов велели занять четырехэтажное здание 78-й школы в «Нахаловке», предназначенное для какого-то эвакуированного предприятия. Ребята, для демонстрации решимости вооруженные винтовками, правда, без патронов, по приказу генерала Котюкова заблокировали все входы и выходы здания по улице Саратовской, 24, напротив Дорожной больницы, с заданием посторонних не впускать!

Приказ был выполнен, помещение занято, но генерал за самовольные действия получил в обкоме партии выговор. Зато институт — возможность дать кров еще нескольким сотням студентов. Это общежитие и предназначалось для нас, эксплуатационников. Но абитуриентов там набилось столько, что спали в коридорах. Можете себе представить — десять человек на место!

На это общежитие я и не рассчитывал.

Оценив обстановку, остановился у брата, на улице Парижской Коммуны, 22, в районе Красного проспекта, можно сказать, почти в центре города. Там даже ходил трамвай. А вблизи Дома Ленина была прекрасная библиотека им. Карла Маркса, с читальным залом. Просто идеальное место для подготовки к экзаменам!

Я уже говорил, что мой «пятерочный» аттестат значения не имел, и мне предстояло держать экзамены на общих основаниях. Пришлось серьезно налечь на книги. А фонд той библиотеки был богатейший. И художественная литература, и специальная, и учебники... Я с вечера заказывал все, что планировал на завтра, приходил к открытию и занимался «до упора». Никто меня не отвлекал. Чтобы перекусить, выскакивал к киоску на угол площади, съедал пирожок, и снова носом в книгу.

Подготовился я основательно, и когда узнал, что зачислен в институт, — бегом на почтамт. Телеграммой доложил отцу: «Сдал экзамены. Поступил».

Учебный корпус НИВИТа располагался как раз наискосок, на углу улиц Советской и Ленина. Тогда, кстати, она называлась улицей Сталина. По соседству с нашим корпусом больших зданий еще не было. Ни «Золотого колоса», ни пристроек к нему. Правда, уже стоял на своем месте Центральный банк, а напротив нашего вуза располагался всего один каменный дом, где ныне магазин «Школьник». Да и почтамт тогда был ниже, надстраивали его потом. На краю площади, где позже появилась гостиница «Новосибирск», приткнулась кучка деревянных домишек. А на месте гостиницы «Центральная» находился одноименный универмаг, в подвалах которого наши лаборатории: теплотехническая, электротехническая... Но площадь, носившая имя Сталина, уже сформировалась. Как и одноименная улица. Часть ее, Советской и Красного проспекта была вымощена булыжником.

Уже красовался горисполком, и угол на пересечении с Красным проспектом венчало монументальное здание правления потребительской кооперации.

На моих глазах строилась в том же величественном стиле нынешняя Архитектурная академия, где долгое время была совпартшкола, готовившая руководящие партийные и советские кадры не только для нашей области, но и всего Сибирского края. И сверкал, словно рыцарский шлем, купол выстроенного в годы войны Но-

новосибирского театра оперы и балета. Для меня, с детства пропитанного мелодиями русских и украинских песен, это была поистине встреча с чудом: «Неужели и я смогу бывать здесь, в храме музыки, и слушать настоящих артистов»?

Уже в то время славился не только в Новосибирске, но и по всему Союзу театр «Красный факел». Поражал архитектурным великолепием клуб имени Октябрьской революции. Во время моей учебы открылся кинотеатр «Победа».

Наше село было далеко от всех больших сибирских городов: Барнаула, Омска, Новосибирска... Тихая, неспешная жизнь. Все лица вокруг знакомые. Единственный «очаг культуры» — клуб. И вот, став студентом, прямо из глухомани я вдруг оказался в богатейшей культурной среде. Какие великолепные возможности для образования и всестороннего развития!

Правда, то время, говоря словами Маяковского, была «для веселия планета наша мало оборудована». Даже центр города оставался сугубо провинциальным, тихим, работающим и скромным. Народ не гулял по улицам, а куда-то вечно спешил, был озабочен и бедно одет. Но на «нашей улице» жила молодость, и мы радовались своему счастью — что так удачно начинается жизнь, что мы теперь горожане и будущие военные инженеры. И, конечно, потому, что нам был обеспечен и стол, и кров, и хорошая одежда.

В нашей «буче»...

Про «кров» я сказал не случайно. Потому что по уставу нашего полувоенного учебного заведения все студенты, даже городские, должны были жить в общежитиях. А как же? По команде — подъемы, зарядки, заправка коек «по струночке», тревоги... Но я с удовольствием «встал в строй», при первой же возможности

перебравшись от родственников в «общагу» на улице Саратовской. И почти военная дисциплина нас не обременяла. Мы все до сих пор с теплотой вспоминаем свое «военизированное» студенческое братство.

Не случайно, только поднявшись на ноги после операции, я первым делом добрался до окна палаты, которое, по странной случайности, оказалось прямо напротив того дома моей молодости. Мы прожили в нем полтора года, пока не была сдана первая очередь общежития на улице Дуси Ковальчук, где заново строился весь наш институтский корпус — с административными кабинетами и учебными классами, мастерскими и культурно-спортивными залами.

Все это у института было и раньше, когда весь его комплекс находился в районе площади Калинина, но в 1941 году почти весь он отошел эвакуированному в наш город приборостроительному заводу имени Ленина. Это великое переселение — целая история, связанная с противостоянием руководства института и самых высоких союзных чиновников, так как пересекались интересы нашего полувоенного вуза и оборонного ведомства страны.

Борьба была неравной. Институт «перебросили» в случайные помещения в центре города. На старой площадке остались лишь одно из общежитий да профессорско-преподавательский дом. А после войны развернули строительство на новом месте, на улице Дуси Ковальчук.

Поселили нашу группу в бывшей школе, на четвертом этаже, в угловой комнате. Всех вместе — двадцать пять коек! Теснотища! Приходилось заниматься даже в коридорах. Но обид не припомню. В общежитии мы только ночевали и ужинали. Вначале по-солдатски на большой общий стол выставляли бачок. Потом все стало культурно: столики на четверых, официантки. И тарелки вместо мисок. Лишь еда оставалась та же — солдатский кошт. Без выбора. Завтракали, обедали, учились, занимались

общественной работой, проводили разные культурно-спортивные мероприятия мы уже в учебном корпусе.

За полтора года все мы очень сдружились. Я без проблем «вписался» в коллектив. Возможно, благодаря определенной эрудиции, музыкальным и физическим данным, компанейскому характеру. На вечеринке или в кругу друзей и товарищей я всегда мог и спеть, и стихи почитать. А уж в художественной самодеятельности был просто «многостаночником». Пел в хоре, соло, дуэтом, плясал, танцевал... Спорт — тоже одно из любимых увлечений. Соревнования по легкой атлетике или шахматный турнир? На меня можно было рассчитывать. На лыжне, в эстафете — не подкачаю!

Энергии у меня было хоть отбавляй. Я вообще азартный человек. И в работе, и в увлечениях. Мог ночи просиживать с друзьями за преферансом. Азартно парился в бане. Но вот спиртное меня никогда не привлекало. Хорошее застолье в кругу интересных людей мне было по душе, но только как «роскошь человеческого общения». И эту «роскошь» я мог позволить себе значительно позже, а в нашем институте, еще и обремененном «военкой», время было просто спрессовано.

«Если тебе комсомолец имя...»

В общественной жизни института я принимал самое активное участие.

Это отвечало моей социальной сущности, да и было тогда образом жизни всей учащейся молодежи. Звание комсомольца действительно обязывало. Обязывало контролировать свое поведение, хорошо учиться, участвовать во всем многообразии студенческой жизни, а также города, чувствовать «пульс» страны.

Многие, наверное, помнят, как в послевоенное время, да и позже, поддерживался общественный порядок на улицах. Это было большое комсомольское дело. По

графику вечерами мы бригадами выходили на дежурства под руководством работников милиции. С красными повязками на рукавах. Добровольные стражи порядка назывались тогда бригадмилльцами. Позже — дружинниками.

В связи с тем, что учебная база института находилась в Центральном районе, к нему и были «приписаны» наши партийная и комсомольская организации. Там мы состояли на учете в райкомах, и за нами было закреплено несколько агитпунктов. А после войны шла целая череда разных выборов: в сельские, районные, городские и областные советы депутатов трудящихся.

Наш агитпункт находился в школе за Каменкой, а подшефная моей 24-й группы улица — вообще в самой глухомани, за легким навесным мостиком. Сейчас эту пойму замыли. Тогда же «Закаменка» была вроде островка, причем островка неблагополучия. Там ютились разного рода лачуги и «засыпухи» — старые, кособокие, невесть чем крытые. И народ жил разный, в основном, пришлый. Ведь во время войны в Новосибирск, довольно тихий сибирский город, вывезли сразу много военных заводов. Прибывали целые составы, со станками, оборудованием. И людьми. В основном, специалистами. Остальной персонал добирали на месте, из деревень.

Город захлестнула «демографическая волна». Население увеличилось «в разы». И всех надо было где-то разместить. Готовых квартир, конечно, не было. Людей «подселяли» методом уплотнения. Кто-то находил приют у родственников и знакомых, кому-то снимали «углы» и комнаты. А кто-то ударными темпами строился сам. Из подручного материала — горбыля и просто досок — мастерили времянки и «засыпухи». Даже рыли землянки.

В центральной части города этот «самострой» не разрешали, и приезжие оседали в поймах речушек и овражных зонах. Так появились в Новосибирске «За-

каменка», «Ельцовки», «Тулинка», «Матвеевка», «Нахаловки» и другие «хитрые» околотки.

В одной из таких городских трущоб находился и наш подшефный агитационный участок. Место глухое, бандитское... Одному по вечерам туда лучше не соваться. В темных переулках и убивали, и резали... Впрочем, не только по глухим углам. Наш одноклассник, Николай Прилепин, пострадал прямо в многолюдной очереди за билетами в кино в клубе имени Октябрьской революции. Какой-то «герой» там распоясался, а Коля не мог остаться безучастным. Сделал замечание. Так на него набросились с ножами дружки хулигана и серьезно его порезали. Да и другие наши парни попадали в подобный переплет, но большинство из нас было в хорошей физической форме, и мы редко оказывались в положении жертв. По институту долго гулял рассказ об одном старшекурснике, которого ночью встретила на переходном мосту напротив депо пара молодчиков. Одного он сразу «успокоил», а второго вообще поднял на руки и перекинул через перила вниз, на пути. Потом сам испугался и обратился на милицейский пост: пойдете, мол, покажу, где я, наверное, убил человека. Но на том месте ни «труп», ни крови не обнаружили. Очухался, видать, «парашютист». Все такие происшествия были известны руководству института, и преподаватели предупреждали, чтобы по вечерам поодиночке не ходили. Тем более в наш подшефный «микрорайон», в такую глухомань.

Дома там располагались «террасами» и «лестницами». Крыша одного могла быть основанием другого. Поди, разберись, кто, где живет... А перед нами, комсомольцами-агитаторами, была поставлена задача побывать в каждом доме, в каждой семье! Не дай, как говорить, Бог, кого-то пропустить или кому-то не объяснить, куда и когда идти на выборы. Ведь голосование должно быть «сто процентным». В крайнем случае, 99,99. Если на избирательном участке в списках кого-то не

досчитаются, агитаторов все равно пошлют разыскать несознательного гражданина и «обеспечить явку». Но в этом случае «обеспечишь» и выговор себе.

Кто жил как попало и пальцем шевельнуть не хотел, чтобы лучше устроить свою жизнь, те и на нас, и на выборы плевали. Деклассированные, как они тогда назывались, или «ведущие паразитический образ жизни», а по-нынешнему — бомжи, были не в счет. Но те, кто работал, дорожил своим местом (а не хватало в те времена не только жилья, но и работы), понимали: не придешь к избирательной урне — завтра же в парткоме будет известно. Может, конечно, сразу не выставят за ворота, но зуб, как говорится, «нарисуют».

Но вот что интересно: народ на нашей подшефной улице жил бедный, в основном работяги, сутками «пахавшие» на своих станках всю войну, и после нее не заработавшие ни нормальных квартир, ни приличных денег. Ангельским нравом, они, понятно, не отличались, как и «социальным оптимизмом». Придешь в иную семью, а там воздух раскален от накопившегося негатива. Или, наоборот, не продохнуть от тупого уныния. Не успеешь рта раскрыть, как тебя пошлют куда подальше: на кой, мол, нам ваши выборы? Какая нам разница: Иванова выберут или Сидорова? Все равно нам из оврага не вылезти. Но если удавалось перевести разговор на другой уровень — о трудной судьбе всей нашей страны, жестоких испытаниях, которые выпали на долю народа, о его героизме на фронте и в тылу — настроение менялось. Этим людям больше хлеба была необходима вера в себя и в лучшее будущее. И снова у растерянных людей начинала теплиться надежда, что скоро все образуется, и естественные послевоенные трудности останутся позади. И тогда уж точно никому не миновать лучшей доли.

Аргументов у меня было немного, но кое-какие доказательства в пользу социального оптимизма я находил:

— Разве не ваш завод вон как развернулся?! Все планы перевыполняет, жилье стал строить... Надо пождать, и ваша очередь придет.

И не было в этих словах ни лжи, ни пустого пафоса, а только юная жажда обновления жизни и искренняя уверенность в силе самого нашего социалистического строя.

Имелся в нашей агитационной работе и сугубо прагматичный смысл. Чем убедительнее поговоришь с людьми, тем выше будет и твой личный «показатель» в парткоме, в сводке итогов голосования. Каждую группу разбивали на звенья, по каждому звену в особой тетрадке — свой учет. Когда явку на избирательный участок обсчитают, тогда подведут итоги и по каждой «десятидворке». И если на моем участке кто-то уклонился от голосования, мне приходилось отчитываться, почему они не пришли, и что лично я сделал для того, чтобы «обеспечить явку».

Теперь стало модным иронизировать по поводу формализма в идеологической работе в советские времена. Особенно над выборами без выбора. Но это не актуальный для меня вопрос. В те годы я был убежден, что в наших хождениях по домам были и смысл, и польза. В какой-то степени мы поддерживали моральный дух людей, проявляя искреннее участие в их житейских проблемах.

Работа на агитпунктах считалась наиболее ответственным делом. Мы очень серьезно относились к ней и к людям, когда ходили из дома в дом. Кто-то нас встречал приветливо, угощал чаем, кто-то и на порог не хотел пускать, но потом мы в конце концов почти со всеми находили общий язык. Люди чувствовали, что ими интересуются, что они кому-то нужны. Ведь если бы твой голос, рассуждали они, не имел цены, зачем бы эти парнишки таскались по вечерам по неосвещенным улицам убогого околотка?

С бойцами мы ели из одного котла

С 1944 года я стал членом ВЛКСМ. Кто-то вступил в эту молодежную организацию в институте, а вообще у нас в НИВИТе комсомольцами являлись почти все студенты, кроме фронтовиков-коммунистов.

В первые послевоенные годы их в нашем институте было довольно много. При поступлении фронтовикам давалась поблажка: никакого конкурса, лишь бы выдержали экзамены. На первых двух курсах наши защитники отставали от «школьников»: в окопах «выдуло» школьные знания. Особенно им трудно было догонять в общеобразовательных предметах: математике, физике, химии. Но они быстро подтянулись, и мы только восхищались их напором в учебе. Они наверстывали упущенное махом, жадно ловили новые знания, все успевали.

Эти обстрелянные парни одним своим присутствием в нашей студенческой семье заставляли нас быстрее взрослеть, адаптироваться к условиям учебы в военном вузе и успешнее приобретать практические навыки ратного труда. Мы брали с них пример буквально во всем. И как держаться, стоять в строю, и как преодолевать себя в многокилометровом марш-броске, и как относиться друг к другу. Ведь мы теперь сами видели, что такое — фронтовое братство.

Я часто вспоминаю Илью Ивановича Кашника. Одно время он был у нас командиром курса. Или весельчака-артиллериста Сашку Золотухина, сразу же становившегося душой любой компании. В летних войсках служил мой сосед по койке Евгений Павлович Васильев — очень серьезный «мужик», с которым, впрочем, мы легко находили общий язык при обсуждении любой проблемы. Потом Евгений Павлович работал в управлении Западно-Сибирской дороги, и нам не раз доводилось встречаться.

Эти ребята, как и другие фронтовики, оказывали на нас огромное влияние. Люди долга и чести, они и

теперь шли на риск. Надо было иметь мужество, чтобы, демобилизовавшись, начать жизнь с чистого листа. Ведь у них не было никакой гражданской специальности. Молодые офицеры могли продолжать военную службу или, будь на то желание, поступить в военные училища или академии. На полное обеспечение государства. Тем более что мирная послевоенная жизнь была по-военному трудной, полуголодной и требовала такой же самоотверженности и самоотдачи, как и на фронте.

Да и легко ли было чувствовать, что в учебе тебя «обстаивают» безусые десятиклассники? А как, наверное, хотелось расслабиться, сменить на гражданскую военную форму, забыть о марш-бросках, побудках по тревоге... Но они снова оказались «в режиме», а гражданское будущее, о котором мечтали в окопах, пришлось отложить на пять лет. Но эти наши «стреляные волки» ни в чем не требовали снисхождения. Так же, как и мы, с красными повязками на рукавах патрулировали улицы, занимались в художественной самодеятельности, не чурались никаких партийно-комсомольских поручений. И, как вчерашние «школяры», с удовольствием посещали «танцульки» в общежитии, пели песни по ночам, словно догоняя заблудившуюся в окопах юность.

Костяк фронтовиков определял моральный и политический тонус нашего вуза.

Но не только общественными «нагрузками», «гранитом наук» и маршировками на плацу запомнились мне годы нашего студенчества. Они стали золотым временем верного братства, неутолимой жажды жизни. Сколько бы мы ни работали, кажется, не знали усталости. А уж скуки — точно. Каждая минута суток работала на нас и наше общее будущее. Мы открывали для себя не только правила и законы, принципы и механизмы дела, которое выбрали, но и друг друга.

Институт создавал условия проявить свои способности и таланты. В науке ли, в спорте, или искусстве.

Наши «физики» были «лириками»

Я позднее задумался, как же в то время находились возможности так «пестовать» студенческую молодежь? Ведь нам давали не только образование. Институт предоставлял все, что нужно, для всестороннего развития личности будущих специалистов. А на это требовалась не только добрая воля, но и средства, талантливые наставники и организаторы. И это в обнищавшей-то за войну стране!

Например, в нашем институте был отличный мужской хор. Большой, человек сто. Никто никого туда не «загонял». Напротив, от желающих просто не было отбоя. Но отбор осуществлялся строгий.

Народ у нас собрался на редкость талантливый и голосистый, и никто не хотел упустить свой шанс профессионально заняться пением. К тому же, хор — это еще и коллектив единомышленников, объединенных любовью к музыке, народной певческой культуре.

Занятия музыкальным искусством украшали нашу студенческую жизнь. Мы часто давали концерты или участвовали в них на разных сценах, были в числе лидеров в смотрах художественной самодеятельности Сибирского военного округа. Наш хор был «вхож» даже на профессиональную сцену оперного театра. Почти на всех городских мероприятиях по поводу торжественных дат, которые, как правило, устраивались на площадке оперного, мы выходили в составе сводного коллектива, вместе с хором театра. Несомненно, это накладывало и на нас, «самодельщиков», печать профессионализма.

Занимался с нами сам главный хормейстер Новосибирского театра оперы и балета Евгений Павлович Горбенко. Это был очень опытный педагог, который сумел быстро и точно разобраться в наших музыкальных возможностях, систематически работал с хористами индивидуально, отшлифовывая мелодический рисунок каждой голосовой группы.

Я пел в тенорах. С нами он разбирался на своей любимой песне: «Среди долины ровныя...». И когда мы, устремившись голосами вверх по мановению его руки, на верхних нотах уже готовы были лопнуть от недостатка воздуха, наш наставник отпускал мужского пошиба шуточку: «Что? Не хватает?.. А ну — руки в карман!» Громогласное ржание. Берем по новой. И все же в конце концов оказываемся «на гла-а-ад-кый высоте».

Наш поющий коллектив был полифонический, а репертуар — многогранный. Но самое большое место в нем занимали народные песни: русские, украинские, казачьи. Удавались нам и патриотические произведения, и даже оперные. Например, «Ноченька» Рубинштейна, «Хор рыбаков» из «Аскольдовой могилы» Верстовского.

Репетировали обычно в актовом зале или аудиториях, но иногда Горбенко устраивал наши репетиции и в театре. Можете себе представить, с каким вдохновением мы выкладывались на профессиональной сцене...

Стоит ли говорить, что у всех нас, «самоделщиков», сформировалась органическая потребность ходить в театры. С особым удовольствием, конечно, в оперный. Там тогда блистали Мясникова, Киселев, таинственный Печковский, кстати, осуществивший в нашем городе первую постановку «Пиковой дамы».

Появился он в нашем городе внезапно и словно бы ниоткуда. Точнее сказать — неизвестно откуда. В смысле, из Магадана или с Колымы. А то, что он был из репрессированных, и без достоверных фактов не оставляло сомнений.

Кстати, по воле случая, моя жена, Евдокия Васильевна, еще до поступления Печковского в труппу Новосибирского театра, как-то оказалась с ним на одном пароходе.

Дуся рассказывала об этом интересном попутчике, который запомнился ярким исполнением арии Роберто из «Иоланты» Чайковского прямо на палубе парохода.

Пассажиры замерли от восторга. Многим из них, наверное, ни раньше, ни после такого голоса слышать не приходилось.

Но не только этим заинтересовал незнакомец мою жену. Евдокия Васильевна, в силу самой педагогической профессии, — физиономист. Вот она и усмотрела в глубоких складках выразительного лица артиста тень пережитого, его драматическую судьбу. И, как потом выяснилось, была абсолютно права. По городу поползли слухи, которые сам актер и не думал опровергать, что он из репрессированных. Война застала оперного солиста в Риге. Так он оказался в оккупации и был вынужден петь перед немцами. Это «вскрылось», и уже не имело значения, под дулами винтовок или в результате каких-то посулов он это делал. Финал такой музыкальной драмы был предсказуем и неизбежен. Однако, уже в начале пятидесятых, оперный певец был освобожден, но без права вернуться в Ленинград, в свой театр. Так и оказался в Новосибирске.

И сам сибирский театр, и его труппа превзошли все ожидания бывшей столичной знаменитости. Ему не только разрешили сольные партии, но и предоставили возможность осуществлять свои режиссерские замыслы, ставить оперные спектакли.

В первые послевоенные годы оперный театр был самым популярным в Новосибирске «очагом культуры», где отогревали души не только городская творческая интеллигенция, но и технари, и самая демократичная публика — студенты.

Впрочем, нам удавалось бывать также и на премьерах «Красного факела».

Вместе с тем, студенты с удовольствием посещали занятия и в университете культуры нашего института. Мы слушали лекции по музыкальной грамоте, с привлечением в качестве преподавателей артистов оперы и филармонии. В программу входили и коллективные (причем бесплатные) походы в театры, в оперу, на кон-

церты заезжих знаменитостей. И обязательно — институтского духового оркестра.

Кстати, наш оркестр играл на различных городских торжествах, студенческих танцевальных вечерах в разных вузах, в клубе им. Сталина, проводил танцевальные антракты на спектаклях ТЮЗа, а летом часто играл в городском саду.

Так, наряду с приобретением основной специальности, мы еще имели возможность полноценно общаться с искусством, быть в курсе всех новинок в культурной жизни страны.

Вот эта студенческая «закваска», заставлявшая «бродить» умы и души, сформировала в поколении моих однокашников потребность в красоте и гармонии, которая, как и любовь к профессии, сохранилась на всю жизнь.

Но снобизмом мы не страдали, обожали и «самое демократичное из всех искусств» — наше советское кино. Тем более что билеты на сеанс каждому были по карману. В то время только что открылся кинотеатр «Победа». Там же, в центре, быстро шел ремонт «Пионера». Существовал и маленький, провинциальный кинотеатр имени Маяковского. Я уже работал, когда его снесли и на том же месте выстроили совершенно роскошный для своего времени самый современный в городе одноименный кинотеатр. На все новые кинофильмы ездили в центр. А когда перебрались в новое общежитие, на улицу Дуси Ковальчук, переключились на клуб имени Кирова.

Вот на таких «дрожжах» поднялось и выросло наше студенческое поколение, которое не затруднял выбор: кружка пива или билет в театр или кино?

Естественно, не миновало нас и любимое развлечение студентов всех времен и народов — танцульки. Они искушали даже серьезных «мужиков».

В фойе нового общежития на улице Дуси Ковальчук было просторно и красиво. К нам приходили де-

вушки из соседних институтов. На танцах завязывались романы, бурлили страсти, заставлявшие трепетать от влюбленности и ревности наши молодые сердца.

Мы еще учились на Советской, в помещении «Углесбыта», но дипломный проект я защищал уже накануне нашего переезда в новые корпуса. Они, как и общежития, сдавались «очередями», но строились довольно быстро.

Я все это рассказываю, удивляясь, насколько же было спрессовано время моей молодости! Как мы только успевали так многогранно, так жадно жить?.. Самозабвенно учиться, с неистребимым желанием узнавать все больше и глубже... Заниматься общественными делами. Жадно читать книги, бывать на всех премьерах, устраивать концерты и веселые студенческие вечеринки. Влюбляться и верно любить... И не запомнились ни усталость, ни вечное ощущение голода, осталось только сладкое ощущение полноты жизни. Высокого ее качества.

Само научное понятие «качество жизни» вошло в социальный лексикон относительно недавно, но я и не посягаю на эту формулу. Это всего лишь моя, сугубо субъективная, оценка определенного этапа личной судьбы, когда счастливо совпали два, казалось бы, противоречивых понятия: хочу и надо. Мы с удовольствием делали то, что было необходимо. Как бы выразились мои внуки, «ловя кайф» от результата.

Я думаю, время моей юности наградило меня сразу всем: романтикой неподдельного трудового энтузиазма, «геном» патриотизма, привычкой к строгой дисциплине, увлекательной профессией и друзьями-товарищами. У нас не было серьезных конфликтов. Ребята — как на подбор. В самом прямом смысле слова. Ведь конкурс был огромный, и прошли его лучшие: умные, серьезные, волевые. Тем более что среди нас оказалось немало воевавших. Мы сразу же признали за ними моральное превосходство.

Как нас готовили к труду и обороне

Должен напомнить, что еще в 1934 году Новосибирский институт транспорта стал военным вузом. Это было связано с милитаризацией Японии и возросшей напряженностью на границах с нею. Обучение железнодорожным специальностям сочеталось с полным курсом военной подготовки. Поэтому, с одной стороны, он был институтом, с другой — полком.

Возглавлял институт и одновременно командовал полком начальник НИВИТА, он же командир полка, Сергей Емельянович Пропастин. Под его единоличным руководством действовали и гражданская, и военная части. Военная полностью соответствовала армейской. Руководство учебно-воспитательным процессом было структурировано. Всей инженерной подготовкой ведал заместитель начальника института по учебной и научной работе. Военное дело курировал зам. начальника по военной части генерал-майор Аркадий Васильевич Котюков. А координировал обучение на трех военных кафедрах начальник учебной части полковник Василий Емельянович Ермилин. Все они были яркими личностями, классными профессионалами и настоящими интеллигентами. Да и сама учебная структура тоже была военизированной. Факультет назывался батальоном, курс — ротой. Наш факультет возглавлял А.Д. Кузин, командиром был подполковник Е.Д. Сыч. Их всех я вспоминаю с теплым чувством. Каждой ротой также командовал кадровый офицер. Командиром нашей, где насчитывалось около ста человек, из них семь — девушки, был старший лейтенант Венявцев. А учебная группа являлась взводом. Взвод с отделениями возглавлял старшина. Этих командиров назначали из числа слушателей. Командиром своей группы был назначен и я.

В то время руководство факультетов занималось только организацией учебного процесса, который составляли лекции, практические и лабораторные занятия, курсовое проектирование. После первого курса слушатели всех факультетов проходили геодезическую практику, после второго, третьего и четвертого — по специальности: сначала — ознакомительную, потом — станционную и отделенческую. Все завершалось разработкой дипломного проекта и его защитой перед государственной комиссией. А воспитательная работа, организация досуга являлись исключительной прерогативой партийной и комсомольской организаций нашего вуза. Причем, несмотря на чрезмерную, по меркам сегодняшнего дня, загруженность учебными и военными занятиями, досуг наш был ярким, насыщенным, отлично организованным.

В институте действовали три военные кафедры, работавшие по так называемым компенсированным учебным планам. Они частично соответствовали академическим, частично — программам военных училищ, а кафедра тактики обеспечивала полное прохождение «курса молодого бойца». Программа была такова: лекции по истории военного искусства, по тактике, по специальности. Для движенцев, например, — по организации военных сообщений.

Но самым сложным было для нас обучение солдатской науке, где первое место занимала строевая подготовка с выездом в лагеря на военные сборы. Когда я учился, на сборы уже не выезжали в Юргу, как до нас. «Воевали» мы в Заельцовском парке, куда отправлялись от учебного корпуса строем, под марш «Прощание славянки». Жили в палатках. Поднимались рано. После проверки, зарядки и скудного завтрака — строевая подготовка или поход на двадцать-тридцать километров с полной выкладкой: скаткой шинели, противогазом, лопаткой, винтовкой и т.д. Была и стрельба почти из всех видов боевого оружия, и даже взрывы имитированных

участков железной дороги и искусственных сооружений. Кроме того — рытье окопов в полупрофиль и полный профиль, передвижение ползком, по-пластунски. В летнюю жару эти нагрузки становились особенно изнурительными.

Студентам приходилось по сигналу тревоги вскакивать по ночам, за считанные секунды собираться и в полной амуниции делать десятикилометровые маршброски в кромешной темноте, при любой погоде, в любое время года. Но и днем, в июльскую жару, было не легче бежать под тяжестью тридцати килограммов полной боевой амуниции. Так что к концу похода пот струился по лицам и спинам. И каким же блаженством было услышать раскатистую команду: «Во-о-ль-но!»

Мы были студентами, но — военными. И форма у нас военная: рабочая и выходная. И соответствующее обмундирование, вплоть до нижнего белья. Питание называлось «котловым довольствием»: хоть и скудное, в соответствии с трудным послевоенным временем, но трехразовое. И дисциплина почти армейская. В шесть утра — подъем, в шесть тридцать — завтрак, в семь десять — построение, еще через полчаса — утренняя поверка в учебном корпусе, а с восьми до четырнадцати — учебные занятия. После — самоподготовка. В семь вечера — ужин. Завтрак и обед — в учебном корпусе, ужин — в столовых общежитий. Потом наступало долгожданное свободное время, которое мы с удовольствием «тратили» на «культурный досуг». Планов на каждый вечер было больше, чем часов до отбоя. Нас баловали интересными встречами, даже со знаменитостями: столичными артистами, писателями и поэтами.

Я думаю, наш преподавательский корпус был просто уникален. Как это сложилось, я не знаю, но нас учили профессии и уму-разуму настоящие интеллигенты. Между строк учебных программ они приобщали студентов к культуре, воспитывали вкус к искусству, умение украшать им свою жизнь. На любом занятии, «в

порядке разминки», мог прозвучать вопрос, а кто побывал на той или иной премьере, как оценили последний спектакль «Факела»; или: кто успел прочесть в последней книжке «Нового мира» свежую повесть Трифонова, или Тендрякова? Разговоры о музыке и литературе пропитывали сам воздух нашего общения.

Несмотря на то, что учебными дисциплинами мы были перегружены, с восьми вечера и до отбоя, по регламенту «свободного времени», мы жили со вкусом. Всегда куда-то спешили: на дежурство, спектакль, репетицию художественной самодеятельности... И, естественно, — дело молодое! — на свидания с любимыми девушками, которые у многих счастливиц были в городе. Это мне любовь встретила, так сказать, по месту жительства, в родительском селе. И когда соседи по комнате засыпали, я садился писать свою «исповедь» Дусе. Я знал: она меня чувствует, перечитывает мои послания по несколько раз.

В общем, увлекала нас и сама учеба, и будущая профессия. Поэтому и после отбоя кто-то еще чертил, считал, читал. Ну, а кто-то и в самоволку сбегал.

С последним, правда, было у нас строго, почти как в армии. Особенно бдительно следили за возвращением с каникул или из кратковременного отпуска. Как командиру группы, мне приходилось нелегко. Надо и дисциплину поддерживать, и «своих» «прикрывать». Ведь и наказания были по-военному строгие. Наряды вне очереди и даже гауптвахта. Правда, я не помню, чтобы кого-то из нас отцы-командиры туда отправляли.

Военизированный характер нашего обучения, как мы потом оценили, сослужил нам добрую службу, в смысле формирования волевых черт характера. Ведь нас готовили для специфической отрасли народного хозяйства, потенциально входящей в оборонный комплекс. В наборе профессиональных качеств будущих командиров, пожалуй, самый необходимый «блок» связан с прилагательным «железный». Вот такая «сцепка»:

железная воля, железный характер и железная дисциплина. Без этого невозможен порядок на железной дороге, где цена ошибки измеряется часто не в рублях, а в человеческих жизнях. И одних профессиональных знаний для инженера-железнодорожника недостаточно. «В боевой обстановке» нас приучили к организованности, владению собой, а строгая, воинская, дисциплина воспитывала твердый характер, обязательность и четкость в исполнении приказов и заданий. Вот почему воинская дисциплина и воинское ремесло были естественными элементами учебного процесса, до предела напряженного. Поэтому и учились шесть лет.

Но в 1953 году, в начале знаменитых реформ Хрущева, под маркой сокращения Советской армии наш институт «развоенизировали» и сократили срок обучения. Мы должны были завершить учебу летом 1955 года, однако как раз подпали под переходный период и расстались с институтом на полгода раньше.

Последнее студенческое лето мы не отдыхали, а готовили материалы для дипломных проектов, «делали» эти работы, а потом защищались. И выпускались не в начале следующего лета, а уже в январе. И дипломы получили не военных инженеров транспорта, а просто инженеров-железнодорожников по своим специальностям.

Мы были разочарованы, а наши фронтовики и вовсе находились в смятенных чувствах. И не столько из-за себя — они-то «предусмотрительно» ушли из армии и теперь получают гражданскую специальность, сколько из-за друзей-однополчан, оставшихся в Вооруженных силах, не успевших получить гражданскую специальность, а теперь вот попавших под сокращение.

Это была трагедия для тысяч и тысяч защитников Родины. Я это понял и на личном опыте: муж моей двоюродной сестры Николай так пострадал дважды. Первый раз его, дослужившегося до звания майора, «сократил» Хрущев, потом понадобились политработники,

и его снова призвали. Пошел зарабатывать выслугу лет для военной пенсии, но года через два снова в армии произошла «перегрузка», и он оказался ни с чем: без специальности и военной пенсии.

Но это — в порядке отступления. Чтобы напомнить, как НИВИТ стал НИИЖТом.

«За себя и за того парня»

Справедливости ради, надо сказать, что не все «хорошие парни» выдерживали эти нагрузки. И кому-то приходилось трудиться еще и «за того парня». Микроклимат у нас был как в известном мушкетерском девизе: «Один за всех, и все — за одного». На практике это означало: справился со своим заданием, курсовым, например, проектом или каким-то сложным чертежом, значит, — помоги тому, кто «не тянет» или расхлябанность допустил.

Был, например, в нашей группе парень из Казахстана. Поступил без экзаменов, с серебряной медалью. Но в институте сразу забуксовал. Не по глупости, конечно, а из-за несобранности. Или вот Сашка Ильин. Взяли его из детского дома. Ни серьезной общеобразовательной подготовки, ни организованности. Как им помогать? Растолковывать? Сами не дураки. Приходилось брать «на буксир». Перед экзаменами время и так сжимается, а приходилось ускоряться еще. Выполнишь свое задание, переключаешься на помощь товарищу. Счастливчику остается только разобраться да подписать. Но и подписывать чертежи приходилось половине группы.

В каждой группе всегда бывали «передовики», которые раньше всех справлялись с заданиями. У нас первыми «разгружались» я и Оливер Сизов. Вот мы с ним и готовили чертежи некоторым товарищам и почти за всех их подписывали. Особенно красивым почерком

обладал Оливер. Он вообще был уникальной личностью, наделенной разнообразными талантами и феноменальной памятью.

Приехал к нам в институт Сизов из Москвы. Поступал по «пятипроцентной» льготе, после окончания с «красными» корочками железнодорожного техникума им. Дзержинского. Он хотел учиться дальше по избранной специальности, но в Москве такого института не было. Так он оказался в Новосибирске и стал легендой института. К нам в комнату приходили посмотреть на парня, который способен слово в слово повторить только что прочитанную страницу любого текста. Да что там — страницу! Четыре мог, даже пять! А какое это было «шоу», когда у нас в комнате он устраивал сеанс одновременной игры! На столе раскладывали четыре-пять шахматных досок, и мы занимали места. А сам Сизов укладывался на койку, поднимал глаза в потолок и диктовал, какую фигуру куда двигать на каждой доске... Все ходы он держал в памяти! Гений! Никто не сомневался в его блестящей служебной карьере. Ведь мы, как и он сам, знать не могли о его очень серьезном недостатке. Он не был рожден организатором, руководителем. Его голова была настроена на автономный режим деятельности. Причем исключительно — технической.

После окончания института Оливера направили на Южно-Уральскую железную дорогу, в демидовские места. Его назначили начальником знаменитой станции Кыштым. Но скоро выяснилось, что работа с людьми — не его дело. Однако руководство дороги оценило уникального специалиста и мудро распорядилось его интеллектуальным потенциалом. Сначала Сизова перевели в отделение дороги диспетчером, потом взяли в техотдел. И он пошел, пошел... Стал начальником Вычислительного центра дороги, а закончил свою профессиональную деятельность на посту заместителя главного инженера Южно-Уральской железной дороги.

Надо сказать, Дорога сама оценит способности каждого и направит в нужную колею. Двигайся, расти, шагай со ступеньки на ступеньку! Возможности профессионального роста — неограниченные. А некоторые сразу прирастают к своему месту и о чем-то большем не мечтают.

Я вспоминаю своего однокурсника Мишу Вишнякова, который до пенсии так и остался старшим инженером станции. Самый великовозрастный из нас, усидчивый и аккуратный, учился он только на «отлично». Отличался и сообразительностью, но не хватало ему «искорки». Из таких скромных «положительных героев» получаются хорошие исполнители. Каким Миша и оказался.

Работал он в Троицке, под Челябинском. Однажды я получаю от него письмо. Оказалось, прочел в «Гудке» о моем назначении начальником отделения дороги и прислал поздравление. А потом и сам приехал.

— Возьми, говорит, Петро, меня к себе на работу.

— Возьму... — с удовольствием согласился я. И предложил ему должность заместителя начальника станции.

— Не-е-т! Это не по мне. Я уже пробовал. Не получается. Ты возьми меня старшим инженером...

— Так что же на что менять? — не понял его я.

В конце концов, и он согласился, что не к чему затевать переезд.

Вот и получается: у каждого — свой пункт назначения. У кого — станция, а у кого — полустанок. Хотя, повторяю, все ребята собрались в нашей группе отборные: ни негодяев, ни дураков в нашем коллективе не водилось. И все мы сохранили со студенчества дружеские чувства друг к другу, традиционно встречались на юбилеях института, нашего выпуска, кто может, приезжают на юбилеи друг друга. Обмениваемся письмами и фотографиями. Какими бы мы ни были разными, а у большинства одна судьба — Железная Дорога.

Территория души

Все-таки интересно устроен человек. В отрочестве и ранней юности любит заглядывать вперед. И то, что он представляет, покрыто маревом мечтаний. Мы придумываем свою взрослую жизнь, не сомневаясь в возможности осуществить все задуманное. А к старости начинаешь разматывать «пленку» назад и с сожалением обнаруживаешь, что многое «не совпало». Но суровое время моего детства наложило свой отпечаток даже на наши мальчишеские фантазии. Жизнь рано заставила стать реалистами. Да, я, как почти все пацаны, мечтал о военном училище, но вовсе не из-за романтики ратной службы. Мы, дети войны, чувствовали себя в долгу перед взрослыми, потому что не могли рядом с ними защищать Отечество. Думая стать военным, я хотел выполнить свой долг. А когда война кончилась, я уже повзрослел и настроился на прозаическую действительность. И «подвига» теперь требовала разрушенная страна, которую нужно быстро «поставить на ноги».

Лежа на больничной койке и глядя в прозрачное весеннее небо, я вспоминал весну своей жизни. Как же так случилось, что специальность, о которой я и не помышлял, стала столбовой дорогой в будущее и моей судьбой? И как это деревенский парнишка, конюх и пастух, оказался для нее «профессионально пригодным»?

В том заслуга, разумеется, не только «босоногого детства». Локомотивом моей судьбы, как и моих товарищей, стал институт. На будущее наше работало здесь все: его полувоенный статус с жесткими порядками и дисциплиной, академизм учебного процесса, светлые головы и золотые души преподавателей. Насколько они были нами любимы, мы поняли только потом. А тогда нас просто покоряла их эрудиция, увлеченность своим предметом. И это передалось нам.

Восхищались математиком Алексеем Александровичем Савеловым. На его лекциях по интегралам и

дифференциалам мы не слышали звонков. Ловили каждое его слово. Надо иметь особый талант, чтобы «оживить» такую сухую и сложную науку, как высшая математика. А студентки наши и вообще, словно в нежных чувствах объясняясь, говорили Савелову, что они, мол, полюбили его дифференциалы как живые существа. Это трогало преподавателя, и он, слыша такое, заметно волновался. Я считаю, что Алексей Александрович научил нас улавливать логику цифр, уважать даже ничтожно малые величины. А это основа производственной аналитики.

Блестящим физиком и увлеченным своей наукой человеком был Герман Алексеевич Коновалов, который не мог не «влюбить» студента в свой предмет. С виду он казался очень спокойным, уравновешенным, даже бесстрастным, человеком. Но вот из-под этой оболочки вдруг лукаво сверкнули глаза юмориста и весельчака! Мы готовы были аплодировать чуть ли не каждой его остроумной реплике.

Боюсь, я не сумею подобрать точных эпитетов, чтобы охарактеризовать индивидуальности других наших преподавателей, которые, по счастью для нас стечению обстоятельств, оказались подарком судьбы. Отличные специалисты своего дела, люди с широчайшим общеобразовательным кругозором, все они и каждый в отдельности своим неповторимым талантом обогащали нас не только знаниями. Они исподволь формировали наши жизненные установки и принципы.

Я назову, хотя бы через запятую, еще несколько имен наших замечательных наставников, и эта скороговорка не умалит места каждого в моей памяти. Любой из них обладал «лица необщим выражением». Это и преподававший нам один из основных специальных предметов — «Станции и узлы» — Александр Михайлович Карпов, и Леонид Константинович Кудряшов по теоретической механике, и Григорий Иванович Румянцев — «гений» теплотехники. Трудно назвать увлека-

тельным предметом статистику, но и ее Анатолий Борисович Каплан умел подавать нам в таком виде, что мы научились «читать» статистические данные как зашифрованный образ явлений. А «ключ к шифру» нам подарил преподаватель. Или вот Виктор Тимофеевич Пак. Он привил нам вкус к политэкономии как рабочему инструменту каждого организатора производства. А как ревностно относился к своему предмету «Паровозы, тяга, подвижной состав, вагоны» доцент Александр Александрович Серегин! И привил-таки «тягу» к своему предмету. Потом он по-юношески радовался нашему рвению. Прямо таял, обнаружив, что студент перед экзаменом побывал в библиотеке и познакомился с дополнительной литературой по его курсу.

Сожалею, что затерял в памяти имя первого нашего преподавателя основ марксизма-ленинизма, судьба которого, скорее всего, закончилась трагически. Потому что однажды к нам на курс пришел секретарь парткома института Сергей Сергеевич Чернышев и растерянно сообщил, что наш «марксист» оказался «врагом народа». Его заменила Анна Ефимовна Кузьмина.

Смерть Сталина

Вера в вождя, Иосифа Виссарионовича Сталина, тогда в народе была беспредельна. «За Родину, за Сталина!» Под этим призывом любой советский человек готов был пойти на все. И отдать все. Даже собственную жизнь. Таково было морально-политическое состояние народа. Я не возьмусь объяснять причину такого феномена и даже не хочу стараться. Сам я в этом плане не был исключением, и до сих пор считаю, что именно подобная всенародная любовь к вождю и вера в его мудрость объединяла людей в несокрушимую силу, которой все было по плечу.

Так вот, начало марта 1953 года. По радио передают бюллетени о состоянии здоровья вождя. Чувствовалось, что от народа утаивают истинное положение. Потом сообщения становились все тревожнее. Уже не скрывали, что Сталин тяжело болен. На переменах, сразу после звонка, включалось радио, и все замирали.

Помню точно: была лекция по электротехнике. Вошел доцент Пахомов. Смотрю: нет моего друга Сани Ильина. Что-то задержался на перемене. Это потом стало известно: Санька узнал, что вот-вот будет важное сообщение, и решил подождать. Пахомов уже начал читать лекцию, как в аудиторию зашел Саня. Всеобщее удивление. Опаздывать на лекции в нашем вузе не позволялось. Пахомов резко повернулся к студенту:

— Это еще что такое?!

На Сани не было лица.

— Товарищ инженер-майор... — голос Ильина было не узнать. — Умер Сталин...

Все остолбенели. Мне никогда не забыть той минуты, лиц моих товарищей. И слезы на их глазах. Не скрою, я плакал тоже. Несмотря на то, что мои родители были репрессированы, никаких других чувств, кроме ощущения небывалого горя, в душе не было.

Но время затормозилось лишь на минуты. Преподаватель быстро взял себя в руки. Он вернулся на место и продолжил лекцию. Время такое: предаваться слабости было непозволительно. И никто не прекратил занятий, на производстве не встали станки. Жизнь не остановилась. Траур объявили потом.

Картина власти быстро менялась. Правительство возглавил Г.М. Маленков, Первым секретарем ЦК КПСС выбрали Н.С. Хрущова. Но всей жизнью страны продолжали руководить партия и комсомол. И единство партии и народа оставалось «монолитным». Мы покидали студенческую скамью не только с дипломами в «карманах», но и с партийными, комсомольскими билетами. Шел 1955 год, до разоблачения куль-

та личности Сталина еще оставалось некоторое время... Последнее время, когда мы искренне гордились своим революционным прошлым, первой на планете социалистической страной. И нашими великими вождями.

Как я чуть было не перепутал «стрелки»

Учился я легко и с удовольствием. Память у меня хорошая, любознательность — с детства. Увлекало меня все: и учебные дисциплины, и художественная литература любого жанра — мемуарная, историческая, о путешествиях, фантастика... Любил и люблю поэзию. Из Пушкина многое знаю на память. Увлекался искусством, но больше всего меня тянуло к технике. Инженерные дисциплины были моим «коньком». Любил черчение, позволявшее превращать воображаемое в зримое. Я умею «чувствовать» объем и линию, наделен от природы хорошим, верным почерком. Это, наверное, и определило желание после окончания вуза попасть на работу в проектный институт. Мы с Сизовым в институте бредили техническим прогрессом, который будем «двигать» на железной дороге, как только получим соответствующее назначение.

Предпосылки к этому были. Дипломный проект я делал на кафедре «Станции и узлы»: разрабатывал «реконструкцию станции». Руководителем моего дипломного проекта был начальник отдела станций и узлов «Сибгипротранса» Фельдман. Оказалось, что это палка о двух концах. С одной стороны, повезло, что курировал большой специалист. Но с другой... У моих сокурсников руководители дипломов были всегда под рукой — вузовские преподаватели. С ними всегда удавалось посоветоваться, получить подсказку. Они рядом! Мой же наставник был почти недосягаем. Всегда очень

занят, нередко — в командировках, да и проектный институт от нас далековато.

Но все неудобства явно перевешивало то, что со мной работал настоящий проектировщик, и я готовил диплом с расчетом на практическое использование своего проекта. И он получился тоже вполне «рабочим», пригодным к использованию в реальной реконструкции станционного хозяйства. Фельдман был мною доволен. А я еще на геодезической практике после первого курса мечтал попасть в «Сибгипротранс» на работу.

Что меня там привлекало? Творческая самостоятельность: каждый выполняет свою задачу. Стоишь себе у кульмана. Работа чистая, все в костюмчиках. Общаются культурно. Не то что на производстве, например, у путейцев, где я тоже был на практике и подрабатывал. Работа тяжелая, грязная. Сплошной мат...

Я не боялся физического труда. Мы так «вкальвали» на практике, что я в двадцать лет получил первую награду — знак «Ударнику Сталинского призыва». В 1951 году его вручил мне в торжественной обстановке в Новосибирском театре оперы и балета сам начальник Томской железной дороги П.Г. Муратов. Я очень гордился этой наградой, потому что из ста студентов ею отметили только восьмерых. Потом я не раз ловил удивленные взгляды преподавателей нашего института на моей гимнастерке: откуда, мол, у двадцатилетнего студента такой значок? Ездил я и помощником машиниста локомотива. Но мне казалось, что я способен на нечто большее.

Фельдман, возможно, и сам был бы не прочь оставить у себя перспективного молодого специалиста, но тогда нас распределяли исключительно на производство. На железную дорогу.

Но, как ни странно, меня это не разочаровало. Готов был к любому повороту. Однако, забегаая вперед, скажу, что потом я никогда не жалел, что не довелось попасть в «Сибгипротранс». Возможность «двигать тех-

нический прогресс» представилась и на производстве. И, думаю, мне удалось сделать даже больше, чем мог бы, окажись я на должности начальника отдела проектного института.

Вот еще один пример, что судьба не ошибается...

У меня не было карьерного честолюбия

Перед распределением я не боялся, куда пошлют, в какую географическую точку? Институт окончил хорошо. В фойе оперного театра, где проходил наш выпускной вечер с вручением дипломов, на специальном стенде лучших проектов висели и мои чертежи. Поэтому я имел возможность выбора, на какую железную дорогу отправиться служить. Кровными нитями я был связан со Славгородом. Малая родина! Там, в ста километрах от него, — места моего детства. Там жили мои родители и ждала меня молодая жена.

Кем туда поеду, тоже большого значения не имело. Я ведь не родился с мечтой быть каким-нибудь начальником. Напротив, начинал свою профессиональную жизнь с обостренным чувством ответственности: а справлюсь ли с порученным делом? Видно, нам так убедительно внушили, что железная дорога — зона повышенной опасности и важнейший стратегический объект, что я просто боялся. Не столько за себя, сколько за людей, с которыми придется работать. Ведь все взаимозависимо: ошибка или безответственность кого-то на самом незначительном участке работы может привести к катастрофическим последствиям. Потому что «малых», «незначительных» участков работы на железной дороге просто нет.

Наша «альма-матер» воспитывала своих питомцев не только строгими порядками, жесткой дисциплиной. Она дала нам возможность проявить все лучшее в себе.

Как ни покажется это кощунственным, определенную положительную роль в воспитании моего поколения сыграла война. Самоотверженный труд, обостренное чувство ответственности и коллективизма, искренний патриотизм были неотъемлемыми качествами большинства его представителей. А в институте я просто не позволил себе расслабиться.

И все же я понимал: полученный в институте багаж совершенно недостаточен для организатора производства, и знания надо постоянно пополнять. В любой момент может возникнуть ситуация, к которой ты не готов.

Но, как говорится, волков бояться...



ЧАСТЬ ТРЕТЬЯ

И КОМАНДИР, И «КОМИССАР»

Станция отправления

Мы с Мишей Плешковым получили назначение в Славгород. В то время на станциях даже на инженерно-технических должностях работали в основном практики. Или вообще люди без специального образования, в лучшем случае — техники. Поэтому в институте нас, молодых специалистов, предупреждали: учитите, в коллектив входить будет непросто. Практики все знают и умеют. А вы, может, и больше знаете, но ничего пока не умеете. Так что «мотайте на ус» и делайте выводы, кому у кого на первых порах учиться.

И правильно настраивали! Мы скоро убедились, что опыт в работе — уже сам по себе университет, а если практик еще и самообразованием занимается, то иному дипломированному специалисту он может дать несколько очков вперед.

Да мы и не были первыми в коллективе инженерами. Года за полтора до нас на станции сменили все руководство, и начальником назначили выпускника

нашего института Иосифа Александровича Абакумова. Он нас и принимал на работу. Был очень доброжелателен и всячески старался помочь нам проявиться как специалистам.

Но самый объективный «экзаменатор» — реальное дело. Оно сразу выставляет честную оценку и твоим знаниям, и уровню профессионализма, и способностям, требует не только крепкой теоретической подготовки, но и умения на практике принимать нужные инженерные решения. Что касается многочисленных правил и инструкций, то они даже у новоиспеченного специалиста должны «отлетать от зубов». Железнодорожники говорят: «Все наши инструкции написаны кровью». И это не просто метафора. В них каждое слово не допускает двойного толкования и стоит точно на своем месте. Что-то не так понял или сказал, или в спешке проигнорировал — и возможно самое страшное: гибель человека или крушение поезда. Недаром везде и всюду на железной дороге вы видите и слышите предупреждение: «Зона повышенной опасности»!

Поэтому многие молодые специалисты «срезались» на первом же практическом экзамене на допуск к исполнению должностных обязанностей. Со мной этого не случилось, и я стал легитимным дежурным по станции не потому, что «повезло». Просто в приложение к диплому нужен был хотя бы маломальский опыт. Я же окончил институт не только с хорошим дипломом, но и с приличными практическими навыками. Ведь даже в каникулы работал, лишь изредка наведываясь к родителям. Молодой же был! Хотелось одеться. На помощь из дому не рассчитывал: семья-то большая... Однажды все лето вкалывал на ремонте путей. А во время студенческой практики на сортировочной станции Московка Омского отделения дороги, сдав экзамен на допуск к работе, исполнял обязанности дежурного по парку. А это уже и есть первая инженерная должность.

Мой профессиональный багаж сослужил мне неоценимую службу еще в институте. Легче сдавать экзамены, когда ты не только учебник прочитал, но и пощупал все «железяки» своими руками. Важно и то, что я научился разговаривать с рабочими: знал, что с них спрашивать, что им отвечать. Да, некоторые вопросы мы, молодые инженеры, знали лучше, чем практики, и более опытные коллеги не стеснялись просить у нас совета. Но больше приходилось спрашивать и учиться у практиков и специалистов нам самим. Зато шло взаимное обогащение. И сближение.

«Обкатка» в деле сослужила мне добрую службу на первом же моем рабочем месте. Я легко вписался в коллектив, потому что не засел в кабинете. Ходил по всем постам, знакомился, разговаривал с людьми. Смотрел, что и как они делают. Чего не знал или не понимал, просил объяснить. И вообще — с головою окунулся в жизнь коллектива. Участвовал во всех станционных мероприятиях: партийных, профсоюзных собраниях и субботниках, посещал техникуму... Не только по долгу и обязанности. Для меня все было важно и интересно. Я находился на подъеме: вот это и есть настоящая жизнь!

Только вот жить негде. А моя Евдокия Васильевна решив, что с милым рай и в шалаше, никакой квартиры ждать не собиралась. Я получил сообщение, что она едет, и был очень обеспокоен.

Выход, однако, нашелся. При станции имелась промывочная крытых вагонов, предназначенных для перевозки зерна и соли. Пищевую соль грузили на станции Айнак, недалеко от Славгорода. Начальником промывки был Михаил Федорович Ищенко — прекрасный специалист и душевный человек. За стенкой цеха находился у него небольшой кабинет. Узнав, что ко мне приезжает жена, Михаил Федорович предложил: «Поживите пока в нем...»

С тех пор и навсегда...

Как вы уже знаете, судьба свела меня с будущей женой в Верх-Суетке, где жили мои родители. Летом я приехал на каникулы, пошел на танцы, увидел молодую «училку». У нее были изумительные глаза. Голубые, даже васильковые. И сама, как цветок, стройная. Этот пленительный образ прекрасно дополняло имя Евдокия.

С первого нашего свидания я понял — это мой человек! Мы чувствовали друг друга, словно наши судьбы слились еще задолго до первой встречи. В народе это называется родством душ. Когда Дуся с тоской вспоминала о родных местах, я догадался, как ей не хотелось ехать в нашу деревню...

— Моя родина, село Палецкое, — самое живописное в Карасукском районе место, — уверяла она меня. — Знал бы ты, какие у нас люди! Живут по христовым заповедям, уважают трудолюбие, осуждают пьянство и ложь. Никогда не откажут в помощи...

Из ее бесхитростных воспоминаний о детстве я узнал и о ней самой нечто очень важное. Меня растрогал ее рассказ:

...В нашей семье было четверо детей. Свой рабочий стаж я считаю с четырех лет. Когда родился мой брат. В комнате поставили люльку, меня посадили рядом. Мама сказала, что я должна за ним следить. Как заплачет — бежать за ней. Я оказалась на целые дни привязанной к этой люльке. И мечтала, чтобы брат поскорее подрос. Но через два года родился новый малыш. Потом еще... И я переходила от люльки к люльке.

Училась я хорошо. Мне все давалось легко. Когда в 1945 году я на «отлично» окончила семилетку,

учителя говорили маме: «Дусе надо учиться дальше. Как ни трудно вам будет, посылайте ее в город».

Но в семье я была первой помощницей. Мама почти сутками на работе, и в доме все держалось на мне, хоть росточком мала, и тонка, как былинка. Но — куда деваться: единственная, к тому же старшая дочка, остальные трое — мальчишки.

Чтобы остаться при маме, снова пошла в седьмой класс. Как ни странно, второй раз я его закончила уже с одной четверкой.

И все же мама решилась, и в 1946 году отправила меня в Славгородское педучилище. Я привезла с собой свидетельство об окончании семилетки за 1945 год с круглыми пятерками. В приемной комиссии решили: раз я пропустила целый год, должна сдать хотя бы один экзамен. Это был русский письменный. И я опозорилась! Слово «канонада» написала через «а».

Я попала в прекрасное учебное заведение. Не каждый институт давал такие знания. Русский язык и литературу нам преподавал профессор из Ленинграда. А как нас учили педагогике, психологии... Развивали навыки физиогномики. По картинам, фотографиям мы должны были «читать» характеры и судьбы. Как это все потом мне пригодилось в моей педагогической работе!

После окончания училища десять наших выпускников направили в средние школы. Пятерых — преподавателями математики, пятерых — русского и литературы. Всех в свои районы. Кроме меня. Меня отправили в глухомань, в Суетский район Алтайского края. Далеко от железной дороги.

А мне так хотелось к маме, работать на родине. Получать деньги и поддерживать семью. И я послала письмо в Министерство просвещения с просьбой направить меня на работу в свое село. Ответ при-

шел очень суровый: «Немедленно явиться на место работы по распределению».

Все подъемные я потратила на то, чтобы отправить больного брата в Мочищенский санаторий. И в середине сентября выехала к месту назначения.

Вот так сложилась судьба. Она не позволила мне миновать Верхнюю Суетку.

На мое счастье, там оказался прекрасный педагогический коллектив. После войны остались учителя из Москвы, Ленинграда, Воронежа, Краснодара. Часть эвакуированных, часть — сосланных. Какие это были люди! Когда, много лет спустя, нам рассказывали на семинарах по передовому опыту о новых педагогических методиках, я говорила, что все это уже было в моей первой школе. В Верхней Суетке.

Слушая ее, я даже заволновался: ведь если бы не бюрократы из Министерства просвещения, наша встреча могла бы не состояться?

Дождаться окончания института уже не было сил, и перед моим выходом на дипломный проект мы сыграли свадьбу. И все, что получилось у меня в жизни, это удалось нам с Дусей.

...Моя жена приехала в Славгород 20 апреля. Беременная, в кузове попутной грузовой машины, которую «проголосовала» на дороге. Провожал ее папа. Он очень просил водителя посадить молодую женщину в кабину. «Ну как с таким животом в кузов карабкаться?» Однако рядом с шофером сидел какой-то начальник, который и не подумал уступить свое место. Пришлось отцу на руках поднимать ее в кузов.

А ровно через месяц, 20 мая, у нас родилась старшая дочь, Ольга. И мы уже втроем обитали в этой маленькой конторке. Где-то рядом ходил и свистел паровоз,

мчались поезда. А за стенкой матерились промывальщицы. Но это не омрачало нашего молодого счастья.

Я с юности был жаден до работы, и весь наш незамысловатый быт держался на Дусе. Работал посменно и совершенно не выносил свободного времени. Потолкаюсь-потолкаюсь дома, под ногами у Евдокии Васильевны, немного позанимаюсь с дочкой, и начинаю «сучить ногами»: «Ну, нечего делать! Надо сходить на работу». И, хоть никто меня об этом не просит, иду на станцию. То какой-то вдруг график необходимо срочно составить, то схему вычертить.

Я понимаю, что был не очень заботливым мужем, мало времени уделял дому. Вроде, и без меня со всем справлялись. Супруга моя, Евдокия Васильевна, взяла воспитание дочек и все домашние заботы на себя, отказавшись от каких-либо собственных профессиональных планов. Наслаждайся, мол, своей работой хоть круглые сутки.

Когда появилась на свет вторая дочка, Дуся не могла надолго оставить работу. Моей зарплатой невозможно было обеспечить семью. А как быть с малышками? Я в это время работал первым секретарем горкома комсомола, с утра до ночи — «на местах», и дома меня почти не видели. А у Дуси и тетрадки, и пеленки. И обед надо успеть сварить, и в магазин сбегать. Выручила ее младшая сестра, Люба, которая на время переехала к нам, в «промывочную», из деревни. А потом пришлось подыскать няню.

Да так нам с няней повезло! Славная была девушка... Мать ее работала на станции промывальщицей вагонов. По дороге на службу заводила дочурку к нам. Галинка с удовольствием занималась нашими малышками, возможно, воображая себя «мамой», а их — живыми куклами. Но относилась к этой службе-игре очень ответственно.

Но и мы полюбили славную девочку и долгие годы поддерживали с нашей «няней» почти родственные отно-

шения. Галина Васильевна Зайцева, так теперь ее зовут, живет в Славгороде. Когда я там бывал, мы встречались, а переписываемся до сих пор, посылаем ей фотографии наших «девочек» и их детей. К тому же мы с ней теперь коллеги: Г.В. Зайцева тоже возглавляет совет ветеранов. На своей станции.

Так две женщины, маленькая и большая, обеспечили мне творческую и производственную свободу. Начальнику станции моя неутомимость нравилась. Наверное, от него и в отделении дороги уже были наслышаны о беспокойном молодом инженере. Весной я только начал работать дежурным по станции, а уже осенью меня назначают заместителем начальника. Более того, руководству местного отделения дороги, видимо, стало неудобно, что молодой руководитель, с женой и малым ребенком, живет в промывочном цехе. И дали нам комнату в коммунальной квартире на три хозяина.

Это было первое новоселье нашей семьи. Здесь мы прожили больше года. В мире и согласии с соседями. Евдокия Васильевна даже развела на клочке земли возле дома маленький огородик. Время было голодное, он стал хоть каким-то подспорьем.

Больше года я отслужил в должности заместителя начальника станции и почти полтора был секретарем первичной комсомольской организации. Своего времени я не жалел, и даже за этот короткий период мне удалось сделать немало полезного.

Мой первый трудовой коллектив в Славгороде насчитывал почти двести человек. И мне очень хотелось, чтобы стал он одной семьей. Как это было у нас в институте. Но не пришлось.

Тогда на железной дороге еще существовали политотделы. Однажды вызывает меня заместитель начальника политотдела по комсомолу и говорит:

— Тебя рекомендуют на работу в горком комсомола.

На дворе 1956 год. Полным ходом продолжалась целинная эпопея. Новые земли под пашню определил и Алтай, куда шли и шли веселые эшелоны. Встречать, размещать, организовывать молодых целинников, не ведавших запаха земли, должны были местные коммунисты-специалисты. Тоже — не агрономы и зоотехники. Наших инженеров-железнодорожников также отправляли вместе с комсомольцами-добровольцами поднимать целину. А мне вот предложили возглавить комсомолию города и района.

Как я был комсомольским вожакom

Когда меня пригласили в горком партии на беседу, я упорно отказывался от этого предложения. Мне нравилась моя инженерная работа. Хотя и был со школы комсоргом, но опыта руководства крупной комсомольской организацией не имел. Сгорю со стыда, если ничего не получится.

Тогда ко мне подошли с другого боку. В разгаре была общегосударственная программа подъема целины. Партийные органы давали «разнарядки» в трудовые коллективы: столько-то коммунистов-специалистов нужно направить на руководящую работу в целинные хозяйства. На собраниях коллективно решали — кого?

Такое собрание состоялось и у нас на станции. Предложили направить на село несколько человек. Но у кого-то нашлись уважительные причины, чтобы остаться, кто-то просто заупрямился: хоть из партии исключайте, а не поеду!

Начальником локомотивного депо был у нас Василий Денисович Ковальский. Он не стал сопротивляться, когда проголосовали за его отправку на целину. Безоговорочно подчинились еще несколько специалистов. Я тоже не стал упираться: надо так надо...

Ковальского назначили директором Славгородской МТС, что была на краю города. А меня «бросили» на городской комсомол. Ведь наш район стал целинным, и в дальние края ехать было не надо. На городской отчетно-выборной комсомольской конференции предложили на пост первого секретаря мою кандидатуру и единогласно за нее проголосовали.

Горком комсомола занимался тогда не только городской молодежью, но и сельской. До хрущевских административных реформ исполнительные комитеты советской власти в городе и районе были разные, а комитеты партии и комсомола охватывали как город, так и район. В Славгороде тогда проживало пятьдесят тысяч человек, примерно столько же и в районе. Но на селе населения становилось все больше: приезжали комсомольцы-добровольцы. И хотя новые хозяйства, как в Казахстане, у нас не возникали — добавился только один целинный совхоз, однако старые развивались бурно.

«Едем мы, друзья...»

Сначала приезжих, потеснившись, принимали к себе на квартиру местные крестьяне. Потом развернулось новое жилищное строительство. А к нему стали подтягивать так называемый соцкультбыт.

Многие приехали издалека, кто-то сразу с семьей, кто-то с нетерпением ждал, когда можно будет привезти родных. Но и холостяки быстро наверстывали упущенное: влюблялись, женились.

Какое это было упругое время! На все хватало сил и желаний. В маленьких клубах смотрели большое кино, к каждому празднику готовили концерты. На улицах до утренней зари звучали баяны и гармошки. Хотя с работы молодые целинники в страду возвращались домой тоже почти под утро.

Я-то включился в этот целинный водоворот уже через два года после его начала. Поднятая целина урожай дала небывалый. Хлеба narosло столько, что весь его не смогли ни убрать, ни переработать, ни сохранить. Много погнило. К такой хлебной реке не были готовы ни техника, ни хлебоприемные пункты.

Впрочем, тогда не справились с урожаем не только крестьяне, но и транспортники. Многих руководителей сняли с постов, в том числе и начальника отделения дороги Копьева, и начальника станции Славгород Серикова. Когда появились мы с Плешковым, все железнодорожное начальство там было уже новое.

Но и для меня целины хватило. Алтайский целик продолжали ворочать и в 1957 году. Напахали даже лишнего. Затронули и солонцы, загубив уникальные земли. При мне организовали и новый совхоз, близ районного центра Табуны. Он до сих пор, кажется, существует и, конечно, называется «Целинный».

Жизнеустройство, «осибирячивание» приезжих, создание из разнородной массы новоселов единых коллективов я считал своим комсомольским делом. Как людям, собравшимся из разных концов страны, «породниться», зажить общим домом? Никаким директивам этот процесс неподвластен. Он возможен только на эмоциональном уровне. Чтобы чужой край стал родным, надо не просто научиться пахать, сеять, управлять комбайнами, надо сдружиться. Тогда все трудности нипочем. Только добавляют азарта.

Я так думал. Хотелось как-то организовать молодежь на более активную жизнь. Стал практиковать совещания, пленумы горкома комсомола с участием секретарей комсомольских организаций предприятий, колхозов, совхозов.

Сам я терпеть не могу руководителей-«сухарей», которые собирают коллективы лишь затем, чтобы «доложить» и «задачить». Видел — люди это плохо вос-

принимают. Тем более такой стиль не подходит в работе с молодежью. Ее надо не «озадачивать», а зажигать и воодушевлять. Тогда и «задачи» будут выполняться.

Мы старались создавать условия, чтобы молодые люди, особенно приезжие, быстрее знакомились, сближались. Чтобы им стало интересно не только работать, но и жить. Даже самые официальные мероприятия, вплоть до пленумов, у нас завершались весельем. Музыка, песни, концерты или танцы... А летом часто выезжали «на природу», особенно на озеро Яровое. Я заказывал автобусы, и мы с песнями, шутками ехали купаться. Жгли костры. И это деревенской молодежи очень нравилось. Где им было дома отдохнуть душой? Тем более, что все секретари первичек — неосвобожденные. Времени на себя не оставалось. Поэтому они с удовольствием отправлялись на мероприятия, проводимые горкомом комсомола. Но главное — после официальных наших мероприятий можно было пообщаться в неформальной обстановке. «Расслабиться», как теперь говорят.

Создание такой атмосферы подняло мой авторитет среди молодежи гораздо больше, чем все «умные», принятые и записанные на бумаге решения.

Закрытое письмо

Я увлекся работой с молодежью. Сам же ведь еще молодой!.. И какой это был единый порыв — увеличить закрома Родины за счет целинного хлеба! Приезжие ребята быстро становились одной семьей, работали и жили на одном дыхании. Попасть в эту волну было азартно и приятно.

Но страну раскачивали и другие волны. Начался заразительный процесс «чистки истории», ниспровер-

жения идеалов и идолов, переоценки, казалось, абсолютных ценностей.

В 1956 году в партийные организации было «спущено» в порядке информации Закрытое письмо ЦК с разоблачением культа личности Сталина, а, помнится, в 1957 году начался процесс еще одного разоблачения — «оппортунистов» и «отщепенцев». Это было решение ЦК партии о так называемой антипартийной группе Кагановича, Маленкова, Молотова и «примкнувшего к ним» Шепилова. Его требовалось довести до всех коммунистов и обсудить.

Это было время, когда народ совсем запутали. Мы привыкли думать, что в руководстве партии — «монолитное единство», но вот рухнул «столп», олицетворяющий ее волю, и все закачалось. После разоблачительного доклада на двадцатом съезде партии, когда Н.С. Хрущев ошарашил весь мир своим сообщением о репрессивной политике Сталина, никто из членов Политбюро ни с прениями, ни с комментариями не выступил. Вчерашние верные ленинцы-сталинцы были словно в столбняке. Говорят, что лишь Ворошилов бросил тогда всего одну фразу: «Балаган!» — и ушел из президиума съезда. Но зато потом за освободившееся место «незаменимого» развернулась жесткая борьба.

Впрочем, ничего в прессе о том не писалось. Но, видимо, с этого и начались серьезные трения в высшем руководстве партии. Возможно, даже хотели сместить Хрущова. Он был тогда Первым секретарем ЦК, а Совет Министров возглавлял Г.М. Маленков, формально занимавший более высокую должность, чем Никита Сергеевич. И началась подковерная борьба...

У Хрущова сторонников оказалось больше, чем у Маленкова, которого с единомышленниками объявили антипартийной группой, вознамерившейся «реставрировать сталинизм». Правда, Ворошилова к ним почему-то

не решились «пришить», а «присовокупили» министра иностранных дел Шепилова.

Все перевернулось в один миг. «Сук», на котором мы сидели, еще не надломился, но резко треснул. Был дан приказ «выбросить» Сталина из истории как величайший позор страны. В парторганизации направили пропагандистов для ознакомления коммунистов с «закрытым» письмом ЦК и обсуждения его с «гневным осуждением». Но не всякий мог «плюнуть в колодец», из которого с детства пил. Каждому коммунисту приходилось определять для себя гражданскую позицию, искать ответы на непростые вопросы. А следующим шагом стал вынос тела Сталина из Мавзолея...

Надо сказать, что большинство людей моего поколения активно не выступали ни с критикой культа личности, ни с заверениями в верноподданнических чувствах новому руководству страны. Хотя, конечно, и тогда хватало таких, кто «перестраивался» моментально, кто чуть ли не на каждом углу кричал: «А мы знали... предупреждали!»

Во второй раз нечто подобное мне пришлось пережить в период горбачевской перестройки и после нее, когда стали презрительно говорить — «эта страна» и с восторгом варваров крушить свою великую державу. А почти двадцать миллионов коммунистов не смогли сплотиться, чтобы предотвратить величайшую трагедию. И только когда все развалили — спохватились...

«Да» и «нет» не говорите»

Возвращаюсь к «Письму»... Партийно-комсомольский актив был тоже «брошен» на организации для его обсуждения. Без выступлений «рядовых коммунистов», видно, было не обойтись. Требовалось всколыхнуть об-

щественное мнение. Но далеким от кремлевской политики людям трудно было разобраться, что к чему, откуда в мудром монолитном руководстве партии взялись эти «отщепенцы»?

Я помню настроение растерянности на таких собраниях. Ораторов вообще находилось мало, а сами речи — кратки и неэмоциональны. Конечно, звучали и слова поддержки новой волны внутрипартийной борьбы. Однако вряд ли они проходили через сердца, в которых царило полное смятение. Но, что поделаешь, — демократический централизм, и надо поддерживать решения партии. Поэтому люди, которых готовили для таких выступлений, скорее всего, говорили для протокола.

Как проходили эти «акции»? Без энтузиазма. Собирали коммунистов и комсомольцев. Зачитывали «Письмо». Ни вопросов, ни размышлений вслух я лично не слышал. Единственный вопрос звучал: «А нас не арестуют, когда мы будем выходить отсюда?»

После того, что обозначили потом как «культ личности», оцепенение народа было понятно. Люди еще очень долго боялись раскрыть рот. Это сейчас любят писать и говорить, что, мол, я все предвидел, знал и говорил... Как раз в основном-то народ ничего достоверно не знал. А кто и знал — должен был молчать, кто говорил, того уж мы не услышим.

Иное дело — неформальная реакция коммунистов. Беседы по душам. Так сказать, кухонные разговоры... Ведь, на самом деле, быть равнодушным к резким поворотам в партии, в стране, никто оставаться не мог. И каждый пытался осознать происходящее, сверить свою точку зрения с мнением близких товарищей. В то же время, в людях проснулся вроде бы уже забытый страх. Боялись откровенно разговаривать, собираться компаниями, даже ходить в гости.

Хотя в узком кругу все же встречались. Невыносимо ведь носить в себе «червяка сомнения». Русского

человека хлебом не корми, но дай выговориться, высказать наболевшее.

В ту пору был у нас председателем райисполкома Алексей Федорович Чертовских. Кстати, в Славгороде он был председателем совета дважды. Первый раз — до войны, потом, поработав уже после войны где-то в другом месте, был снова послан крайкомом партии в этот район. Это уже когда я работал в комсомоле. Я тоже входил в круг общения старших районных руководящих товарищей. Мы встречались на разных официальных мероприятиях, иногда меня приглашали даже на «рюмку чая». Там были разные разговоры. В том числе и о роковых для нашей страны годах: 36-м, 37-м, 38-м... Рассказывали разные случаи. Особенно запомнилась мне история, которую нам поведал Алексей Федорович.

...Обстановка тогда была еще более напряженная. Как в природе перед грозой. Опасались лишнее слово на людях сказать, не знали, кому можно довериться, кому нет. Тогда и у стен были «уши». Но разве можно долго вынести такое напряжение?

Однажды, накануне праздника Великой Октябрьской революции, мы с моим другом-прокурором договорились встретиться:

— Давайте с женой — к нам... Женщины что-нибудь приготовят. Посидим немного, поговорим по душам...

Собрались. Завели патефон. Чтобы никто не подслушал. Вытили. Разговорились... Всем как-то полегчало. Жены наши покраснелись, не прочь и потанцевать. И вдруг — стук в дверь...

Нас словно током поразило. Все замерли, глядя на часы. Как раз время «черного ворона». Забирали только ночами. Подъезжала крытая машина. Так же вот стучали в дверь. И дальше все по одному

сценарию: слезы жен и детей, торопливые сборы и обещание скоро вернуться. В этот раз мы все тоже подумали разом об одном. Я сказал жене:

— Иди спроси, кто там?

Могу только представить, с каким ужасом она шла к двери.

— Кто? — спросила охрипшим голосом.

— Начальник милиции...

Женщина упала в обморок.

Мы выскочили на шум. Открыли дверь. Там стоял перепуганный начальник районного отделения милиции. Хороший товарищ прокурора.

Пока мы приводили в чувство мою жену, он все извинялся. Но поймите, говорил, мне ведь тоже не с кем душу отвести. Просто не в состоянии в такой день быть одному.

Понемногу все пришли в себя, снова собрали на стол, но душевного общения уже не получилось.

Или вот еще одна история, о которой я узнал в такой же узкой компании. Газету «Молодость Алтая» в те смутные тридцатые годы возглавлял Валентин Пивоваров. И однажды, когда первым секретарем Западно-Сибирского края был еще Роберт Эйхе, журналиста, вместе с одним его коллегой, с которым они находились в командировке, забрали и держали в застенках более полугода. И все время пытали. Требовали, чтобы ребята признались в том, что, выполняя чье-то задание, готовили покушение на Эйхе. Когда силы и терпение иссякли, ребята «признались». И стали дожидаться расстрела.

Неожиданно им, «врагам», в каземат принесли личную одежду, так как даже тюремная роба превратилась в сплошные лохмотья. И отпустили. Только предупредили: «Забыть все!»

Журналисты ничего не поняли. До тех пор, пока вновь не оказались в Тюмени, где и узнали из первой

же купленной в киоске газеты, что самый главный коммунист края тоже оказался «врагом народа». И там подробно были расписаны его «злодеяния». Так вот, значит, почему их выпустили... Удивительно, что еще не представили к награде за революционную прозорливость в борьбе с «перерожденцами».

Но приказ — молчать! — они выполнили. И рассказали об этом случае только в период хрущевской «оттепели», когда стало «можно». Да и то в кругу самых близких людей.

Подобные разговоры со свидетельствами очевидцев или даже участников тех трагических событий, о которых официально стало известно после двадцатого съезда партии, помогали и нам, молодым, более объективно оценивать историю нашей страны. И все же для моих современников развенчание могучей личности Сталина было очень болезненным. С этим именем на устах мы выросли, с ним наш народ выстоял в самых трудных испытаниях. И почти все, кого я знал, выучились, нашли свое место в жизни, стали полезными обществу людьми. Я даже думаю, что и до сих пор в глубине души многих из нашего поколения покоится тот легендарный образ Сталина — великого вождя и «отца всех народов».

Но факты... Они вызывали изумление и негодование. Я вращался в среде образованных, думающих людей. Не могли же партийные и комсомольские работники не читать, не думать и не знать, что делается в мире и в нашей стране... И то, что открылось после смерти Сталина, вызвало революцию в умах и чувствах.

Если случаи, о которых стали теперь рассказывать очевидцы, были исключением, частными «ошибками», «вкравшимися» в широкомасштабный процесс очищения партии от «врагов народа», то почему этих исключений было так много?.. И куда же смотрела партия? Не верховное руководство, а рядовые коммунисты...

Ведь именно соседи и друзья-товарищи только и знали по-настоящему, кто чем дышит. И если ночью увозили честных и преданных делу социализма граждан, почему никто за них не заступался, не добивался справедливости?

Эти вопросы будоражили меня всю жизнь. Ответ на них я, конечно, нашел. В литературе. Но это привело к более глубоким размышлениям. Будучи уже состоявшимся человеком, со сложившимся мировоззрением, я читал «Библию». Меня потрясло то место, где Понтий Пилат вершил суд над Иисусом Христом. Народ с восторгом одобрил его приговор. Он истово кричал: «Распни!»

Две тысячи лет прошло с тех пор, а люди остались прежними. Они так же готовы забросать того, кого не понимают, или поверженного, камнями.

Я сам, еще в детстве, как раз в пору «всенародной борьбы» с «врагами» в своем отечестве, был свидетелем подобного.

Через дорогу от дома, где мы жили в Славгороде, был клуб, или «красный уголок», большого элеватора. Там проводились все культмероприятия: лекции, концерты, «крутили» кино. И нас, мальчишек, тянуло туда. Денег у нас не было, и мы норовили просочиться в клуб всякими правдами и неправдами.

Однажды мы с трудом пробрались в зал, а там ничего интересного. Ни концерта, ни кино. Только какое-то собрание. Потом я понял — «показательный суд». Я был еще мал и не разбирался в политике. Поэтому и не запомнил ни имен, ни содержания речей. Причем, говорили только те, кто сидел на сцене. А зал кричал: «Расстрелять!» Так дружно, будто лишь за тем и собрались, чтобы вынести кому-то этот страшный приговор.

Значит, вот как четко работала идеологическая машина! Видимо, людей собрали вовсе не для того, чтобы проинформировать о каких-то преступлениях и посо-

ветоваться, что делать. Эти «спектакли» были рассчитаны на мировую прессу и общественное мнение. Для иллюстрации, как единодушно советский народ поддерживает непримиримую борьбу с классовыми врагами. Хотя я уверен, что мои земляки расходились с того судилища со страхом и стыдом в душах. Но «пикнуть» против «линии партии» никто не посмел.

Народ был парализован страхом. Инстинкт самосохранения предупреждал: «Высунешься, завтра твои дети останутся сиротами».

Если говорить о моей реакции на доклад Хрущева о культе личности Сталина, то он произвел шоковое впечатление. И не только самим масштабом трагедии, цифрами, которые просто не укладывались в сознании. Меня потрясли, в основном, имена выдающихся деятелей партии и государства, военных, творческой интеллигенции. В этом списке я встретил, например, и знакомую фамилию бывшего первого секретаря Западно-Сибирского крайкома партии и даже кандидата в члены Политбюро Роберта Индриковича Эйхе. В письме ЦК партии приводились его последние слова перед расстрелом: «Да здравствует товарищ Сталин»!

Как же можно было «перемолотить» этот золотой фонд государства? Ответа на свои «как и почему?» я не находил. И что было правдой, а что — нет, мы, по моему, так и не узнаем никогда.

Время ушло, а эхо осталось

Но наступили уже другие, безопасные, времена. Повеяло свободой. Начался процесс реабилитации невинно репрессированных.

Вот и у нас в районе один из таких «счастливчиков», вернувшись домой, пошел устраиваться на работу. И вдруг узнал в кадровике... своего мучителя. Того, кто вел след-

ствие по его «делу», допрашивал и пытал. А теперь спокойно живет, и снова от него зависят чьи-то судьбы.

Опознанный оказался бывшим работником НКВД. В послесталинскую пору ушел из органов и даже успел сделать карьеру партийного работника. Лишь перед пенсией, согласно нормам кадровой политики, был направлен «в кадры». Тогда это считалось очень ответственной работой: до такого места надо было «дорастить», пройти определенные ступени карьерной лестницы.

Бывший «враг» не стерпел, отправился в горком партии и все рассказал. На бюро вынесли персональное дело кадровика.

Я, как секретарь горкома комсомола, тоже присутствовал на том заседании. Впечатление было тягостное. «На ковре» перед членами бюро бывший чекист (запомнил его фамилию) плакал... Нет, он не раскаивался. Он убеждал, что просто выполнял волю партии. И что любой из нас, оказавшись в том времени на его месте, делал бы то же самое. В силу революционной партийной дисциплины.

Мы сидели, опустив глаза. Понимали: этот человек отвечает сегодня перед нами не за себя и свою вину. Призвали его к ответу за то и за тех, кто не доверял собственному народу. И действительно, если бы тогда он не выполнил указаний своих начальников, сегодня бы не стоял перед нами. Многие из тех, кто пытал и расстреливал, вплоть до самих Ежова и Берии, потом повторили конец своих невинных жертв.

Бывшего чекиста из партии, конечно, исключили. Но уголовного дела, по-моему, так и не завели.

Фестиваль звенел повсюду...

А вообще-то, пожалуй, мне даже повезло, что именно в это время я оказался на комсомольской работе. В

стране происходило нечто новое, интересное. Несмотря на явный кризис идеологической политики партии, жизнь обновлялась на глазах. Страна звенела молодым энтузиазмом.

Это были годы не только героического подъема целины, но и проведения фестиваля молодежи и студентов всего мира. Гости съезжались в Москву, а подготовка к небывалому торжеству шла во всех городах и весях.

Фестиваль начался задолго до его официального открытия в столице и стал на самом деле, всесоюзным «долгоиграющим» праздником. Всколыхнулась вся страна. В каждом молодежном коллективе шел поиск талантов: тех, кто может петь, танцевать, плясать, играть на каких-то музыкальных инструментах, читать стихи...

И всю эту искрящуюся энергию аккумулировал комсомол.

Из самой яркой молодежи в каждом районе формировались делегации для участия в отборочных мероприятиях в областных, краевых центрах.

В основном это были «артисты», но с ними — два-три человека, на которых возлагались все организационные заботы. В нашей делегации ответственным организатором оказался я. А по совместительству еще и певцом, танцором, и вообще — кем только потребуется. Но «полководцем» — прежде всего. В мою задачу входило показать «товар лицом»: сделать все, чтобы наша делегация блеснула не только на концертных площадках, но еще и смотрелась.

Руководителям хозяйственных структур пришлось корректировать бюджеты, искать и находить средства на изготовление костюмов, формы для спортсменов, выкраивать время и деньги на организацию поездок больших групп молодежи в районные и областные центры, на репетиции и тренировки.

Для всех участников краевого фестиваля наши городские модельеры разработали свою форму одежды.

Меня, как комсомольского секретаря, тоже одели. Красивая была форма. Мы выделялись в Барнауле особой элегантностью. А ведь прошло всего чуть больше десятилетия после войны. Еще не изжили бедность. Как же мы радовались, видя друг друга нарядными! Ведь в то время даже не у каждого комсомольского секретаря имелась приличная рубашка «на выход». Не говоря уже о костюме.

Правда, мы щеголяли парадной униформой только на праздничных мероприятиях. Потом все это вернули.

В день открытия Московского фестиваля на центральных площадях областных и краевых центров состоялся свой праздник, с парадом делегаций городов и районов. Нам надлежало «красиво пройти» в красивых костюмах, с веселыми улыбками и остроумными речовками. А уж потом, на многочисленных концертных и спортивных площадках в парках, на стадионах по программе и графику выступали самодеятельные артисты и спортсмены, давали концерты профессиональные коллективы.

Проводились и экскурсии на предприятия. Там мы не только ходили и смотрели цеха, оборудование, но и с интересом общались с рабочими, инженерами. А иногда нас просили «показать себя», и мы могли что-то спеть, станцевать...

Конечно, все было согласовано и утверждено краевым фестивальным комитетом: куда идем в гости, на каких площадках выступаем. Утверждались программы концертов, тексты, время и место выступлений, обеды, ужины. Но все равно было здорово!

А на улицах царило нерегламентированное веселье. Молодежь танцевала, пела, знакомилась... Упивалась радостью общения. Всех пронизывало небывалое до этого чувство единения молодежи всего мира.

Но праздники кончились, и пришлось снова заниматься рутинной комсомольской работой: «готовить

мероприятия», бывать на собраниях, заниматься вопросами наглядной агитации, условиями труда и быта молодежи.

В комсомоле я научился понимать людей

Я не любил торчать в горкоме. Мне нравилось сесть на мотоцикл и — в село. Бывать в семьях, на фермах. Да и в городе мне больше было по душе неформальное общение в молодежных коллективах.

Нередко горком партии посылал меня своим представителем на партийные собрания в деревню. «Поедешь»? Никогда не отказывался. Мне было приятно лишний раз встретиться с нашими ребятами. Общались мы без всяких церемоний:

— Ваня, привет!

— Привет! Слушай, заходи после собрания к нам. Мамаля сегодня такие пирожки напекла... Я тебя с ней познакомлю. Чайку попьем...

— Какой разговор! Показывай свою хату, зайду обязательно...

Не в пирожках, конечно, дело. Я хоть и молодой был, а понимал деревенских людей. Если приехал к ним какой-нибудь начальник, особенно «партейный», все стараются с ним встретиться, поговорить. Пошутить. Вот, мол, мы какие смелые... Перед начальством не стелемся.

Умный начальник, будь хоть сам первый секретарь, тоже со всеми «запросто». Понимает, если к кому в хату зайдет, чаю попьет, эта семья долго потом будет с гордостью рассказывать всей деревне, как Иван Петрович в гостях у них побывал. Хозяйка расхвастается, «нарисует» целую картину во всех подробностях:

«...Первый-то секретарь... Из Славгорода... Гляжу — к нам идет. Прямо в хату. Меня все по имени... Ну, я,

конечно, стол накрыла. Утром как раз напекла пирожков с картошкой. Еще теплые были. Собираю на стол и боюсь: понравятся ли? Может, невкусные получились?.. А Петрович-то — два съел! Я им еще и в дорогу собрала. Отказывались, но все же взяли. И, уж и не знаю, почему зашел именно к нам, и так меня расхваливал?..»

И ведь подобные случаи действительно поднимали авторитет в глазах односельчан. Даже местное начальство, директор совхоза или председатель сельсовета, после таких «посиделок» районного руководства у рядового сельчанина почешет себе в затылке: «И почему это, действительно, Иван Петрович именно к Валентине Сазоновой в гости зашел? А я, дурак, ей лошадь не дал, чтобы сено привезти. Надо сегодня же распорядиться...»

Сибирский крестьянин испокон веков умел ценить доброе слово. Ни премиями, ни подарками по «красным дням», его не заменить. Человеческое достоинство — дороже всего.

Работа с людьми труднее любого инженерного решения. Так много всего надо учитывать: пол, возраст, настроения и даже национальные традиции и обряды. Этому я тоже научился на горьком опыте. А случилось вот что...

Товарищ и «кунаку» — друг и брат

Было начало хрущевской «перестройки». Направили меня по поручению горкома принять участие в партийном собрании в одном из колхозов. Там, в двух аулах, Куатовке и Бекердиновке, компактно проживали казахи. Бекердиновка почти развалилась, а в Куатовке хорошо работали, вели коллективное хозяйство.

Собрание было приурочено к завершению посевной кампании. Это у крестьян называется «отсевками». Моя представительская миссия сводилась просто

к участию в нем, а не к его проведению. Разница понятна: горком не вмешивался в организацию этого мероприятия, не навязывал ни мыслей своих, ни проектов решений. Конечно, предполагалось, что представитель горкома выступит, расскажет о положении в районе, деликатно подскажет вытекающие из текущего момента задачи.

Коммунистов-то в том колхозе насчитывалось всего человек десять, если не меньше, но в деревнях тогда был такой порядок — на партсобрания, если они не «закрытые», приглашали всех желающих. Народу собралось много. А после торжественной части — свое «мероприятие». С бешбармаком, выпивкой. Старший казах обратился ко мне со всей церемонностью. Как к представителю горкома партии. Пригласил остаться, поужинать с ними. Я не был на это настроен.

Ясно, что веселье затянется до ночи, в темноте по сельской дороге на моем трехколесном мотоцикле ехать опасно. Да и пить-то я еще не умел. Не научился в студенческие времена: организм не принимал. И так домой хотелось... Было мне в ту пору 26 лет. И я ужасно соскучился по дочкам. Одной и двух лет еще не исполнилось, вторая недавно родилась.

Я как-то отговорился, поблагодарил за приглашение и укатил восвояси.

Утром, только пришел на работу, — звонок от секретаря райкома: «Зайди...»

С порога вижу по выражению его лица: чем-то недоволен.

— Ты почему себя так ведешь? Совсем неграмотный? Не знаешь, что мы живем в многонациональной стране... Что надо уважать не только свои обычаи...

И так со мной крупно поговорил...

Оказалось, что в горком позвонили из этого аула, пожаловались, что приехал какой-то мальчишка и обидел их.

— Ты мог, — внушал мне секретарь горкома, — не пить, и долго не засиживаться. Но проявить уважение к национальному обычаю, соблюсти ритуал...

— Какой? — продемонстрировал я свое невежество в интернациональной сфере.

— Поблагодарить за приглашение, съесть бешбармак, выпить из пиалы шурпы. А потом мог и откланяться. Никто бы тебя не задержал. А теперь извиняйся!

— Перед кем извиняться-то?

— Хотя бы, перед председателем колхоза и секретарем партийной организации.

— Да что я такого сделал? Я просто не остался на ужин...

Так я познакомился с особенностями менталитета азиатских народностей. В радушии они не уступают русским, но их гостеприимство искреннее. Если тебе оказали честь, пригласили к столу, проигнорировать такое приглашение — значит, обидеть хозяев, проявить к ним неуважение.

Урок я на всю жизнь запомнил, и он мне пригодился в дальнейшей, уже производственной, работе с людьми, в общении с ними. Тут нет мелочей, надо все человеческие особенности учитывать. И я благодарен тем, кто обучил меня науке, называемой партийной этикой.

Моя «партийная школа»

С некоторых пор народу стали внушать, что партийное руководство советской поры — сплошь недоумки да нахалы. Моя «партийная школа» в Славгороде опровергает это нечестное утверждение. Среди местных горкомовцев я не видел ни тех, ни других. Наоборот, многое из того, что они делали для земляков, как говорили с людьми, мне было по душе. Я это воспринимал и перенимал.

Сам «первый» — Василий Александрович Клячев — был коммунистом с дореволюционным стажем. Усатый такой дядька, солидный, мне казался дедом. Хотя, пожалуй, всего немного постарше моего отца. Меня восхищала его манера общения с простыми людьми. Перед вышестоящим начальством, разными гостями из «края» он не заискивал, не сюсюкал. Держался с большим достоинством. Все четко, уважительно. А с народом в трудовых коллективах был прост и доброжелателен. Не выказывал себя «начальником». Немногословный, больше слушал других, чем говорил сам.

Мне импонировало, как он вел приемы посетителей. Не важно — кого: партийных работников или населения. На прием и тогда записывались загодя, предварительно информируя, в чем суть вопроса. И это не было бюрократической формальностью. Василий Александрович к этим приемам готовился, требовал от соответствующих чиновников исчерпывающую информацию по сути каждой просьбы. По ней он изучал имеющиеся возможности для помощи. В зависимости от этого и давал ответ, не позволяя себе беспочвенных обещаний. Но старался вести себя так, чтобы посетитель и не догадывался, что «первый» уже в курсе дела. Давал возможность человеку самому выговориться, дать собственные оценки по сути вопроса.

Я не раз присутствовал в кабинете Клячева при таких приемах «по личным вопросам». Не все они были «личными». Наши люди, болея душой за дело, всегда неравнодушны к недостаткам в его организации. Многие даже решались «подсказать начальству», как добиться толка или справедливости. В таких случаях «первый» поднимал на ноги весь райком, кому-то устраивал «разгон», кого-то «озадачивал»...

Но чуток был и к житейским делам. В подобных случаях становился по-домашнему прост, разговор с посетителем начинал с обязательной фразы: «Рад вас

видеть... С чем пришли?..» И взглядом подбадривал: мол, не стесняйтесь, рассказывайте.

И если даже принимал по какому-то вопросу отрицательное решение, обстоятельно его аргументировал. Приходили к взаимопониманию, и у «ходака» обиды на душе не оставалось.

Всю жизнь в нашей стране самым актуальным и безнадежным оставался квартирный вопрос. Бывало, придет, к «первому» доведенная до предела бюрократизмом мелких чиновников женщина, сама прекрасно понимающая, что и на этот раз ей не получить квартиры. Но она не «за квартирой» и пришла, а пожаловаться на «бюрократов». Василий Александрович заранее знает обстоятельства дела, но выслушает, чтобы не упустить какой-то неизвестный ему штрих. А вдруг он подскажет какой-то ход, способный помочь человеку даже в безнадежной ситуации. И запишет в свою тетрадку «узелок на память».

— С чиновниками наведем порядок, не сомневайтесь. Спасибо что подсказали... А вашу ситуацию возьмем на контроль, и при первой же возможности разрешим.

И это было не пустое обещание.

По случаю оказавшиеся в приемной «первого» не раз замечали: заходят к нему люди озабоченными, «вздернутыми», а возвращаются из кабинета с улыбкой на лице. Женщины нередко не могли сдержать своего восхищения: «Вот это человек! Ведь отказал, но понял и оставил надежду».

Такому стилю руководства я и учился у горкомовцев в Славгороде.

До сих пор не могу слышать огульную хулу на коммунистов. Мол, все они были такие-сякие, жулики. Честно скажу, среди рядовых коммунистов я жуликов не видел. Среди руководителей, конечно, попадались всякие. Но не потому, что коммунисты, а потому, что и

коммунисты — тоже люди, а они бывают хорошие и плохие, честные и нечестные.

И мои оставленные в комсомоле годы обогатили и ум, и душу, одарили теплыми воспоминаниями о товарищах, с которыми сроднила наша беспокойная юность. С некоторыми из тогдашних коллег мы долго поддерживали связь, а с кем-то «перекликаемся» до сих пор.

Ностальгия по будущему

Вообще-то работа с молодежью увлекла. От меня, комсомольского вожака, тогда зависело нечто очень серьезное. Удастся ли нам, «аборигенам», помочь приезжим ребятам обрести здесь, на Алтае, вторую родину? Им предстояло поднять целину, нам — обустроить их жизнь, обогатить наш край новыми идеями и талантами, влить молодую кровь в тихую провинциальную жизнь.

У нас это, кажется, получалось. Но... я что-то стал плохо спать ночами. Приедешь домой, с ног валишься от усталости, лишь бы до постели добраться. А ляжешь — сон не идет. Думаешь и думаешь: правильно ли начал свою трудовую жизнь? Ведь я почти не работал по специальности. Еще год-другой так проболтаюсь и дисквалифицируюсь.

Становиться профессиональным аппаратчиком я и мысли не допускал. Партийная карьера меня не привлекала, хотя в первый же год работы на станции вступил в партию. Потому что искренне стремился быть в первых рядах с теми, кто все свои силы вкладывал в социалистическое строительство. Но в этом строю свое место я видел только на железной дороге.

Просто отказаться от комсомольской работы я не мог, так как хорошо понимал грядущие последствия. Я ведь несколько раз просил отпустить меня с миром, но

мне намекали, что могу расстаться с партбилетом. А я дорожил им, как собственной честью. И ломал голову, как бы все же вернуться мне в профессию.

Чем больше я об этом размышлял, тем сильнее меня тянуло на «железку». Она мне снилась. Я вспоминал свою практику... Бывало, еду на мотоцикле по сельской дороге, а вижу перед собою шпалы и верстовые столбы.

Мне нравилось слушать свистки локомотивов... Мурашки пробегали по телу, когда, лязгнув несколько раз, словно отрываясь от рельсов, набирал скорость отходящий от станции поезд. Чаще, чем надо, «заскакивал» я на станцию, завидовал деловито пробегающим мимо железнодорожникам. И эта «двойная жизнь» становилась просто невыносимой.

Я несколько раз обращался в горком партии с просьбой вернуть меня на станцию. Но со мной на эту тему даже не хотели говорить. Я с большим уважением относился к первому секретарю горкома Василию Александровичу Клячеву. Думал, уж он-то меня поймет...

— Ну, Петро... Ты меня удивляешь, — с недоумением посмотрел он на меня, когда я прямо поставил свой вопрос. — Что может быть важнее в нашей стране, чем партийная работа? Сам знаешь, ее поручают самым лучшим. Тебе оказали высокое доверие...

Потом Клячева, уже очень пожилого человека, переизбрали. Его место занял Николай Николаевич Немчинов. Я начал ходить к нему. Тот просто от меня отмахнулся: вопрос, мол, надо решать только в крайкоме партии. А до крайкома далеко. Но я был избран членом пленума крайкома комсомола, и на собрания актива меня приглашали. И я решил попробовать этим воспользоваться. Пришел в организационный отдел крайкома партии, и — «карты на стол»: так, мол, и так, хочу вернуться на дорогу. Помогите...

— Не-ет, — сразу развеяли там мои надежды, —

кадровые вопросы только в компетенции секретарей крайкома.

— А как попасть к секретарям?

— Это уж как сможешь.

Я — молодой, горячий. Сразу — в приемную к Константину Николаевичу Пысину, первому секретарю крайкома. Меня развернули:

— Так не делается... Записаться надо.

— Да мне уже пора уезжать.

— Так уезжайте...

Я, хоть тоже «первый», накоротке с Пысиным знаком не был. Так что обойти «дремучий формализм и бюрократизм» нечего надеяться. Я немного знал «простого» секретаря, Александра Васильевича Георгиева, приезжавшего к нам в Славгород и общавшегося с комсомольским активом. У него в этом городе жили родственники, и держался он как «свой человек». Но и с ним говорить о моей работе не имело смысла, поскольку он ведал в крайкоме сельским хозяйством, а совать свой нос в чужую «епархию» в партии было не принято.

Я все-таки записался к Пысину. Но моя судьба неожиданно решила раньше назначенного дня приема. Кто-то, видимо, сказал Константину Николаевичу, что славгородский комсомольский секретарь просится к нему на прием.

Это было летом 1958 года. Крайком комсомола собрал пленум, не помню уж по какому вопросу. В перерыве ко мне подошел секретарь крайкома:

— Зачем-то Пысин тебя приглашает.

— Догадываюсь, по какому поводу. Наверное, передали мое заявление об уходе. А на какой час?

— Да беги ты... Он уже ждет.

Только я появился в приемной, как секретарь кивнула на дверь:

— Заходите.

Ну, думаю, сейчас все и решится. Если откажет, больше надеяться не на что.

Только открыл дверь кабинета, секретарь крайкома вышел из-за стола и направился мне навстречу.

— Вот так — да... Вот это Мысик!.. По фамилии, вроде, дак... ма-а-аленький... А ты — вон какой богатырь!

Пысин был костромской, волжанин, и непривычно для нас откровенно «окал». И от этого, должно быть, его речь казалась доверительно простой. Словно в деревне на завалинке. И я сразу успокоился, почувствовав искреннюю доброжелательность.

Но расслабился рано. Не так-то прост был Пысин, и вряд ли готов был вот так, спокойно, потерять одного из лучших в крае комсомольских вожаков. Я уже успел завоевать авторитет не только среди молодежи, но и партийный актив меня знал и уважал.

— Давай, проходи, — взял он меня за руку и подвел к приставному столику.

— Садись. И рассказывай, чем тебе не нравится партийная работа?

У меня и сердце екнуло: вдруг ляпну что-нибудь не то... Тогда для меня первый секретарь крайкома партии был недостижимой величиной. Даже когда я уже работал в Новосибирске, занимал солидные должности в управлении дороги и часто общался со всяким начальством, встречи накоротке с первыми секретарями обкома — Горячевым, Филатовым — все равно вызывали волнение. Авторитет партийного руководства в нашем народе был велик. А тогда... я и вовсе мальчишка. Но — сообразил...

— Почему — не нравится? Нравится... Ко мне претензий нет ни у горкома партии, ни у крайкома комсомола. Вроде, нормально работаю... А отчего надумал уходить — я вам объясню...

— Ну, дак объясняй...

— После института я проработал по специальности год. Ну, чуть больше — полтора. И уже третий год — на комсомоле. Я же дисквалифицируюсь. Еще пару лет — и какой я инженер? Да никакой! Потом, даже если заниматься партийной работой, прежде надо быть специалистом. Чтобы профессионально разбираться хотя бы в одном деле. Тогда станут уважать.

— От... это ты правильно рассуждаешь! — с удовольствием шлепнул широкой ладонью по столу секретарь крайкома. — И хорошо, что не врешь. Что ж, поработать на производстве — достойное желание. Все! Вопрос будет решен! — Пысин встал из-за стола и протянул мне руку.

Только я приехал из Барнаула, переночевал и вышел на работу, как на столе зазвонил «прямой». Первый секретарь горкома находился в отпуске, и «на трубке» был секретарь горкома Леонид Кальмуцкий.

— Заходи...

Мы работали в соседнем здании. Через минуту я уже у него.

— Так вот... Сейчас позвонили из крайкома. Когда пленум собирать? Ты подумал, кого рекомендуешь вместо себя? Сколько потребуется времени на подготовку пленума?

Как в сказке: то со мной на эту тему и говорить никто не хотел, то миг все решилось... Даже не верится.

— Десять дней хватит. Мы продумаем повестку дня, я подготовлю отчетный доклад, а вы пока согласуете с крайкомом кандидатуру моего преемника.

В то время все кадровые назначения не только в партийных, комсомольских органах, но и в профсоюзах проходили через организационный отдел вышестоящего партийного комитета.

И дней через десять или пятнадцать собрали пленум Славгородского горкома комсомола. И переизб-

рали первого секретаря. Им стал бывший второй, Владимир Петрович Абашин. И мы радостно поздравили друг друга: я его — с назначением, он меня — с отставкой.

Наконец-то я освободился и готов хоть бегом нестись на свою станцию. Но молодость есть молодость. Энтузиазма много, а практицизма мало. Горкомовский «портфель» оставил, а почву для новой работы не подготовил. Я же не думал, что меня так быстро освободят.

Утром пошел в Славгородское отделение дороги. Мое возвращение было неожиданным. Оказалось, работы на станции для меня нет. И в самом отделении специалистов — полный комплект.

Вот тут я и «сел». Чем семью-то буду кормить?

Разговор, вроде, закончен, но начальник отделения не спешит со мной прощаться. Погоди, говорит, ты без работы не останешься. В Купино решили освободить начальника станции. Николай Александрович Подосенов не справляется с работой. Запился мужик совсем. Подыскиваем замену. Поедешь на его место?

А что мне оставалось?

— Поеду.

Отделение дороги послало на меня представление в управление дороги. Приказ — и я отправился к новому месту службы.

Я снова железнодорожник

Поехал и принял станцию. Начал работать. Жилищники готовили квартиру для переезда моей семьи. Звонок из райкома: надо встать на партучет. Я еще в Славгороде с него не снялся. А это — другая область. Предчувствую осложнения. Еще раз «прокрутил» в памяти заключительный разговор с первым секретарем крайкома. Похоже, что совсем вычеркивать меня из спис-

ка своего партийного резерва он не собирался. Вот и не «нашли» мне места на станции...

Догадка подтвердилась. Приехал я в Славгород, пришел в горком сниматься с учета. Оказалось, Клячева там уже не было, первым секретарем стал Николай Николаевич Немчинов. Но и его в тот момент на месте не оказалось. Всем заправлял «второй» — Леонид Кальмуцкий. Я — к нему. Тот и руки не протянул. Взглядом уперся в стол. Словно пощечину мне залепил:

— Ты нас обманул!

— Как это? — не понял я.

— Нам известно, что Пысин отпустил тебя с тем условием, что через пару лет ты вернешься на партийную работу.

— Но никаких обещаний никому я не давал. Вы же знаете, что в Славгороде для меня не было места.

— Не знаю, не знаю... Не было, так обратился б к нам. Мы бы нашли тебе работу.

При мне вызывает по телефону начальника отделения дороги, члена бюро горкома партии Логачева. И передает мне трубку.

— Вот, — говорю, — не снимают меня с партийного учета.

Тут Леонид вмешивается в разговор:

— Как же так, Дмитрий Ильич? Как вы могли отпустить Мысика в другую область?

— Но у нас действительно должности для него не было. Что же ему — без работы сидеть?

Однако тот гнул свое:

— А ты что, не знал, что Пысин возлагает надежды на Петра? Не сообразил, что надо было его устроить хотя бы в пределах Алтайского края? Да, мы ему у себя в горкоме предлагали работу. Заведующим отделом. Любым, на выбор. Так он же не согласился...

Разговор становился нудным и беспредметным. Даже

сейчас работы по специальности они мне предложить не могли.

Логачев в прошлом был «гэбист». Твердый мужик. Я понял, что он убеждал горкомовца. Мол, далеко ли от нас Купино? Да и железная дорога у нас одна. И разве можно рушить планы молодого человека?

Они беседовали, а я думал, что без выговора меня не отпустят. Но каково это: начинать работу на новом месте с партийным взысканием?! Но Кальмуцкий положил трубку, улыбнулся мне, толкнул в плечо:

— Все. Иди, снимайся с учета. Мы с Николаем Николаевичем договоримся.

Но я был уже стрелянный воробей, насторожился:

— Опять под какие-то гарантии? Никаких обещаний я не даю.

— Иди, иди... Возвращайся на станцию. Твоя учетная карточка поедет следом.

...Сам райцентр Купино мне сначала не понравился. Я приехал туда в пасмурный день, все было серо. Паутина кривых переулков. Как попало натыканные дома. Никакого сравнения со Славгородом, с его строгой планировкой. Даже речка, и та — Галютиха. Мутная, грязная, вяло текущая. К ней тянутся какие-то обрывки улиц или переулков. Болото рядом. Единственная прямая улица и есть центр города. Или весь центр — одна улица. А все остальное — большая деревня.

Потом, когда привык, воспринял все по-другому. Богатый край. Щедрая земля. А какие озера! Чаны, Яркуль... Много мелких водоемов. Рыбы полно: просто рай для рыбаков и охотников. Я не рыбак, на озера мы ездили отдыхать. Но к охоте пристрастился. Правда, времени на эти удовольствия не хватало. Надо было наводить порядок на станции. Ведь прежнего начальника освободили не случайно. По образованию он был техником. Уже пожилой. Ко всему привык и со всем смирился.

Прежде всего, надо было «встряхнуть» коллектив, оживить деятельность общественных организаций. Чтобы люди работали не из страха потерять место, а с интересом и достоинством. Такое трудовое соперничество называлось социалистическим соревнованием.

Началась новая жизнь. Мне, как начальнику станции, дали хорошую квартиру в деревянном доме, с высокими потолками. Там даже русская печь сохранилась, чему была несказанно рада моя Евдокия Васильевна. Она у меня мастерица печь пирожки, а в русской печи они особенно пышные и ароматные. С соседями мы быстро подружились, люди в городке оказались доброжелательными, и мы почувствовали себя «на месте».

Все было интересно: новая работа, новый район. И область новая. Бывший начальник, Николай Александрович Подосенов, стал моим заместителем. Остался в коллективе и еще один бывший начальник станции, Сакин. Я сделал их своими помощниками, хотя они годились мне в отцы. Но это не создавало никаких трудностей. К тому времени я уже научился общаться с людьми. Я к ним обращался только на «вы». Я понимал: что-то получится в деле только тогда, когда коллектив будет на твоей стороне. И в первую очередь — команды «среднего звена». А для этого превыше всего важен моральный фактор: чтобы уважали тебя, а не только твою должность. На первый план тут выходят профессиональные и человеческие качества руководителя. Хотя и субординация на железной дороге — неременное условие исполнительской дисциплины.

В нашей стране все времена были трудными. Не исключение и шестидесятые годы прошлого века, когда я начинал свою карьеру на железной дороге. Трудовая дисциплина не соответствовала уставу и инструкциям. Люди разболтались. Ничего не делалось без рюмки. «Обмывали» успехи и неприятности, встречи и расставания, даже завершение серьезных мероприятий. И вот

Хрущев, хоть и сам пил «по-черному», объявил «пьянству — бой». Началось наступление на застолья в кабинетах. Всякие междусобойчики в трудовых коллективах были запрещены.

Но воздержание многим давалось с трудом. Я обозначил свою жесткую позицию. Прежде всего, попросил всех командиров производства категорически отказаться от спиртного на работе. Не из-за «моды на трезвость», а в силу производственной необходимости. Как хирург не имеет права с похмелья подойти к операционному столу, так и железнодорожнику недопустимо в таком состоянии заступать на пост.

Но как бы ни было трудно переломить ситуацию, какие бы эксцессы ни возникали в коллективе, я не позволял себе в общении с подчиненными раздраженного или повышенного тона. Того же требовал от других специалистов. Мы наложили запрет и на ненормативную лексику. Если уж объявлена война «антиобщественному поведению», надо начинать с себя, говорил я руководителям.

Тогда я все «почины» принимал за чистую монету. Коль с пьянством борьба, то руководители первыми должны переходить на чаек. Борьба с коррупцией? — тогда тоже ее начинали, значит, — никаких подношений. Пусть даже безобидных и с самыми искренними намерениями.

А в Купино, с его богатыми озерами, был отличный рыболовческий завод. Его руководство постоянно испытывало нужду в вагонах-ледниках, чтобы без задержек отправлять в торговую сеть копченую или мороженую рыбу. А как тогда было принято? Начальство находило друг с другом общий язык в решении проблем по принципу «ты — мне, я — тебе». И вот один из моих помощников, Сакин, как-то зимой приносит нам на квартиру полмешка мороженой рыбы. Евдокия Васильевна очень ее любит. Обрадовалась!

Я прихожу на обед, она хвастается: «Вот рыбки наловила...»

— Где взяла?

— Семен принес...

Я глянул на мешок, он был неполный.

— Ты уже брала из него?

— Нет!

Я — за телефон. Вызываю Сакина. Приходит.

— Это ваш мешок? Что это такое? — показываю ему на «презент».

— Рыба...

— Знаю, что рыба. Как она сюда попала?

— Директор рыбозавода к празднику послал.

— Ясно. Сейчас же забирайте. Как заходили сюда с мешком, так и уносите его. Чтобы соседи видели...

Мы занимали половину деревянного дома на два хозяина. Но с одним крыльцом. С соседями жили дружно и открыто.

Город небольшой, все, все и обо всех знают — событий немного. И уже назавтра «рыбный вопрос» обсуждали во всех людных местах. «Вот он какой, новый начальник! К этому с мешком не пойдешь...»

Вскоре я подал еще один повод для бурного обсуждения характера нового начальника станции.

Неосвобожденным секретарем нашей первичной партийной организации долгие годы был мастер погрузочной конторы Киреев. Честный, очень порядочный человек. И вот однажды он мне срочно понадобился, а его на станции нет. Интересуюсь — где? «Ушел в райком». Как — ушел?.. Он же у меня не спрашивал разрешения... «А зачем ему спрашивать? — отвечают. — Он же секретарь парторганизации?»

Появляется Киреев. Он намного старше меня, бывший фронтовик. Вроде, и неудобно над ним строжиться. Но факт нарушения трудовой дисциплины налицо. Человек самовольно оставил рабочее место. Спрашиваю:

— Где вы были?

— В райкоме партии.

— Кто отпустил? Я говорил с заместителем начальника станции по грузовой работе Трушковым, он ничего не знает.

— Да вы что? Ничего не понимаете в партийной работе?

Парторг стал наступать на меня, впору не ему, а мне оправдываться. Но «точки» в таких ситуациях ставит руководитель.

Так вот, на каком-то совещании в райкоме выступает наш Киреев и с апломбом говорит о непартийном поведении молодого начальника станции Мысика. Но в стране уже «наступила свобода», культ личности разоблачен, с репрессиями покончено. И я с трибуны, в присутствии всех секретарей парторганизаций района, об этом напомнил парторгу:

— Вы запоздали с обвинениями в контрреволюции. То время уже прошло.

Коммунисты меня поняли и поддержали. Тем более, партийный актив знал, что я приехал в район из города Славгорода, где сам был членом горкома. И больше меня не «воспитывали». А осенью того же года избрали членом бюро Купинского районного комитета партии.

Возможно, «виновато» тут личное дело. Оно ведь повсюду следовало за мной. В нем отражена вся моя партийно-комсомольская карьера.

И опять я попал в актив, снова партийные поручения: где-то побывать, выступить, провести «линию партии» на каком-то отчетно-выборном собрании...

И хотя, как начальник станции, я никакого отношения, скажем, к сельскому хозяйству не имел, но в качестве члена бюро райкома должен был хорошо ориентироваться в положении дел, разбираться в экономике района, уметь находить контакт с руководителями хозяйств.

И снова проблемы целины

Целинная эпопея еще не закончилась. Распахали много земли, вырастили хороший хлеб. Я пришел в июне, в августе начались массовые перевозки. Для своевременной отправки с элеваторов вагонов хронически не хватало. Сдерживала промывка вагонов под зерно. Она была самая примитивная и малопроизводительная.

Железнодорожники своевременно не справлялись с вывозкой хлеба.

Чтобы ускорить процесс, партия держала его под постоянным контролем. Во всех целинных районах сидели всяческие представители: из Москвы — министерские, «цэковские», из области — обкомовские и облесполкомовские. Перед ними стояла задача забрать хлеб, перед нами, железнодорожниками — его отправить, перед райкомами — организовать мобильную отпарку.

В этом запале иногда хлеб с полей даже не успевали сушить, и в верхах было принято решение грузить в эшелоны сырое зерно и отправлять в области, где мощности элеваторов недоиспользовались из-за низкой урожайности. Туда и перебрасывали зерно на просушку. Это была разумная система маневрирования производственными мощностями.

А вот нам некому было помочь, мы обязаны были перевезти все выращенное зерно. И досталось же мне в первый год! И осень дождливая, и вагонов не хватало, и элеватор не готов. Стоял он на берегу Галютихи, на другой стороне райцентра, и многие якобы видели, как по ночам с элеватора вывозили сгнившее зерно и бульдозерами стаскивали в речку. Сам я свидетелем этого не был, но поверить можно. Район хлебом завален, а гноить зерно всегда считалось преступлением, за которым следовало наказание. Люди были не виноваты, что не хватало перерабатывающих мощностей, и от беспомощности и страха могли прятать концы в воду.

Ну и я хлебнул лиха. Практики работы с зерновыми потоками у меня не было. Со всех сторон давление. Директор элеватора Бубенчиков, раза в два старше меня, засыпал райком партии жалобами на руководство станции. «Это что за начальник станции? Вагонов не дает!» — кричал он в кабинетах районных руководителей, «переводя стрелку» ответственности на другой путь.

А я и дневал, и ночевал на промывке. Там было ничего не приспособлено для таких темпов оборота вагонов.

Что представлял собой процесс подготовки вагонов к перевозке зерна с элеваторов?

Два пути, по одному из которых ходил паровоз. От него, из шланга, крутым кипятком промывали вагоны. Они же были очень грязные, из-под разных грузов, в том числе химикатов.

А какие условия работы? Как сто лет назад. И промывальщиками после войны в основном были женщины. После смены они возвращались домой мокрые, грязные. Ноги подкашивались от усталости: побегай-ка смену с горячим шлангом!

Отмаявшись в хлебный сезон, зимой я поднял в отделении дороги всех, кого можно: «Надо что-то делать с промывкой!» Мы удлинили пути, что дало больше возможностей для маневров. Все, что сумели — отремонтировали, подальше отвели стоки грязных вод. Из старых вагонов сделали бытовки: раздевалки для промывальщиков, вагонников, помещения для хранения материалов, инструментов, душ. И на следующий, 1959 год все прошло легче. И страдный сезон оказался более удачным, и я приобрел опыт организации осенних перевозок.

Теперь мы доставляли на элеватор порожняк сформированными составами. Изменили и систему ответственности. Раньше поступившие вагоны принимал, определяя соответствие техническим и санитарным требовани-

ям по чистоте и качеству, весовщик на элеваторе. Я сам са­дился в первый вагон состава, отправляемого на элеватор, сопровождал его, и там, на месте, ходил вместе с инспекторами, проверявшими каждый вагон. Как правило, все было в порядке, и приемка проходила спокойно. Но когда у них, на элеваторе, что-то не ладилось, начинались придирки. Более того, чтобы переложить с больной головы на здоровую, специально выискивали «брак».

Доходило до смешного. Как-то уперлась приемщица: отбраковывает почти новый вагон. Он, говорит, пахнет смолистым деревом!

— А чем же должны пахнуть новые, распаренные доски, как не деревом? И откуда вы знаете, что этот запах не нравится пшенице? — возмутился я.

Чем лучше у нас шли дела, тем больше я привыкал к коллективу, да и к самому району. Люди мне всегда были интересны, я быстро ориентировался в обстановке, увлекался делом, радовался успехам, переживал, если где-то не ладилось. Вот и тут, в Купине, быстро стал своим. Меня избрали членом райкома, потом членом бюро райкома партии. А в конце 1959 года, когда первый секретарь Дмитрий Григорьевич Колигов перешел на работу в облисполком, а на его место избрали председателя райисполкома Николая Васильевича Каурцева, меня пригласили в райком, потом в обком партии и предложили должность второго секретаря Купинского райкома партии.

— Не пойду! — категорично заявил я в обкоме. И даже не стал ничего объяснять.

Тут мне такую мораль прочитали... Особенно удивился моему упрямству Каурцев:

— И что ты привязался к этим «железкам»? Что такое — ваша дорога? Два рельса и шпалы. Грязь и холод. А мы тебе предлагаем интересную работу.

— Нет, моя работа интересней, — позволил я себе не согласиться.

В обкоме со мной говорили вежливее. Предложили подумать. Я сказал, что и думать не буду. «Сразу говорю: не хочу менять свою работу».

Потом к нам приехал Владимир Михайлович Зюляев, заведующий организационным отделом обкома партии. Наш, железнодорожник. Бывший начальник депо, потом — первый секретарь Мошковского райкома. Он приехал на бюро, с поручением разобраться с непартийным поведением Мысика. Но Владимир Михайлович был умным, деликатным человеком и грубо «давить» не стал.

— Я тебя не понимаю. Я ведь тоже — железнодорожник. Но партия меня послала на эту работу.

Я соображал, что тут шуметь неразумно, помалкивал... Но Зюляев спросил в упор:

— Ну, так ты определился?

— Как сказал... Я своих решений не меняю. Перед партией я ни в чем не виноват, но если вы считаете, что заслуживаю наказания — наказывайте.

— Да, будем наказывать. Я предлагаю объявить строгий выговор. С занесением в учетную карточку.

Я смотрю на членов бюро. Они в замешательстве. Секретарем по идеологии тогда был у нас в Купине Дмитрий Тимофеевич Гончаренко. Потом он стал первым в Чанах, затем — видным областным руководителем. Он не поддержал радикального предложения Зюляева. Воздержались и Каурцев с Князевым. Должно быть, сочли неудобным строго наказывать своего товарища — тоже члена бюро.

Князев даже разволновался. Видно, не предполагал такого поворота:

— Ну что мы, право?.. Я думаю, сам этот разговор — уже достаточное наказание для Петра Филипповича. Он и так тяжело переживает.

Я, конечно, переживал, но предлагаемое наказание считал несправедливым.

Решили «ограничиться обсуждением». И меня оставили в покое.

А вскоре после этого произошло важное событие: построили линию «Входная — Иртышская — Карасук — Камень-на-Оби — Алтайская», и отделение дороги переехало из Славгорода в Карасук. И мы стали ближе.

Но меня продолжал преследовать «кадровый вопрос». Руководству запало в мозги, что Мысик — просто находка в роли общественного лидера. Не хочет работать в партийных органах, может, согласится на профсоюз? А тут такой случай: наотрез отказалась переезжать в Карасук председатель районного профсоюза железнодорожников. И опять стали «прорабатывать» мою кандидатуру. Ну как же? Вся моя короткая биография говорила о том, что я «видный общественный деятель». В прошлом — секретарь горкома комсомола, постоянный член бюро райкома и горкома партии. А председатель районного комитета профсоюза железнодорожников по статусу — чуть ли ни второе лицо в отделении дороги.

Приглашают меня в отделение. Я сразу понял — зачем, и настроился решительно. Мне и тридцати нет, зачем с этих пор уходить в сторону от реального дела? Если уж на партийную работу не согласился, профсоюзная тем более меня не интересует!

— Нет, — сразу заявил свою позицию. — Ни за что не пойду!

О моей строптивости доложили самому начальнику дороги, Николаю Порфирьевичу Никольскому. До объединения в Западно-Сибирскую магистраль он возглавлял Томскую дорогу. Слыл высоким профессионалом, твердым и решительным человеком. Говорили, что спорить с ним бесполезно: прав — не прав, — упорно стоит на своем.

Нрав его мне довелось испытать на собственной

шкуре, когда по его вызову прибыл в управление к нему «на ковер».

Тяжелый разговор у нас получился. Николай Порфирьевич отчитывал меня как мальчишку:

— Да ты что себе позволяешь? Мы уже и в обкоме все согласовали.

Но и я уперся.

— Что ж, тогда так и будешь вечно сидеть в начальниках станции! — с раздражением подвел он итог не состоявшемуся диалогу.

А я был согласен и на такую перспективу.

Вернулся в Купино и с еще большим энтузиазмом продолжил работу. Вывести станцию «в люди» — этого требовало мое профессиональное достоинство и честолюбие молодости. Я спокойно переношу любые служебные неприятности, когда в случившемся «грехе» нет прямой моей вины. Если же чувствую, что и сам дал промах, не просто сделаю выводы, но сто раз подстрахуюсь, чтобы больше никогда не повторялось ничего подобного.

В чем особенность личной ответственности руководителя? В том, что он отвечает за промахи других. Ты только тогда можешь выставить себе положительную оценку за свой труд, когда сумеешь обеспечить высокое качество работы каждого исполнителя. Кто не умеет, того надо научить, а кто привык все делать «абы как», — избавлять от вредной привычки. В крайнем случае — избавляться от самого халтурщика.

Руководитель должен сам «заболеть» неуговорностью и ответственностью за каждый шаг, за каждую мелочь в трудовом процессе, и тогда эта «болезнь» станет и «заразной» и «хронической».

А поначалу, считал я, надо сплотить разношерстный наш «персонал» в одну трудовую семью. Тогда мы станем коллективом. Но одного желания и понимания для «рождения» коллектива мало. Люди должны почувствовать уважение к себе и заботу.

Я уже начал воплощать в жизнь намеченную программу создания для работников необходимых условий труда и быта на производстве. Еще с комсомола вынес я проверенную на практике идею «вместе работать — вместе отдыхать». Общие интересы, дружеское общение и за порогом «проходной» — это такой резерв трудового энтузиазма и творческого вдохновения! Люди станут по-другому смотреть друг на друга, иначе общаться, если будут встречаться не только при исполнении служебных обязанностей — в «робе», чумазые, уставшие и раздраженные, но и в праздничной обстановке, нарядной «упаковке», веселыми и раскованными.

Перед 7-м Ноября я волевым порядком потребовал:

— Приходите в клуб вместе с женами.

Клуб располагался в железнодорожном парке, недалеко от станции. Единственный на весь райцентр. Накануне праздника мы его забронировали для своего коллектива.

— После торжественной части будет концерт художественной самодеятельности. А потом — танцы. Даже столы накроем. Так что «явка» жен — обязательна! И — чтобы ни одного в рабочей спецовке я не видел!

Немая сцена. Верить — не верить? Но в семье стали приходить конверты с пригласительными билетами. «Уважаемая Ксения Ивановна! Приглашаем вас на праздничный вечер... Программа такая-то...» Вся женская часть райцентра обсуждала это чрезвычайное событие. «Нас... женщин... пригласили в коллектив наших мужей... Да, слыханное ли дело?..» Наконец-то можно доставать из шкафов нарядные платья, которые некуда было надевать!

Тот первый станционный вечер всем очень понравился. Правда, кому-то пришлось сказать: «Извини, но на следующий вечер мы тебя не приглашаем. Не умешь себя вести». Воспитательный эффект — удивитель-

ный! Оказалось, нет ничего страшнее для рабочего человека, чем отторжение коллектива.

Так было положено начало многолетней традиции. С тех пор к «красным дням» на станции стали готовиться загодя. Появились свои активисты. Оказалось, есть среди местных железнодорожников собственные певцы и плясуны, и они готовы показать себя. Нашлись и выдумщики, и затейники, и хорошие организаторы коллективного досуга. Они привлекали к подготовке к праздникам жен и детей. Завязывалась дружба семьями. Появился интерес к совместным делам.

Так стал складываться коллектив. Не просто — «работников», а людей, у которых много общего. И в службе, и в дружбе.

Более успешно пошли у нас и производственные дела. Навели порядок на постах. Затеяли строительство конторы. Наладили бесперебойную промывку вагонов. Купино ежегодно отправляло большие массы целинного зерна на просушку и переработку в другие районы. Мы едва справлялись. Под погрузку подавали вагоны разные: крытые, некрытые, требующие ремонта, чистые, грязные... Попадались даже из-под жира и химикатов... А к вагонам под хлеб — жесткие требования. Они должны быть не просто идеально чистыми, но и без всякого запаха. Перевозка зерна была под неусыпным контролем руководства дороги, города и области. И у меня не обходилось без неприятностей.

Однако в целом наша станция работала неплохо. Выбились, как говорится, в люди. Нас стали не только замечать, но и отмечать. И это приносило удовлетворение. Наша семья обзавелась знакомыми и друзьями. Но руководители подразделений железной дороги редко «обрастают мхом» на одном месте.

В моей биографии на Купино было отпущено почти четыре года.

«Полоса отчуждения»

...На Западно-Сибирской железной дороге шло строительство Средсиба — так называемого, Средне-Сибирского хода. Эта дорога соединяла Транссибирскую магистраль с Южно-Сибирской железной дорогой, уходя от станции Входная, рядом с Омском, через Иртышскую, на Карасук, Камень-на-Оби — Алтайскую — Артышту-Вторую.

По завершении ее строительства, как я уже говорил, из Славгорода в Карасук, ставший узловой станцией, было переведено и отделение дороги. Открывалась новая станция в Камне-на-Оби. Впрочем, она уже существовала во временном варианте для обслуживания потребностей строительства. Набрали туда на работу кого попало. Даже тех, кого выгнали с прежних мест, и чуть ли не прямо «с улицы». Когда новая линия дороги была пущена в эксплуатацию, потребовалось срочно формировать штат, налаживать хозяйство и перевозочный процесс.

Меня пригласили в отделение дороги. Я почему-то и не сомневался, что все уже согласовано, и возглавить новую станцию поручат мне. Так и вышло.

Наверное, я люблю начинать с нуля. Но все же попросил время, чтобы подумать и съездить осмотреться на месте. Городок мне пришелся по душе. Старинный, своеобразный. Живописный и ухоженный.

Вернувшись, дал согласие, и вскоре поехал принимать новую станцию. Забрал семью, потому что квартира для начальника станции была готова, совершенно новая. Там одновременно со всем комплексом станционного хозяйства шло и строительство социальной инфраструктуры: жилья, детских учреждений и т.д. В городе, ранее отдаленном от железной дороги, возникла трудноразрешимая проблема — найти специалистов нашей отрасли, сформировать работоспособный коллек-

тив. Требовались кадры всех специальностей: от билетных и товарных кассиров, дежурных по станции до мастеров-путейцев.

Часть специалистов приехала в Камень с других станций и городов, а стрелочников, весовщиков, билетных кассиров пришлось набирать среди местных жителей и учить их без отрыва от производства.

Словом, мне предстояло начинать работу на новом месте с формирования штата и налаживания трудовой дисциплины. Ведь железнодорожник, какой бы пост ни занимал, не имеет права на ошибку. Конечно, люди ошибаются, тем не менее, настроить коллектив необходимо так, чтобы все почувствовали — в нашей работе нет мелочей.

Небольшой городок почти патриархального уклада с трудом воспринимал наши «железные» требования. Но у меня уже был некоторый опыт работы с коллективом, появилось «чутье» на людей, и я довольно быстро обзавелся единомышленниками.

Как-то быстро мы подружились с Тенгизом Андреевичем Гогичашвили и его товарищами. Тенгиз был главным инженером мостопоезда, возводившего железнодорожный мост через Обь. Да и коллектив станции складывался неплохо, быстрее, чем я думал. Люди сразу поняли мои принципы и требования, и те, кого они устраивали, поддерживали руководство станции. Хотя, конечно, и становление коллектива, и организация работы проходили небесконфликтно. Но этот период был успешно преодолен, и станция заработала ритмично.

Но вообще мне пришлось на новом месте непросто. Местное население с непонятым упорством психологически отторгало железную дорогу. Железнодорожники и для местного руководства долго оставались «чужими». По административному статусу, железная дорога — экстерриториальная организация, руководство

которой даже партийным органам не подчиняется. В горькоме мы просто стояли на партийном учете.

К тому же по городской земле с появлением дороги пролегла наша «полоса отчуждения»: были «отрезаны» определенные площади с обеих сторон дороги и пристанционная территория. Это ничьих интересов не задело, никого никуда не сдвинуло, но оставило «зарубку» в головах.

Горожанам на первых порах станция была как бельмо на глазу. Их все раздражало: свистки локомотивов, запах каменного угля, бесконечная вереница вагонов... Но, главным образом, — жесткие требования железнодорожников к местным грузоотправителям. «Почему поданный порожняк станция требует загружать немедленно? А если — праздник? А если — некому? Вместо ответов пошли штрафные санкции. И отношения вовсе испортились.

В первый же день работы в школе, который совпал с 1 сентября, чуть ли не со слезами вернулась домой моя жена. Я видел накануне, как она волновалась, и все понимал. Новый город, чужой коллектив, незнакомые родители. Но характер у нее довольно стойкий — учительский, привыкла ко всяким детям и всяким родителям. Но тут радость встречи с новыми учениками была сильно омрачена.

Как всегда, я поздно вернулся с работы. Все вроде обычно: ужин на столе, Дуся улыбается. Но я чувствую — кошки у нее на душе скребут.

Поели... Говорю:

— Рассказывай!

— Знаешь, Петя... Я волновалась, как первоклассница. Незнакомый коллектив, родители... Меня не окружили, не обнимали, как других учителей, «мои» ученики. Это и понятно: мы еще не знаем друг друга. Но, когда прозвенел звонок и я пригласила ребят пройти за мной в класс, одна из родительниц проворчала, что-

бы я слышала: «Понаехали тут... От родной учительницы ребенка забрали... И отдали неизвестно кому... Вот завтра за руку возьму и переведу к Анне Ефимовне».

Я, как мог, успокоил жену. Люди, мол, не знают, что ты — хороший педагог, что у тебя есть и знания, и опыт. Но скоро все в этом убедятся.

В общем, так оно и вышло. Постепенно все наладилось. Дети — быстро, родители — постепенно к ней привыкли. И зауважали... Когда через два года мы уезжали из города, та самая родительница, которая собиралась перевести дочку в другой класс, подарила Евдокии Васильевне на память кастрюльку.

Но все же в Камне-на-Оби мы приживались трудно. Я люблю свое дело, в каком бы качестве и где ни приходилось служить на дороге. Но, как человек рациональный и требовательный к себе, всегда считал, что надо выкладываться по максимуму. Чего добивался и от подчиненных. Кого-то это категорически не устраивало, кого-то раздражало. Да еще, на беду свою, мне пришлось по должности начальника станции возглавить узловую комиссию по распределению квартир.

Новая станция, большое строительство. В том числе и жилья. Приезжали специалисты, которых надо было размещать, требовалось создавать приличные условия жизни и для местных работников. Но строили все равно меньше необходимого.

Ох, не дай Бог никому квартиры как выпрашивать, так и распределять!.. Согласно положению, жилищную комиссию возглавляет начальник станции. На меня пал тяжкий жребий. Очень скоро я стал без вины виноватым. Потому что при огромном дефиците жилья невозможно угодить всем. Даже не допустить ошибки при распределении трудно.

По понедельникам, как подметила моя жена, я приходил домой черный. Мы сами пережили период без-

домности и хорошо понимали людей в подобной ситуации. Но помочь всем возможности никогда не было. А люди есть люди, считают самой острой свою личную боль.

Кому не повезло в квартирном вопросе, переходили в стан моих недоброжелателей. Или — подхалимов. И еще неизвестно, что хуже.

И началась «борьба за справедливость». Одна из работниц, которой при распределении жилья не досталось квартиры, обратилась с жалобой в горком партии. Разбираться, почему так случилось, пришла ко мне корреспондент местной газеты Журавлева. Жена редактора. А сам редактор, как это тогда и полагалось по должности, был членом бюро горкома. Влиятельный человек. Наверное, поэтому сотрудник газеты сразу взяла наступательный тон. А возможно, и я не очень учтиво ее принял.

И вот под Новый год или сразу после него, потому что у нас стояла елка, я пришел на обед. Жена принесла мне его в комнату, потому что кухонька у нас была очень маленькая. И, как всегда, подала свежие газеты. Разворачиваю городскую. Вот это да!.. На два подвала — фельетон в мою честь... Заголовок такой: «Товарищ Мысик улыбается». Там были расписаны тяжелейшие жилищные условия обиженной семьи и нарисован яркий портрет бездушного бюрократа и самовластного распорядителя — начальника станции.

А девочка из этой семьи училась в классе у Дуси. Хорошая девочка. И жена, не поверив тому, что обо мне написано, решила навестить свою ученицу, чтобы самой разобраться в этой истории.

Там тоже лежала газета, а хозяйка была расстроена. Да, конечно, она жаловалась на то, что ей не дали квартиру. Считала, что давно ее заслужила. Но таким злодеем, каким меня «нарисовали» в газете, начальника станции не считает. Теперь расстраивается не толь-

ко из-за квартиры, но и потому, что так обидели человека.

Поистине велика сила печатного слова. Никто не будет разбираться, насколько ты на самом деле виноват. Доброе слово бежит, а злое — птицей летит. Вмиг сплотились все, кто чем-то был мною недоволен. Должен признаться: в деле я — жесткий человек. Хочу верить, что справедливый, но без экивоков. И вот, словно камень бросили в болото: пошли грязные круги. Не могу сказать, что начались гонения с молчаливого согласия секретаря горкома, но он не попытался ни в чем разобраться.

В Камне я испытал на себе тяжкий гнет недоброжелательства. Но рикошетом ударил он и в мою жену. Теперь если кто-то на станции был недоволен стилем моего руководства, если я кому-то в чем-то отказал, жены обиженных железнодорожников незамедлительно выражали негодование учительнице, супруге этого самого безжалостного Мысика.

— Знаешь, Петя... — как-то сказала мне Евдокия Васильевна, — я сегодня вдруг заметила, что стала ходить по улицам, не поднимая головы. Словно в чем-то провинилась перед всеми... Я раньше думала: достаточно быть порядочным человеком — и ты обеспечишь себе спокойную жизнь. Оказалось, это не так...

Опровержение в газете все же напечатали. И не опровержение даже, тем более не извинение, а нечто расплывчатое. Вроде того, что Мысик не такой уж плохой человек, просто ему как новичку было трудно принять оптимальное решение.

Причем это своеобразное «извинение» было напечатано мелким шрифтом, размещено в «темном уголке».

Жить в этом городе нам стало очень тяжело. Станция, которой я руководил, была хоть и не первой классной (третьего класса), но она только образовалась, и все требовалось налаживать здесь с чистого листа. Без

содействия горкома партии многие вопросы решать просто невозможно, но я там не находил поддержки. И общественное мнение настроено против железнодорожной станции. Все, мол, чем мы богаты в своем крае, теперь развезут по стране...

Однажды в разговоре с начальником отделения дороги мне пришлось коснуться сложившейся ситуации. И тот позвонил первому секретарю горкома:

— Мы к вам послали одного из лучших наших командиров. Потому что надо поставить на ноги новую станцию. Эта задача по плечу только компетентному, решительному и требовательному руководителю. Такие качества мы увидели в Мысике. А вы его не поняли. В таком случае, мы его от вас заберем...

А вскоре состоялась отчетно-выборная партконференция. На ней, как и следовало ожидать, критиковали руководство станции. Значит, меня. В основном за то, что при простоях вагонов под погрузкой или выгрузкой мы предъявляем штрафные санкции.

Так и было. А как иначе?

И я попросил слова. Сказал, что рачительный хозяин даже телегу использует с умом. А у вас сутками простаивают дефицитные вагоны.

В общем, как-то пытался объяснить, что у всех нас — и перевозчиков, и грузоотправителей одни задачи и проблемы. И один путь их решения — порядок на каждом рабочем месте и эффективное использование рабочего времени и всего железнодорожного хозяйства.

В заключение прений выступил один из секретарей крайкома и неожиданно одобрил мою позицию. И на следующий же день все переменялось. Я снова стал уважаемым человеком. Меня ввели в состав горкома партии, и даже избрали членом бюро.

Я уже проработал в Камне года два, как на отчетно-выборную профсоюзную конференцию отделения в Карасук приехал заместитель начальника дороги по

кадрам и социальным вопросам Иосиф Михайлович Чуфаров. Это была фигура! До «кадров» работал председателем дорпрофсожа.

Прямо там, в Карасуке, Иосиф Михайлович пригласил меня на беседу. Но как таковой ее и не было. Видно, Чуфаров хорошо знал обстановку, заранее ознакомился с моим досье и прямо спросил:

— Как ты смотришь на предложение возглавить станцию в Болотном?

А я там ни разу не был, не знал, что и ответить. Иосиф Михайлович, заметив мое замешательство, подбодрил:

— Твоя станция в Камне третьего класса, а Болотная — первого. Они у нас первопроходцы: им присвоено звание коллектива коммунистического труда. Мы ошиблись, назначив начальником Евстигнеева. Его надо заменить. А город тебе понравится. И Новосибирск рядом... Посовещуйтесь с Евдокией Васильевной, и сообщите свое решение.

Что до «коммунистического труда» болотнинским железнодорожникам еще о-очень далеко, я догадывался. Кто ж не знал, как раскручивают передовые починны? Где-то, действительно, новаторский прорыв, а где — просто резвые «последователи». Больше на словах, чем на деле. Но все равно! Меня всегда увлекали новизна и творческий поиск. И пусть не все там так блестяще, как говорится, но даже сам энтузиазм дорогого стоит. А как отнесется к этому предложению моя Дуся, я не сомневался. Так что сразу дал согласие. Даже на разведку не поехал.

Разговор наш состоялся в начале марта, а уже в конце этого месяца пришел приказ об освобождении меня от должности начальника станции в Камне-на-Оби и назначении начальником станции Болотная. Чуть ли не 1 апреля 1964 года мы собрали свои пожитки и поехали на новую станцию.



ЧАСТЬ ЧЕТВЕРТАЯ

ТРАНЗИТ

А на финише — орден

Я поехал вступать в должность в Новосибирское отделение дороги. Оттуда меня привезли на станцию Болотная. Представили. Бывшего ее начальника Евстигнеева назначили моим заместителем. А там такая ситуация. До него начальником был некто Моисей Абрамович Полуй. Ходовой мужик...

Во времена Хрущёва родилась идея борьбы за присвоение звания «коллективов коммунистического труда»: бригад, цехов и т.д. Умная, плодотворная идея. Хотя и с привкусом авантюризма, но и, бесспорно, с рациональным зерном. Она давала второе дыхание социалистическому соревнованию, в котором накапливалось все больше шлаков формализма. Это движение предполагало массу стимулов для профессионального роста и развития личности. Оно «возвышало», как тогда говорили.

Другое дело, что сама цель иллюзорна. Коммунистического, в марксистском смысле этого слова, труда при

низком уровне производительных сил страны быть не могло. Но не зря в народе любят анекдот про то, как хохол ест хлеб с салом. Он кладет ма-аленький кусочек сала на бо-ольшой кусок хлеба и начинает приближаться к заветной цели.

Вот и бывший начальник станции, Моисей Полуя, хоть и не хохол, уцепился за новую идею, как за бутерброд с салом. Он прибыл в управление дороги с папкой бумаг, социалистическими обязательствами коллективов, в подтверждение того, что весь коллектив станции вышел на борьбу за присвоение этого почетного звания.

Действительно, соответствующая работа там началась. Обязательства были вывешены на видных местах, комиссии их проверяли, и люди подтягивались. Ну, конечно, кто-то подтягивался, а кто-то и «потягивался». Все же «борьба» закончилась полной победой. Это звание было присвоено сначала станции, потом дистанции, затем вагонному депо. В конце концов, весь Болотнинский узел стал называться «коллективом коммунистического труда».

Однако вскоре после этой оглушительной победы самого Полуя, видно, за какие-то грехи, со станции убрали и перевели в Белово. А на его место назначили Евстигнеева. Он был лет на десять старше меня, фронтовик.

В то же время, когда модное движение развивалось и ширилось, появился закон о привлечении к уголовной ответственности за очковтирательство. Возможно, это была оперативная реакция на массовую фальсификацию итогов коммунистического соревнования, возможно — просто профилактическая мера. Во всяком случае, хватка у Евстигнеева оказалась не такая, как у Моисея Абрамовича, он не проявлял прыти своего предшественника, и производственные показатели станции блекли на глазах.

Почему? Да потому, что новый начальник станции, хоть звезд с неба не хватал, но был человек честный. Он не выдержал инерции лакированной статистики и отчитывался перед управлением дороги теми показателями, какие на данный момент существовали на самом деле. И они «обрушились». Ведь при Полуе такой, например, показатель, как простой вагонов на станции, был сведен чуть ли не к нулю. И Евстигнеева стали критиковать где только можно. К тому же он оказался неважным организатором, да и характер для такой работы у него был слабоват.

По мнению вышестоящих руководителей, назначивших меня на эту должность, я должен был возродить былую славу станции Болотная и всего коммунистического узла.

Я стал разбираться в делах и пришел в замешательство. Да... Сколько же накуролесили, чтобы прославиться! Все их прошлые «достижения» — чистой воды очковтирательство. Стало понятно: придется наводить элементарный порядок буквально во всем. И хотя за моими плечами уже имелся какой-то багаж, сложившиеся принципы руководящей работы, добиться того, чтобы захваленный коллектив посмотрел правде в глаза и отправился «догонять» сам себя не на словах, а на деле, — задача, какой мне еще решать не приходилось.

Представьте себе. Ты говоришь какому-то руководителю, что его цех работает ниже своих возможностей, подсказываешь, что делается не так и как можно работать лучше, а он тебе в ответ: «Да нашему коллективу — первому! — присвоили звание бригады коммунистического труда! И вообще... До вас мы лучше работали».

Шел 1964 год. Очередной продовольственный кризис. В магазинах страшные очереди за продуктами. Женщины там простаивали часами, обмениваясь информацией, и от скуки поливали разное начальство. Очень удивилась моя жена, когда услышала, как кроют и меня.

И когда я успел насолить людям? Ведь мы совсем недавно здесь появились... Но люди есть люди: когда им плохо — ищут виновных. Когда тебе плохо — стараются помочь.

В первую же болотнинскую осень жена моя расхворалась и угодила в больницу. Девочки оказались на моем попечении. Но когда мне было варить и жарить? Приду в обед в столовую, наберу пирожков, вот нам с дочками и ужин. А заведующая столовой в недоумении. Бывший начальник станции никогда не заходил через парадную дверь и не обедал в общем зале. Сначала для меня тоже накрывали наособицу, но я ни разу этим не воспользовался. Вот однажды она и решила выяснить, в чем дело:

— Петр Филиппович, вы что — так любите пирожки?

— Да вы знаете, — признался я, — жена в больнице, а я ничего не умею готовить. А дочки еще маленькие.

Женщина заволновалась, завела меня в пищеблок, предложила какие-то полуфабрикаты.

— Вы не стесняйтесь, — искренне захлопотала она, — приходите ко мне с девочками. Мы вас здесь и покормим.

И было в ее голосе столько сердечного участия, что на душе потеплело. «А ведь хорошие у нас люди, — подумал я тогда, — просто мы плохо их знаем».

В работе с новым коллективом мне было на кого опереться. Я сразу почувствовал, что меня понимают, поддерживают и всегда готовы подставить плечо руководители общественных организаций станции. Не в порядке формальной субординации я назову первым из моих новых товарищей и помощников секретаря партбюро Ивана Филипповича Дудкевича.

Но что стоил партком без профкома, а мы с Дудкевичем — без Виктора Михайловича Исаченко, председателя профкома? А третьим членом нашего «боевого

штаба» был участник Великой Отечественной войны, ныне уже покойный, начальник отдела кадров Сергей Александрович Ильин. Но не перечислить всех других, умных и талантливых коллег, которые встретились мне на этой станции и уже навсегда остались в сердце!

Прошло время, и ситуация на дороге, в том числе и на нашей станции, резко обострилась. Возникла глобальная проблема несоответствия пропускной способности отдельных участков дороги возросшим грузопотокам.

Жизнь превращалась в бесконечное «давай-давай!». При таких темпах и нагрузках проколы просто неизбежны. А с кого за них спрашивать? С начальника станции да начальника депо. Мы с Алексеем Григорьевичем Резниковым почти каждый день писали «объяснительные», ездили в отделение и управление дороги отчитываться. А однажды грянула беда...

Это случилось вскоре после моего назначения начальником станции. В вагонном депо произошел мощнейший взрыв. Взорвалась цистерна из-под горючего. Были жертвы. На нас с Алексеем Григорьевичем завели уголовное дело.

Конечно, прямой вины ни Резникова, ни моей в том не было. Ведь как все получилось? На пропарочную станцию поступили вагоны, которые направлялись на ремонт. Перед сварочными работами цистерны пропаривались очень тщательно, чтобы в них не оставалось газов. Вот и на этот раз их пропарили как обычно, оформили соответствующие документы и подали на ремонт. Мужики залезли в цистерну, и только начали варить, как раздался взрыв. Да такой, что потолок приподняло, плиты рухнули, придавив несколько человек. Двое погибло.

Прокуратура начала расследование. Пошло оно и по партийной линии. В те времена руководителей привлекали к уголовной ответственности только с разре-

шения партийных органов. Нас вызвали вначале на партбюро своей «первички», потом — райкома партии.

Происшествие анализировали во всех деталях. Личной вины нас с начальником депо не установили. Но мы — руководители и косвенным образом отвечаем за все. Спору нет, партийное взыскание оба получили заслуженно. А в прокуратуру сообщили, что мы наказаны по партийной линии. Этим и ограничились. Однако все происшедшее я пережил очень тяжело.

Я часто вспоминаю «ключевой» эпизод, перевесивший чашу весов в мою сторону. Приехал к нам на «разбор полетов» начальник отделения дороги Житнухин. «Снял» текущие показатели, они не удовлетворили. Выступая перед руководством и специалистами, начальник отделения ностальгически напомнил:

— При Моисее Абрамовиче вы были передовой станцией. Значит, умели работать?

А я возьми и скажи:

— Александр Сергеевич, сначала надо навести порядок в учете, а потом уж и разбираться с былой и будущей славой. Вот вы верите, например, что на станции за год не было ни одного случая простоя поездов?

— Как? — пришел в недоумение Житнухин.

А я продолжаю называть другие «дутые» цифры.

— А когда Евстигнеев стал показывать то, что действительно есть, показатели, естественно, ухудшились. Дайте время, и у нас все будет нормально. Только не надо ничего сравнивать. Потому что если глубже копнуть, никакого коммунистического труда в коллективе и не было. Работали, как все, имелись и успехи, и провалы. До идеала же — как до Москвы.

Я имел в виду не только «натяжку» показателей. Нас учили коммунизму, понимая под этим идеальное общество. Не просто с высочайшим уровнем развития производительных сил, но и отношений: производственных, межличностных. Идеальный порядок везде: на

производстве, в быту, в поступках. Высокая культура, духовное совершенство. Все условия для всестороннего развития личности.

Что из этого «набора» было в наличии у наших железнодорожников?

Даже «внешность» станции не соответствовала высокому статусу. Мне пришлось наводить элементарный порядок в помещениях, на вокзале, возле вокзала. На рабочих местах. В технологиях.

А стиль общения в коллективах? По-прежнему матерно-развязный. Свободное время чаще всего прожигается за бутылкой.

— Так что я не считаю наш коллектив достойным высокого звания, — подытожил я свое вызывающее выступление.

— Да ты что? — не поверил своим ушам начальник отделения. Такая была красивая «картинка», «утерли нос» чуть ли ни всей дороге. И что же? На деле — мираж? Вашу станцию приводят в пример все партийные органы. Не вздумай воду мутить! — не сдавался Александр Сергеевич Житнухин.

Послышался подхалимский шепоток, осуждающий «новую метлу»: только, мол, приехал, и уже хочет всех учить...

Но начальник отделения был умный мужик. Он уже все понял. И, отказавшись от «домашней заготовки» — предварительно согласованного в верхах решения, неожиданно меня поддержал.

С тех пор мне стало работать легче. Я почувствовал уважение и доверие к моим управленческим решениям. Безусловно, оценил и все хорошее, что было до меня сделано, особенно в пору азартной борьбы за присвоение почетного звания. Ведь, бесспорно, в самой идеологии движения за коммунистическое отношение к труду был заложен глубокий смысл. Работников оно «приподнимало»: передовикам присваивали звание «Удар-

ник коммунистического труда», в торжественной обстановке вручали значок. Эти знаки отличия люди носили с гордостью. Гордились своими «ударными» работниками и их семьи, дети. Моя жена замечала, что ребята из таких семей старались учиться лучше. Это ли не подтверждение истины, что «труд есть дело чести, доблести и геройства»?

Вообще соревнование играло огромную роль в развитии производительных сил страны. Оно ведь задевало самую суть человека — его гражданское, профессиональное и личностное достоинство. Я осуждаю глумление некоторых журналистов над нравственными ценностями социализма. Непокколебимо убежден, что моральный фактор имеет более высокий созидательный заряд, нежели материальный. Деньги удовлетворяют человека, почет и уважение — возвышают.

Поэтому лично я строил «концепцию» руководства с опорой на «человеческий фактор». Я уже проверил однажды на практике свой первый шаг на руководящем поприще, направленный на сплочение коллектива. Здесь в моем арсенале появился новый «инструмент» воздействия на коллектив: соревнование за коммунистическое отношение к труду. Одно из его правил гласило: «Справился сам — помоги товарищу». Да и все другие принципы этого движения, нацеленные на повышение трудовой дисциплины, развитие новаторства, экономию и бережливость, взаимную ответственность работника и его коллектива, работали не только на экономику. Они делали людей интереснее, многограннее, ярче.

Так что у нас на станции Болотная по-прежнему подводились итоги соревнования бригад и смен коммунистического труда. Отказались мы только от показухи.

А с чего начинать «единение душ» в коллективе, я уже знал: с совместного праздника. И сам дотошно изучал тех, с кем оказался «в одной лодке». Со всех кон-

цов дороги прибывали специалисты. Личное впечатление дополняли «личные дела». Где родился, что окончил, где работал, за какие «грехи» переведен или что послужило причиной «собственного желания»? Все надо было учесть, ибо это связано с безопасностью движения и охраной жизни самих железнодорожников. Но и новому человеку надо помочь найти свое место, наладить отношения с товарищами.

Моя собственная «акклиматизация» произошла естественно и незаметно. Уже осенью на отчетно-выборной партийной конференции меня избрали членом райкома партии. Так вышло, что за полгода до моего приезда в Болотное первым секретарем там стал Дмитрий Григорьевич Колигов, с которым мы вместе работали в Купинском бюро райкома. И вот наши дорожки снова сошлись. Колигов и предложил избрать меня в члены бюро, и его рекомендации оказалось достаточно.

Среди хозяйственных руководителей я был единственным членом бюро. И это налагало на меня дополнительную ответственность за решение проблем других производственных и транспортных предприятий города. И мои предложения и суждения воспринимались с заинтересованным вниманием.

Кстати, я проинформировал райком и о своей вызывающе несвоевременной идее. Ведь в стране раскручивался очередной виток борьбы за трезвость, а я сообщил:

— На торжественном вечере в честь праздника Октября я разрешу накрыть в Доме культуры столы для нашего коллектива. И даже завезем пиво.

— А если твои перепьются?

— Не перепьются... А случится какая-то неприятность, я буду отвечать. Мы назначим на дежурство своих людей, и если — с кем не бывает — кто и переберет, на своей машине доставим домой. В общем, гарантирую порядок.

— Но ты смотри... А то опозоришься... Ведь отвечаешь за коллектив коммунистического труда.

Я говорю:

— Дмитрий Григорьевич, давайте попробуем. Испытаем и меня, и коллектив. Этот «эксперимент» поможет мне узнать о людях то, что ни на одном собрании или производственном совещании о них не узнаешь.

В райкоме-то я договорился, но проблема оказалась в другом — собрать людей. Не существовало тут такой традиции — вместе отмечать праздники.

А рядом с вокзалом был большой клуб. Обычно полупустой. А ведь городок-то железнодорожный. Большая часть мужского населения, так или иначе, связана с железнодорожным узлом. И вот перед праздниками я сам ходил по цехам, призывая наших рабочих приходить в клуб семьями. И не просто призывал, а прямо-таки спускал «разрядки»: от движенцев столько должно быть, от кондукторов — столько... Собрать поголовно всех — в клуб не поместятся, пустить «явку» на самотек — будет, наоборот, очаг культуры полупустым. А так своего рода делегирование получалось. И воспринималось как поощрение. Про праздничные наряды не говорил — люди жили еще очень бедно, но шуткой намекнул: «Можете — без «бабочек», но в самом лучшем виде».

Провели мероприятие. Все вышло хорошо. Кто пива выпил, кто — покрепче. Но у всех было прекрасное настроение. Общались за столиками и между столиками. Музыка. Танцы.

Все были так довольны, что еще долго в магазинах и в других людных местах городка обсуждалось «гулянье» железнодорожников.

С тех пор мне уже не приходилось прибегать к «разрядкам»: пригласительных билетов даже не хватало.

Наш пример оказался заразительным и для других коллективов. Но не у всех это получалось. «Сек-

рет» тут один — личный пример и личное участие первого руководителя. Ни один директор или начальник не захочет ударить в грязь лицом, если сам станет организатором. Тогда все будет продумано и обеспечено. А пусть на самотек — ничего не получится. Райком чего-то не разрешит, или директор клуба упрется. А то и просто людей не соберешь. Я-то ведь готовился к таким праздникам и раньше всех, и больше всех, и вместе со всеми.

Словом, «эксперимент» семейного праздника оказался удачным и помог всем нам сблизиться, а мне — лучше узнать наших работников.

Райком поддерживал меня во всех начинаниях. Так вышло и с реконструкцией вокзала на станции Болотная. Как о хозяйке судят по крылечку, так и о местном руководстве — по «лицу» станции, вокзалу. Ведь недаром его называют «воротами города». При поддержке властей, но силами и средствами железнодорожников мы быстро омолодили это «лицо». Оно так ему подошло, что и до сих пор производит на всех приезжих и проезжих самое благоприятное впечатление. Чистота, порядок. Летом привокзальная территория утопает в цветах, зеленые насаждения ухожены. На всеобщее обозрение представлены показатели соревнования, портреты лучших работников, награды коллективов. Все это своевременно обновлялось, вызывало интерес и гордость.

Навели порядок на рабочих местах, в бытовках.

Каждый месяц прирастали и производственные показатели. Рос авторитет станции. Нас снова стали хвалить.

Но успехи никогда не бывают неизменными. Только, вроде, вздохнешь спокойно: что-то подтянули или вытянули — бац! — неприятность.

В то время на станции Болотная стоял промывочно-пропарочный поезд. Его пригнали откуда-то с запа-

да, чуть ли не с прифронтовой полосы. В нем промывали и пропаривали цистерны под налив в Сокуре, на нефтебазе «Красный Яр», бензина и дизельного топлива. Мы наливали и отправляли по десять-одиннадцать составов в сутки. И, конечно, «зашивались» с их подготовкой. Потому что пропарка шла дедовским способом — паровозом, из которого в каждую цистерну подавали пар. Иногда, когда пропаривали цистерны для ремонта, рабочие вынуждены были залезать внутрь. Бывало, надыхаются вредными испарениями, еле поднимаются наружу.

Вся подготовка велась в вагонном депо, а маневровая работа — формирование поездов, особенно с использованием сварки, подача порожняка на пропарку и с пропарки, отправка в Сокур — на станции. Мы не всегда справлялись. То поздно пришли цистерны, то их по разным причинам — неисправности, или показались приемщику недостаточно чистыми и т.д. — забраковали при наливе в Сокуре.

Любая руководящая должность на железной дороге, особенно первого руководителя, изначально чревата неприятностями. В идеале у нас все должно быть, «как в аптеке»: любое нарушение баланса опасно для жизни. На Дороге свои пропорции: «стыковки» по времени, по технологической цепочке... Да и на человеческом уровне... У нас даже профессиональные контакты — можно сказать, элемент техники безопасности, которая, в конечном счете, зависит от квалификации специалистов, их рдения и ответственности. Ведь людям свойственно давать себе слабину: надеяться — авось, и так сойдет, авось, пронесет...

Помню, как я нарвался на крупную неприятность там же, в Болотной, из-за подачи порожняка под налив. Мы тогда отправляли в Сокур по одиннадцать маршрутов. Напряженность была огромная. Постоянно ездили с Резниковым в Новосибирск, в управление дороги,

отчитываться. И вот нас в очередной раз вызвали «на ковер» за срыв графика подачи состава цистерн. В общем-то, состав был подготовлен, но несколько вагонов забраковали. А технология приемки такова. На проверку грузоотправителю подается весь состав — 55 цистерн. Если обнаружен брак хотя бы в двух, его уже не отправят, потому что укороченный вариант не предусмотрен: это просто опасно.

Как-то, во время очередного «селекторного» нагоня от дорожного начальства, у меня в кабинете оказались жена с дочкой. Услышав, что на меня кричит какой-то «злой дядька», Танечка сказала: «Плохая у тебя работа. Бросай ее. Лучше пусть тебе дают пенсию». Но нам с женой было не до смеха.

...Я проработал на новом месте уже около года, влез в производство с головой. Мы приступили к модернизации станции. Я добился строительства полугорки, и мы ее быстро сделали. Успешно провели электрификацию двух или трех путей сортировочного парка, обгонного пути. И все это, как тогда говорили, «инициативным способом»: только силами самих работников станции — энергетиков, путейцев. Но, безусловно, при поддержке руководителей отделения дороги.

Уже в первый год моего руководства станцией были отмечены успехи в организации движения поездов, грузовой работы, подготовки вагонов, безопасности движения. Последняя проблема висит как дамоклов меч над каждым начальником станции. Вообще-то тут трудно подстраховаться, но я всегда уделял особое внимание обеспечению безопасности труда и трудовой дисциплине. И вся эта «абстракция», в конце концов, отражалась во вполне зримых и предметных производственных показателях.

Хотя в Новосибирском отделении дороги я был новым человеком, всего два года отработал в Болотном, в 1966 году меня, в числе трех руководителей нашего

отделения, представили к правительственной награде — ордену «Знак Почета».

А в первой половине 1967 года приглашает начальник отделения дороги Житнухин и предлагает должность начальника отдела движения. Я дал согласие. Но в управлении дороги такое же предложение сделали работавшему заму этого отдела Владимиру Филипповичу Зайко. И он согласился. Когда Житнухин сообщил в управление дороги о моей кандидатуре, ему сказали, что уже есть договоренность с Зайко. И начальнику отделения дороги пришлось объяснять мне, что такая вот вышла неловкость.

— А заместителем не пойдешь?

— Почему же? Не в должности дело...

Я почувствовал себя «ЛОКОМОТИВОМ»

И я вступил в должность заместителя начальника в отделе движения. По технической работе.

Вот мой новый кабинет. И совсем другой круг обязанностей. Я уже не отвечаю «за все», как начальник станции. И мне не нужно одновременно «видеть» коллектив, многогранное хозяйство, многоплановый график всевозможных работ. Не заскучаю ли я в новом кресле? Не скрою, сомнения были. Ведь предстояло перестроить сам образ моей служебной деятельности, ее ритмы. Я — человек мобильный, общительный. Как теперь говорят, публичный. А «влезая в шкуру» технаря.

Но, с другой стороны, я с института «повернут» на технику. Мой внутренний компас — технический прогресс. Ну, не попал я в проектный институт, так вот она — «компенсация», даже в более интересном варианте. Передо мной широкий простор для «работы ин-

теллекта» и реализации моей профессиональной базы: образования, некоторого производственного опыта и творческих замыслов. Мне это по душе.

Знаете, когда на тебя возлагают надежды, в тебя верят, ты это чувствуешь. И это придает дополнительные силы.

Так случилось и со мной. Я только переехал в Новосибирск, еще и квартиру не получил и не вывез семью, как меня избрали секретарем партийной организации отделения дороги. Тогда она насчитывала 170 коммунистов. Но и эта общественная деятельность не обременяла меня. Парторганизация помогала в решении самых актуальных проблем, а партийная ответственность коммунистов в какой-то мере даже гарантировала качество всей железнодорожной работы.

Конечно, я сознавал и большую ответственность своей новой миссии. Движение — огромное. Отделение — на главном ходу. Его не случайно считают «стержнем магистрали». Здесь же — станция Инская, которую называют сердцем дороги. А я почувствовал себя чем-то вроде «локомотива»: дорога «ехала» и до меня, но с этих пор она «поедет» и с моей помощью. Я должен обеспечить ей «зеленый».

Я очень увлекся своим делом. Меня радовало, что работы много. Что железная дорога на ходу перестраивает свои технологии, что все мощнее становятся ее «плечи».

Заканчивался знаковый этап расставания с паровозами. Даже на маневрах мы переходили на тепловозы. Менялась конструкция вагонов, что увеличивало их грузоподъемность и устойчивость. Это был длительный период перехода от двухосных вагонов к четырехосным. На глазах изменялись пропорции; сначала первых было подавляющее количество, но скоро стало наоборот. Шла замена сцепных приборов: винтовую стяжку заменили на автосцепку. Без буферов.

В это время на нашем отделении разгорелось соревнование за экономию вагоно-часов. Его обусловила насущная необходимость — вагонов хронически не хватало. Единственная возможность справиться со все возрастающим грузопотоком — ускорить оборот вагонов. (Хочу обратить внимание вот на что: железная дорога в своей работе никогда не использовала экстенсивный путь развития за счет увеличения использования материальных и людских ресурсов.) Инициатором этого большого дела стал диспетчерский коллектив Новосибирского отделения дороги, в частности, заместитель старшего диспетчера Михаил Александрович Шестаков, диспетчеры Петр Семенович Енин — Герой Социалистического Труда, Евгений Павлович Давыдок...

Их инициативу подхватили, «расписали», партийные и профсоюзные органы распространили это движение в других подразделениях дороги. Ведь нельзя увеличить оборот вагонов, если в неудовлетворительном состоянии или ремонте находятся пути... На железнодорожном транспорте все взаимосвязано, «прорваться» в одиночку у нас невозможно. Но это и здорово, что ускорение на одном участке требует «поддать жару» всех остальных. Всц — по цепочке.

К тому времени, когда в стране «созрел» лозунг «За интенсификацию!», мы давно уже работали именно так.

Было развернуто широкое движение за комплексную экономию электроэнергии. На тягу поездов ее затрачивается огромное количество. Плюс примерно столько же — на другие технологические нужды. Насколько я помню, в бытность мою главным инженером, мы расходовали около четырех миллиардов киловатт-часов. Можно себе представить долю этого ресурса в себестоимости перевозок.

Мы так серьезно взялись экономить, что у меня до сих пор «бельмом на глазу» всякая бесполезно горя-

щая лампочка. Хоть дома, хоть на даче, хоть у посторонних людей.

Взяли на заметку все, где можно сократить расход электроэнергии. И, прежде всего, на рекуперации: вождении поезда под уклон на «живой силе» — толкающей силе самой массы поезда. Придумали приспособления, с помощью которых на таких участках двигателя, вместо того чтобы потреблять электроэнергию, вырабатывали ее и подавали в сеть. Да и увеличение веса поездов тоже сокращало затраты энергопотребления.

Начальником дороги в те годы был Никольский. Очень прогрессивный человек и руководитель. Его имя накрепко связано с техническим перевооружением Транссиба. Он умел на лету оценить здравую идею. Всякая бюрократическая канитель, связанная с внедрением новинок, была исключена. Он многое держал на личном контроле: от технической проработки проекта до его практического воплощения.

При Николае Порфирьевиче организация всего транспортного процесса изменилась коренным образом. Это и удлинение тяговых плеч, и автоматизированные поточные линии в вагонном депо станции Московка Омского отделения дороги, не имевшие тогда аналогов в мировой железнодорожной практике. Это и техническая обработка поездов с применением самоходной вагоноремонтной машины, внедренная в Барабинске. И методика трехсуточного прогнозирования потока поездов, позволившая за три года (1967 — 1970) сократить резервный пробег локомотивов на дороге примерно на четверть.

Возникла идея вождения поездов «в одно лицо». Не на пустом месте. Когда я только появился в отделении дороги, по всей сети сократили кондукторов. Раньше были старшие, главные кондуктора. Ездили по несколько человек в поезде. Потом оставили одного — в хвостовом вагоне. А тут и его сократили. Единствен-

ным хозяином поезда стала локомотивная бригада. Эту идею — «одного лица» — опробовали сначала в Инском локомотивном депо, но с подстраховкой — вдруг что случится? На время оставили главных кондукторов. Потом и их заменили умным прибором. Ничего, ездили. Никаких происшествий не было, но вскоре министерство запретило этот эксперимент. И мы опять перешли на работу в «два лица».

Сугубо техническая работа мне приносила огромное удовлетворение.

Началось широкомасштабное развитие станций, их реконструкция с удлинением путей. Появилось много технических новинок, новые устройства сигнализации, автоблокировка...

В Новосибирском вагонном пассажирском депо началась реконструкция цехов и отделений. Она была рассчитана уже на новый уровень механизации и автоматизации производства, современную технологию ремонта вагонов и их деталей. Работы там хватило и на мою долю. Интересная была работа. Запускали поточные линии по ремонту букс и колесных пар, конвейер для транспортировки тележек, моечные машины для роликовых подшипников, колесных пар. Камеры для окраски и сушки вагонов и т. д.

Это дало возможность пересмотреть весь технологический процесс деповского ремонта вагонов. Разработали сетевые графики ремонта и ввели диспетчеризацию. В итоге добились, можно сказать, научной организации труда на принципах диспетчеризации, поточности, ритмичности.

Уже в 1968 году на сетевое планирование и управление перешел целый ряд предприятий Западно-Сибирской железной дороги. Это позволяло вести непрерывный контроль над всем производственным процессом, расходом материалов и запасных частей, обязывало строго соблюдать технологическую дисциплину. Имен-

но Новосибирское отделение дороги стало «автором» сетевого планирования, которое от нас пошло не только по сети дорог, но и в других отраслях народного хозяйства.

Этапным моментом моей деятельности в качестве заместителя начальника отдела движения стала модернизация путевого хозяйства дороги.

Нам пришлось, в частности, удлинять стандартные пути. Длину путей всех крупных станций нужно было увеличить с 820 метров до 1050 метров. Теперь это уже стандартная длина.

Удлинением занималась целая группа людей: проектировщики, энергетики, путейцы, строители, связисты... Все надо было переделывать. А сама организация процесса замыкалась на мне. Через меня проходила и документация. Хотя, конечно, общее руководство этой огромной работой осуществлял главный инженер отделения дороги Николай Федорович Безуглый. Замечательный человек! Он мне многое поручал и доверял.

Но труднее всего давалась нам реконструкция станций. Особенно если она проводилась выборочно и безостановочно, с переключением путей со старых на новые. Движение на дороге остановить нельзя, поэтому приходилось «по живому», на ходу сочленять «вчерашний день» с «завтрашним».

Как это происходит? Поступают предупредительные сигналы, и начинается «ювелирная» работа. Вначале переключают устройства, через которые переводятся стрелки: сначала на двух путях, потом — на третьем, четвертом... Но некоторое время работают и те, и другие. И вот все замирает. Отключаются старые устройства, идет подключение новых... Это самый ответственный момент! Наконец, по рельсовым цепям пошел ток. Но на табло у дежурного по станции эта нитка пути еще горит красным цветом. Внимание! Когда цепь заработает нормально и на пути не будет вагонов, нитка

высвечивается белым. Или вовсе не горит. Светящаяся полоса показывает, что путь свободен.

Особой страницей моей жизни стала реконструкция станции Обь. Она была «узким местом» на отделении дороги. Пропускная способность ее не соответствовала огромному объему движения. На станции же просто не умещались поезда нормальной длины.

Удлинить пути на прежнем месте не получалось: необходимые технологические «кривые» не вписывались в местности. К тому же, станция находилась прямо в черте города, что еще больше осложняло нашу задачу. Кругом же застройка! И мы разобрали главные пути. Все движение поездов временно прекратили. Потом проложили один главный путь. Без боковых. Первый поезд, конечно, пропускали пассажирский. Их уже много скопилось у станции, все выбились из графика. Момент чрезвычайно напряженный: как-то все пройдет? Съехалось много начальства, в том числе и главный инженер отделения дороги, заместитель начальника дороги по пути и строительству Павел Трофимович Семешко.

Замечательный, кстати говоря, своей человеческой и профессиональной порядочностью человек. Он вообще был легендарной на дороге личностью. Ему пришлось поработать на магистрали в разных ипостасях и местах. Казалось, что он знает каждую станцию и полустанок, каждый разъезд. Как хороший доктор по дыханию и лицу человека может определить его больной орган, так и Семешко по стуку колес мог узнать о состоянии пути. У этого Божьей милостью железнодорожника было безошибочное чутье на опасность. А его чувство ответственности за порученное дело можно сравнить с ответственностью матери за судьбу своих детей. Мне посчастливилось близко сойтись с этим прекрасным человеком еще на станции Болотная. Он и там всегда в трудную минуту был рядом: приходил,

помогал. Во все вникал... Хорошо ко мне относился до самой кончины.

И вот в ситуации этой нестандартной реконструкции снова было со мною рядом его плечо. Он лучше других понимал, что значит первым пропустить по новому пути, который еще колышется, пассажирский поезд. И волновался не меньше меня.

С замиранием сердца мы ждем поезд. Павел Трофимович говорит:

— Давай, Петро, так... — Он по возрасту мне в отца годился и обращался, как к сыну. — Как пойдет поезд, я буду тут стоять. Отвернусь спиной, а то стариковские нервы могут не выдержать. А ты смотри, что там делается.

Получилось все нормально. Ну, как нормально? Накладки, конечно, были. Поездов на подходе множество. Ведь станцию Обь не объедешь, и никуда не отвернешь... Кто не понимал обстановки, вероятно, думали, что же они там творят? А мы сделали все возможное, хотя, не без «сучка и задоринки».

Словом, работу провели колоссальную. Она должна была вывести станцию на новый уровень объемов и качества. Многим хотелось «засветиться» при этом. У нас же как принято: начальство перерезает ленточки, а потом громко сообщается — при личном участии или под личным руководством такого-то... А фактически за проведение реконструкции отвечал лично я как начальник технического отдела.

Когда я работал в отделе движения отделения дороги, им руководил мой товарищ и друг Владимир Филиппович Зайко. Я уже упоминал, что нам одновременно была предложена эта должность, но вышестоящие руководители выбрали его. Потом, когда меня назначили начальником отделения дороги, он так и остался на прежней должности. До тех пор, пока я не стал главным инженером дороги. Тогда на мое место, на-

чальника отделения, назначили Владимира Филипповича.

Наши служебные взаимоотношения строились на деловой и принципиальной основе. Он был хорошим работником, и нам не пришлось подвергать риску свою дружбу. Напротив, с каждым годом мы глубже «врас-тали» друг в друга. Редко встретишь такое полное совпадение вкусов и интересов. Оба любим поэзию и искусство, оба охотники ходить по грибы. Володя играет на баяне, я пою.

И дачи у нас были по соседству. Так что мы подружились семьями. У него родился внук, и у меня следом. Внуки тоже быстро нашли общий язык. И так бывает здорово, когда летом мы заберем свои семьи, и на катер.

А когда кому-то из нас понадобится помощь, на огороде ли, или что-то смастерить, опять без проблем: друг же рядом! Да и характер у него прекрасный. Что-то у меня не так, ноги сами ведут к Володе. Лучше нет лекарства от моей хандры и неприятностей.

Надежное плечо коллег-товарищей не раз меня «подпирало» на всем пути моего «дальнего следования». Особенно когда я стал работать в управлении дороги на самых ответственных должностях. Наш командирский костяк был «многоглав и многорук». Мы жили на одном дыхании, по единой воле, на полном доверии и личной ответственности. Среди руководящего состава разных уровней традиционно сложились отношения дружбы и благородного товарищества.

Мы хорошо изучили друг друга: кто на что горазд и в чем силен. Я, например, был признанным мастером в составлении деловых бумаг. Инструкцию какую-то разработать, что-то написать. Это стало моей неофициальной обязанностью. К тому же, считалось, что я и мастер по речам, официальным и застольным. Умею выступить по существу и на сессии советов де-

путатов, и на бюро райкома или горкома. А когда начальником Новосибирского отделения дороги из Карасука был переведен В.М. Скворцов, он как-то попросил меня написать за него статьи. Одну — в профессиональный журнал, другую — в «Советскую Сибирь». Тогда это было нормой в чиновно-бюрократических кругах: кто-то пишет, а кто-то ставит подписи. Я написал. Они были опубликованы без заметной правки. И вот Скворцов приглашает меня, достает свой портмоне и вытаскивает какие-то деньги:

— Тебе гонорар прислали...

Я начал отказываться, чем очень огорчил товарища.

— Подпись свою я, конечно, не могу теперь заменить, а деньги заberi...

Вообще Виктор Михайлович был жестким начальником, но очень порядочным. Мне не раз приходилось слышать его извинения перед людьми, которых он стогоряча отругал или даже наказал. Он умел признать свою вину или ошибку. Но становился категорически нетерпимым к нарушителям дисциплины или установленных порядков, к недобросовестным и неправдивым руководителям. В то же время, всегда готов был прийти на помощь, способен на товарищеское сочувствие, любил общаться с друзьями.

Новый поворот

И вот в 1970 году Александра Сергеевича Житнухина забирают в Москву, в главк. Начальником Новосибирского отделения дороги переводят из Карасука Виктора Михайловича Скворцова. А замом у Житнухина был Василий Арсеньевич Куприн, но его на освободившееся место не назначили, он обиделся, подал заявление и ушел преподавать в НИИЖТ. Первым заме-

стителем начальника отделения дороги поставили начальника станции Новосибирск-Главный Владимира Николаевича Власова.

А на его место предложили мою кандидатуру. Кто — не ведаю, но предполагаю, что Скворцов, помнивший меня еще по институту. В управлении дороги вопрос решился очень быстро. Я же не знал, как отнестись к этому «зигзагу» в своей карьере? С точки зрения «табели о рангах», это — понижение. Но можно и по-другому рассудить. Крупнейшая на Транссибе станция, миллионный город. Пересечение всех транспортных путей направления Европа — Азия. И работа с большим, интересным коллективом. Это не только чертежи, графики, технологии и т. д. Это — живые лица, судьбы.

Я согласился. Но не могу сказать, что уходил из отдела движения без переживаний. Уже успел сдружиться со своим небольшим коллективом. Да и поведение коллег тоже действовало не лучшим образом. «Как же так, Петр Филиппович... За что вас?» — спрашивали с сочувствием, считая, что вроде как наказывают. Приходилось, чуть ли ни оправдываться: «Да нет, никаких претензий к моей работе не высказано. Наверное, пригодился мой опыт бывшего начальника нескольких станций».

Хорошо хоть, что супруга моя на «рану соль не сыпала». Она вообще, что бы я ни решил, считала правильным. И мы уже не оглядывались назад.

Конечно, на станции Новосибирск-Главный были другие порядки, чем на тех, которыми мне приходилось руководить. В пору моей деятельности в отделе движения я проверял и ее работу, и многое мне не нравилось. А незадолго до моего назначения здесь случилось ЧП: электропоезд приняли в грузовой парк, и масса пассажиров шла по рельсам до вокзала. Был скандал.

Друзья тоже меня отговаривали. Начальник пассажирского отдела Михаил Иванович Смирнов прямо говорил:

— Куда ты голову суешь?

— Да никуда. Раз «засунул», буду работать.

На планерке меня представили коллективу. После короткого совещания оставил всех руководителей и сказал:

— Никаких резких перемен я не намечаю. Работайте, как работали. Но буду с вас спрашивать по конкретным вопросам: что вы сделали за месяц, квартал? И чтобы потом не обижались, заранее предупреждаю — с этого дня устанавливается такой порядок. У каждого из вас есть должностные карточки, инструкции. На вас возложены вполне определенные обязанности вместе с личной ответственностью. Вплоть до уголовной. Пока все. А потом мы с вами составим план развития станции. И четко распишем: что, кому и где предстоит делать.

С тем и отпустил всех по рабочим местам.

Многих такое начало удивило. И жесткая позиция нового руководителя станции, и короткая планерка.

Я привык беречь каждую минуту для дела. Пустословие мне не нравилось никогда. Даже в пору работы в комсомоле. Если пришел по конкретному делу, говори суть, аргументируй. Сумел убедить, примем решение. Не убедил — не трать времени попусту.

Так было у меня заведено и на железной дороге. И я не видел смысла отступать от этого принципа только для того, чтобы кому-то понравиться. Кто-то это понял сразу, кто-то продолжал заходить в кабинет к начальнику с маниловскими идеями и предложениями: мол, надо бы то-то и то-то сделать...

Сначала я всех просто выслушивал. Информацией дело и ограничивалось. А потом стал задавать неприятный вопрос: «А как вы собираетесь это осуществить?» И поток пустых предложений сократился.

Но я сдержал свое обещание: не отказался ни от кого из тех, кто работал у Власова. Заместители, главный инженер, начальники цехов — все остались на своих местах. И все выборные общественные деятели — секретарь парткома Александр Тихонович Тюрин, председатель профкома Вера Акимовна Матюх... Мне тоже пришлось влиться в традиционную управленческую «тройку».

Тюрин сразу стал меня поддерживать, а вот Вера Акимовна... Ее «лидерская» болезнь, видно, перешла в «хронику». Она каждый день без приглашения и доклада приходила ко мне в кабинет, усаживалась на привычное место, и начинала что-то рассказывать.

Я молча слушал, но чувствовал, что ей не нравится мое поведение. Оно задевает самолюбие рабочего лидера. Возможно, в силу своего темперамента или какого-то неписаного закона она привыкла считать себя гранью равнобедренного руководящего «треугольника», проводником руководящей роли рабочего класса.

Однажды пришла ко мне с претензией:

— Петр Филиппович, почему вы не прислушиваетесь к своим заместителям?

— Как это — не прислушиваюсь? Если я не понимаю, зачем он пришел... Если просто поговорить, то не надо. У нас же — работа. Нам деньги платят не за праздные разговоры.

Она сидит.

— Я все сказал.

— Мне что — уходить?

— Вера Акимовна, вы же — у начальника станции. Здесь рабочий кабинет, я должен работать. А все, что могу для профсоюзного комитета сделать, буду делать. Если вы обратитесь с конкретными вопросами. А сейчас? О чем мы с вами говорим? Я даже не понимаю, на чем надо сосредоточиться. Потому и не знаю, что вам ответить.

Она обиделась. Но со временем меня поняла, и мы с ней вместе проводили прекрасные рабочие праздники в клубе железнодорожников. Подобные тем, что мы делали в Купине и Болотном.

Но на станции Новосибирск-Главный совместный досуг организовать было труднее. Тут возможности — на любой вкус. Театры, кинотеатры, цирк... А свободно-го времени у людей меньше. И все же мы преодолели разобщенность. В праздничные дни я бронировал для наших станционных мероприятий клуб железнодорожников. И он всегда был полон.

Еще никаких «Голубых огоньков» на союзном телеэкране не было, а мы уже проводили свои праздники примерно по такому же сценарию.

...На сцене — председатель профкома Вера Акимовна Матюх и секретарь начальника станции Бронислава Петровна Плотникова. Они ведущие. В зале — накрытые столики. За ними работники станции и члены их семей. Я или сидел в зале, или ходил от столика к столику, рассказывая о трудовых достижениях членов коллектива, наших добрых делах и людях.

Потом приглашали на сцену нашего кадровика Нину Кирилловну Анищенко. Она зачитывала поощрительный приказ начальника станции. И один за другим выходили лучшие работники коллектива. Им вручали цветы, грамоты, подарки.

Если награждали главу семьи, с ним на сцену поднималась и жена. А как это было приятно всей семье, друзьям и соседям!

Почти всегда с общим праздником совпадали и какие-то семейные торжества. Тогда на сцену вместе с родителями приглашали и детей.

Коллектив нашей станции был очень большой — 1300 человек. Из них человек восемьсот-девятьсот женщин. И такие мероприятия давали им огромный эмоциональный заряд.

В этом была большая заслуга и председателя нашего профкома Веры Акимовны Матюх. Но с профсоюзной деятельностью она впоследствии рассталась и работала помощником начальника станции. И оказалась очень деловым и ответственным работником.

...Новосибирск-Главный часто походил на раскаленную сковородку. Столичная станция, у всех на виду. Тут и отделение, и управление дороги, и райком, горком, обком с облисполкомом. Ответственность неимоверная. В том числе и в смысле протокола. Куда-то уезжает начальник дороги, я должен провожать и встречать. То же и с областными, городскими руководителями. Плюс всякие высокие делегации: на сессии Верховных Советов СССР и РСФСР, на партийные съезды и конференции. Хоть днем, хоть ночью я должен вовремя быть на перроне.

Работа в этой должности — памятный рубеж в моей биографии. Я заступил на этот пост в апреле 1970 года, а ушел с него в декабре 1974-го. Почти «пятилетка», размеченная важными вехами в развитии станции.

Эта стратегически важная «точка» Транссиба к моему приходу уже оказалась «узким местом». Длина путей не соответствовала длине поездов. Пассажиры не помещались на станции, их хвосты оставались на стрелках. Часто допускалась задержка поездов по «неприему». Отсюда срывы графиков движения и отклонения от расписания.

В 1966 году Западно-Сибирская железная дорога была награждена орденом Ленина, а в начале 1970-х получила на вечное хранение Красное знамя. Тогда начальником дороги был Николай Порфирьевич Никольский, а его первым заместителем, тоже удостоенным награды, Иван Ефимович Трубников.

С последним мне и посчастливилось решать многие возникшие проблемы. Не то чтобы он стелил мне «соломку», дабы не было больно, если что-то не получится.

Но и не «бил по рукам», если ты что-то делал. А если удавалось убедить Ивана Ефимовича в необходимости задуманного, он непременно помогал.

...Иван Ефимович Трубников вошел в мою жизнь, когда я еще учился в НИВИТе. Он был тогда начальником станции Новосибирск-Главный. Трубникова пригласили в институт на встречу со студентами по нашей просьбе. И первое впечатление от этой личности врезалось в память и душу. Он нас покорила красотой и эрудицией, безграничным обаянием и увлеченностью своим делом. Только я и предположить не мог, что мы будем когда-то работать бок о бок, станем друзьями и уже через несколько лет вместе поведем один «поезд».

— Мы с тобой, как два сапога — пара, — говаривал в тесной компании Трубников. — Только один поновее. — Это он напоминал о разнице в годах. — Да «национальности» у нас с тобой разные. Ты — хохол, а я — кацап.

Трубников мог позволить себе уравниваться с товарищем, но, со своей стороны, я никогда не допускал по отношению к нему никакой фамильярности. За долгое время нашей совместной работы и дружбы «домами» я, как опытный железнодорожник, всегда соблюдал «дистанцию». Во избежание «столкновения». Трубников был масштабной личностью, знал себе цену и дорожил своим «суверенитетом». Когда дело касалось работы, друг, не друг — для него значения не имело. Он любого поставит «на место». Железная дорога — полувоенное ведомство, и субординацию тут соблюдают. Да и почти десять лет разницы в возрасте тоже имели значение. Как километровые столбы вдоль дороги посмотришь «в линеечку» — сливаются в один. Но никогда одному столбику «не догнать» другого.

Поражала феноменальная память Ивана Ефимовича. Дорогу он знал прекрасно: от цехов локомотив-

ных и вагонных депо до маневровых районов станций, их горловин и даже стрелочных переводов. Так же хорошо знал он и людей. В лицо, по именам помнил сотни железнодорожников, особенно опытных работников — передовиков производства, как было принято тогда называть специалистов, которых отличали смекалка в деле, расторопность и самоотверженное трудолюбие. Он мог подолгу разговаривать с машинистами и дежурными по станции, осмотрщиками вагонов и составителями поездов. Не случайно со временем в коллективе его стали тепло и уважительно называть «батей».

Уже к началу 1970-х Западно-Сибирская магистраль стала одной из мощнейших дорог мира. Она выполняла в ту пору восемь процентов грузооборота страны. В 1970 году, когда я стал начальником станции Новосибирск-Главный, на глазах менялось путевое хозяйство всей магистрали. Но особенно это было заметно по нашей станции.

Продолжалась централизация стрелок и сигналов. Но это была лишь половина дела. Чтобы запустить современную технологию работы в сортировочном парке и на горке, требовался новый пост централизации. Для него надо было построить трехэтажное здание, начиненное автоматикой. Такое строительство требовало не только денег, но, главное, непланового подрядчика.

Надо вспомнить, что Госплан верстал пятилетние программы с полной увязкой средств и подрядных возможностей строителей. Мало ли что могло сверкнуть в чьей-то мудрой голове, но «хозяин-барин» находится в Москве. И его не обойдешь, не объедешь.

Самостоятельно осуществить задуманный проект мне как начальнику станции было не по плечу. Статус не тот. Требовалось заручиться поддержкой руководства дороги. Идти к Никольскому я не решился. Зашел с другого бока. Напросился на прием к первому заму Ивану Ефимовичу Трубникову.

В кабинете у себя он обычно строг, официален, держит дистанцию. Это на рыбалке, за праздничным столом я для него был просто Петро. А в деловой обстановке он обращался и ко мне сугубо по имени-отчеству. А если чем недоволен, и вообще — «товарищ Мысик»...

Так было и на сей раз. Я попросил Ивана Ефимовича помочь нам найти подрядчика. Он сразу подключился, но для этого Трубникову пришлось прибегнуть к «челночной дипломатии» и неким ухищрениям. При мне он переговорил по телефону с рядом влиятельных абонентов. Даже вышел на Москву.

— Все! Твой объект будет включен в план. Но если ты меня подведешь... Смотри...

Потом он лично следил за ходом этого трудного, через «не могу», строительства, вплоть до «красной ленточки».

А пока я размышлял, как быть: приспособливать к новым требованиям старые посты, или строить новые? И решил не привязываться к старому. На западной горке и восточной «вытяжке» построили посты для электрической централизации стрелок и сигналов, чтобы оператор прямо с пульта переводил стрелки. Таким образом, мы централизовали всю «горловину». А в пассажирском парке приспособили старый пост.

Дальше мы споткнулись о «башмаки». Была такая система: чтобы вагоны не разбивали друг друга, когда катятся с наклонной вытяжки или с горки, их притормаживали, гася скорость так называемыми «башмаками». Даже специальность была такая — «башмачник».

Мой помощник, начальник технического отдела станции Борис Ионович Бауберберг, вычитал где-то в специальной литературе о полуавтоматических «башмаконакладывателях» системы пермского инженера Н.И. Пачеса.

Изобретение это в корне меняло дело. Отпадала необходимость подкладывать «башмак» под колесо «вилкой» или рукой. Процесс искусственного торможения запускается с пульта, на который выведено специальное устройство. У пульта — не на морозе или на ветру, а в будке — сидит человек. Вагоны катятся, он нажимает кнопку, и в нужном месте перед вагоном устанавливается на рельс башмак.

И мы первыми на сети дорог такое приспособление внедрили. Со всего Советского Союза к нам приезжали посмотреть на это чудо. Как же! Ведь, по сути, исчезала профессия башмачника, который становился оператором.

Приезжал и сам Пачес. Был взволнован чуть ли не до слез. Сколько лет пробивал внедрение своего изобретения, толку не было. Где-то отмахивались, где-то даже брались использовать, но что-то не получалось. А мы все продумали: подключили проектировщиков, работников шестой дистанции СЦБ и связи. Ведь пульт Пачеса — автоматика, кнопки.

Я не скажу, что этот узел сильно повлиял на технологию работы, но стал еще одним этапом в совершенствовании организации труда на станции, ее охраны. Работа башмачника очень опасна, и на этой должности люди не держались, да и приходил кто попало. В основном бывшие уголовники. Работать с такой категорией чрезвычайно трудно.

Приведу только один пример.

Был у меня заместителем по движению Юрий Иванович Васильев. Он почти всю жизнь со мной работал. Начиная с Болотного. Дежурным по станции, маневровым диспетчером. А когда меня назначили на станцию Новосибирск-Главный, он уже был там заместителем начальника. И вот однажды, когда башмачники набили много вагонов, он потребовал от них написать объяснение. Потому что без «объяснительной» по инструкции

нельзя наказывать. Ни выговор объявить, ни снять его или премии лишить... Юрий Иванович положил перед каждым из них по листу бумаги:

— Пишите!

— Да пошел ты...

Васильев был тогда совсем еще молодым. Лет тридцати. Растерялся. Пришел ко мне, рассказал, что произошло:

— Я их пригласил, а они так нагло себя ведут... Сидят у меня в кабинете и меня же посылают. Я даже не знаю, что делать?

Я позвонил секретарю партбюро Тюрину:

— Александр Тихонович, зайди, пожалуйста, к Васильеву. У меня сейчас идет разбор ночной смены, потом я тоже подойду.

Прихожу. У Васильева уже собрались маневровый диспетчер, нормировщик-нарядчик. Напряженная тишина. Я попросил всех наших руководителей выйти. В том числе и самого Юрия Ивановича. Оставил только Тюрина. Под удивленными взглядами «героев»-башмачников закрываю дверь на ключ, кладу его в карман. Сажусь за рабочий стол Васильева и теми же самыми словами, которыми они привыкли пользоваться, объясняю:

— Вы, наверное, поняли, что я — здоровый мужик. И сейчас буду вас бить. До тех пор, пока пощады не запросите. Дисциплину я наведу...

Смотрю, заволновались. Поглядывают на дверь. Один встает, подходит к столу:

— Давайте ваши бумаги, будем писать объяснение. Написали.

— Свободны...

Отпускаю и Тюрина. Когда он подошел к своему кабинету, наши «смельчаки» какие-то перепуганные стояли у дверей:

— Александр Тихонович, к вам можно зайти?

— Заходите...

— Скажите честно, действительно Мысик нас бы отмолотил?

— А вы сомневаетесь? Попробуйте еще раз вести себя так, тогда убедитесь...

Эхо этого разговора за закрытыми дверями разнеслось по всей станции. Оказалось, такая воспитательная мера пришлась по душе. Башмачники с гордостью рассказывали о том, что новый начальник «не читал молитву», а говорил с ними «как мужик с мужиками».

Дорога часто подкидывала нестандартные ситуации. Работа тяжелая, люди зарабатывали мало, не у всех благоустроен быт. А это отзывалось и в семейных отношениях. Многие искали утешения у «злодейки». А с похмелья и руки дрожат, и глаз подводит, и память отказывает. Поэтому я держал на особом контроле посты. Проверял и днем, и ночью. Надо было следить, как они работают, не напился ли кто, не оставил ли рабочее место. Беда может быть!

Встаю часа в два ночи, одеваюсь и — пошел на станцию проверять посты.

Однажды захожу на центральный пост дежурного по станции, слышу за дверями веселье. Дурными головами поют песни, потом пошли матерные частушки.

А этот пост потому и называется центральный, что он и есть сердце станции. Отсюда два дежурных и два оператора командуют движением поездов. Какой поезд, на какой путь принять, куда перевести стрелки. Думаю, даже не стоит комментировать, что тут может натворить даже одна дурная голова.

...Постоял немного, послушал. Захожу. Компания в шоке!

На столе, правда, ничего нет.

— Вас что, всех отправить по домам? Отстранить от работы?

Тут они взмолились:

— Да мы ничего... Мы ни грамма не пили. Это вот все она, Гавриловна, — кивают на сигналичку при дежурном по станции.

Фамилия ее Кабакова. Сама она была какая-то «блатная», и фамилия соответствовала этому. Я сам слышал ее матерное «соло».

Гавриловна была одиночкой. «Знаменитая» на станции женщина. Ее любовные похождения разбирали в партийной организации. Исключили из партии. Смотрю, Гавриловна вся красная, а мужики, да и она, вроде, тоже, трезвые. Говорю:

— Мне стыдно за вас. Отдежурите — придете ко мне в кабинет.

Было около четырех утра. А смена меняется в восемь. Я, естественно, домой не ушел, походил по всем постам. А когда вернулся, в приемной уже находились известные лица. Я прошел в кабинет.

Никто не заходит. Так и стоят в приемной: стыдно...

Приглашаю.

— Не знаю, о чем уж с вами говорить. Блатные частушки — слышал. На вас — посмотрел. Увидел, что не пьяные. А сейчас вижу, что вам стыдно. Но как бы выглядел я, если б во время вашего веселья произошла авария? Я могу сейчас же издать приказ о вашем увольнении.

Гавриловна запричитала:

— Извините меня! Больше этого не повторится!

— Ладно. Пока я никому ничего не расскажу. Но буду следить за всеми четырьмя. Не дай мне Бог раскаться, что вам поверил... И вам этого не дай Бог.

Шила в мешке не утаишь, и снова по станции пошли разговоры. Крутой, мол, мужик этот Мысик...

Правда, все, к кому мне пришлось применить «особые меры» воспитательного воздействия, потом работали хорошо. Даже Гавриловна. Когда я ушел со станции,

она продолжала добросовестно трудиться, и жалоб на нее не поступало.

Но «методом кнута» я пользовался крайне редко. Основа моей управленческой стратегии, если можно так выразиться, всегда была одна: прежде всего, создать людям условия для работы, обновлять технологии, держать в порядке технику, оснастку и всяческие приборы, создавать стимулы к труду. В первую очередь, моральные.

Вот и на станции Новосибирск-Главный я сразу же позаботился о бытовках. Чтобы персонал мог после работы помыться, переодеться и в чистом костюме поехать домой.

Я уже говорил, что на западной горке стояла обыкновенная будка, и мы запланировали построить пост централизации. Спроектировали так, чтобы там были рабочие места и составителям, и башмачнику, и сигнальнику. И бытовые помещения — тоже. Получалось трехэтажное здание. Но во времена плановой экономики, прежде чем что-то построить или ввести, надо было запланировать. А значит, представить экономическое обоснование. Но какими экономическими выкладками обоснуешь необходимость улучшения условий труда?

Ответственным за строительство поста был главный инженер станции Аркадий Иванович Вязигин. И строители возвели нам этот объект меньше чем за год... Совсем иное дело! Даже горка стала смотреться по-другому.

Пришла очередь централизовать стрелки и в пассажирском парке. Но там ничего строить не требовалось. Просто старый пост с механической централизацией, где сидел сигналист и рычагами переводил стрелки, надо было привести в порядок. А еще — отремонтировать и установить устройство электрической централизации. С ремонтом мы справились сами, связисты смонтировали автоматику, и старый пост зажил новой жизнью, согласно требованиям современной технологии.

Но самой большой проблемой оставались пути. На них было невозможно принять длинные поезда. С составами более чем в двенадцать-пятнадцать вагонов мы зашивались. Два принимаем на смежные пути, а третий стоит у станции. Если один примешь, второй перекроет движение. И ни отправить, ни принять нельзя.

А какие неудобства для пассажиров! У последних вагонов перрона уже нет, надо перебираться через рельсы, стрелки... Однажды даже Евдокия Васильевна высказала мне претензии от имени коллег-учителей. Одна из них, карабкаясь через пути, сильно повредила ногу. И строго указала моей супруге: «И куда только смотрит начальник станции»?

Я договорился с проектировщиками. Был у них очень инициативный, по-государственному мыслящий главный инженер проекта. Он согласился принять заказ на проект реконструкции. До него все, к кому бы я ни обращался, отказывались. Потому что не только какое-либо строительство, но и любая реконструкция привокзального пространства, неминуемо бы задела туннель, проходивший рядом, под путями.

Туннель этот, рождения 1913 года, давным-давно и сам нуждался в реконструкции. Никто за него не брался, потому что «остановить» туннель даже на время не представлялось возможным. Улица Сибирская тогда была сквозной. На ней еще не строились большие дома, не существовало и Вокзальной магистрали. И через этот туннель с улицы Владимировской был прямой выход на Сибирскую. Это уже потом на нее стали ездить через Комсомольский проспект.

При таких градостроительных накладках никто за реконструкцию перрона и пристанционных путей не брался. Да и горисполком тогда еще в такие проблемы не вмешивался. А мой неожиданный соратник рискнул и подготовил проект реконструкции удлинения путей на 20—22 вагона.

Начальником отделения дороги тогда был Скворцов, талантливый инженер и смелый стратег. Из того «призыва» командиров дороги, которые не боялись трудных задач и терпеть не могли «неразрешимых» ситуаций. Он подключил к нам главного инженера отделения Николая Федоровича Безуглого, очень ответственного человека, и мы в хорошем темпе начали реконструкцию.

Что это означало? О, целую «революцию»! Надо было перенести стрелки, сменить контактную сеть, схему станции, схему централизации... Переставить опоры контактной сети: одни убрать, заменить другими. Сломать несколько зданий. Удлинить канализационные устройства. Заменить в междупутье водопровод.

Эту огромную работу мы начали весной и вели до самой осени. Станцию залихорадило. Не редкостью стали задержки поездов. Работы на путях создавали еще большие, чем раньше, неудобства для пассажиров.

Меня и критиковали, и наказывали, но терпели до тех пор, пока не случилось большой беды. В одном из междупутий водопровод проходил на слишком большой глубине: метров на пяти-шести. Надо было раскопать глубоченную траншею, извлечь из нее трубы старого водопровода и заменить на новые.

Для этого пришлось закрыть движение по двум из четырех приемоотправочных путей. Оставшиеся два не обеспечивали пропускную способность станции.

Мы торопили рабочих, стараясь не думать о том, что спешка никогда даром не проходит. Работу ускорили, но за счет технологии. Стенки траншеи следовало укрепить досками или горбылем, словом, какими-нибудь подпорками, чтобы земля не обвалилась. А когда разрыли, показалось, что и так сойдет: земля глинистая, твердая. Нигде не сыплется. Решили, что незачем огород городить. Так будет быстрее и дешевле.

Но все же хватило ума, уложив новые трубы, сразу их не закопать, чтобы посмотреть, насколько прочны

стенки. Какое-то время все шло нормально. Грунт, который мы выбирали, сразу грузили на платформу и вывозили. Для засыпки траншеи он не годился: надо было привезти песка в полувагонах. А их выгружают методом «самосвала».

В июле-августе пошли дожди. Земля раскисла. И в тот момент, когда мы подали три полувагона, земля дрогнула, путь «пошел», и эти полувагоны вместе с песком свалились в траншею.

Вот это было ЧП! Достать их можно только 125-тонным краном. У него огромная стрела. А контактная сеть под мощным напряжением. Пришлось снимать контактную сеть, напряжение. Останавливать все пассажирские поезда.

В управлении все руководство в «шоке». Иван Ефимович Трубников, поддерживавший меня во всех начинаниях, тоже вышел из себя. Говорят, что на «селекторном» он метал громы и молнии: «Кто найдет управу на этого Мысика? Расковырял всю станцию!»

Конечно, меня строго наказали. Влепили строгача. Но все понимали, что эти работы неизбежны, что простои были бы в любом случае. Однако и нарушение технологии тоже отметили по справедливости. Я не обижался, но переживал, что принял опрометчивое решение, и навсегда зарекаюсь экономить время в ущерб качеству.

На железной дороге начисто исключен принцип «абы как». Здесь все чревато опасностями. Мы живем под высоким напряжением — в самом прямом смысле слова: постоянный ток 3300 вольт; переменный в контактном проводе — 2700 вольт. Куда ни кинешься, недалеко до беды. Или сверху убьет, или снизу задавит... А то и взорвется! Да, мы ходим по «минному полю», но на нем расставлены «предупредительные флажки». Их можно обойти стороной лишь при непременном условии строгого следования нормативам.

«Оборотная сторона»...

Самое страшное в нашей работе — трагические происшествия. Когда на рельсах травмируются и даже гибнут люди. И это происходит каждый год. Гибнут самоубийцы, гибнут пьяные, гибнут по неосторожности. Особенно старики и дети. И к этим жертвам нельзя привыкнуть.

Я очень тяжело это всегда переживал. Можете себе представить, в каком состоянии после приходил домой... Были такие периоды, когда не мог прикоснуться к мясу, и Дуся готовила нам только овощи.

В общем, наказать нас всегда есть за что. Даже если никого не убило, ничего не взорвалось и не разлилось, а кто-то просто нарушил технические или технологические нормативы. Трагедии из происшествий я не делал, а выводы — обязательно. Да и как иначе? Ступив на «стальной путь», я сознательно выбрал не просто профессию, а образ жизни, где у тебя личного времени ровно столько, сколько его может «позволить» железная дорога. Кто-нибудь способен себе представить, чтобы железная дорога остановилась? Хоть на миг? Если вы отправляетесь из Владивостока в Петербург, то обязательно должны доехать. Причем вовремя, по графику. А если какая задержка в пути — это же ЧП! Но чтобы соблюсти график на всем расстоянии, в потоке попутных и встречных поездов, в дождь и в пургу, в сорокаградусные морозы, с которыми не хочет мириться даже металл, нужно столько всего соблюсти... Чтобы путь был исправен и вовремя расчищен, чтобы все вагоны оставались в порядке, а железнодорожники — трезвыми. Чтобы каждый на своем месте хорошо знал дело... И механизмы, и люди должны действовать согласованно. Если где-то кто-то не заметил неисправности, она вызовет по цепочке массу сбоев. Все у нас, на дороге, измеряется в миллиметрах и микронах. И —

секундах. Бывает, мгновенно не успел среагировать — и случилась беда.

Чем это окупается? Осознанием особой важности дела, которое ты выбрал в жизни. И уважением людей. наших пассажиров, грузоотправителей и грузополучателей. Те и другие всегда уверены, что поезд дойдет и доставит их или отправленный груз в нужную точку к определенному времени. Может быть, самое стабильное звено нашего хозяйственного механизма — железная дорога. А что еще больше нужно для уверенности в жизни, как не ощущение стабильности. Вера в нас, железнодорожников, породила афоризм: «По ним можно часы проверять». Это относится не только к графику движения поездов, но и к людям, работающим на железной дороге. Они, как правило, никуда не опаздывают, тоже подчиняются ритму дороги.

Это на шоссе водитель может кого-то обогнать, кого-то «прижать», где захочет — выйти из машины. Машинист не имеет права нарушить график. Все это в комплексе — отношение к делу, содержание техники, умение грамотно пользоваться ею, и многое другое — определяет четкий ритм работы железной дороги. И пока этот «пульс» в порядке, все идет и едет, — страна здорова.

Это признает даже высшее руководство. При обсуждении проблемы реформирования нашей отрасли президент В.В. Путин назвал железную дорогу стеной хребта экономики, который удержал страну от центробежных тенденций в пору рискованных реформ. Ведь даже в период горбачевско-ельцинского развала страны мы, российские железные дороги, не упали.

В шестидесятые — семидесятые годы на железной дороге появились фирменные поезда. Как правило, скорые, с повышенным уровнем сервиса. Им присваивались символические, связанные с местом формирования «имена». Так, у нас, одним из первых на сети дорог,

отправился в путь, в столицу, фирменный поезд «Сибиряк». Он был сформирован из новых вагонов, а обслуживание пассажиров доверено лучшим бригадам проводников. Он и по сей день с честью держит свою марку.

Я помню, как торжественно мы провожали и встречали первый поезд. На перроне присутствовали сам начальник дороги Николай Порфирьевич Никольский, другие руководители дороги и ее отделений, первые лица города и области.

Потом были сформированы фирменные поезда почти во всех областных и краевых центрах — «Алтай», «Енисей», «Байкал»... И во всех обслуживание высокого качества. А вот сервис на вокзалах сильно отставал. Хотя на многих вокзалах страны, в том числе и нашем, уже внедрялись какие-то новинки в обслуживании пассажиров, но они не увязывались пока в единую технологическую цепочку, которая бы обеспечивала пассажиру максимум удобств. Мы это понимали, искали свои решения, но до стройной системы сервиса даже на главном вокзале области и дороги было далеко.

И вот по инициативе Н.П. Никольского была сформирована «команда» из начальника пассажирского отдела М.И. Смирнова, начальника седьмой новосибирской дистанции сигнализации и связи Д.Г. Танаскова и меня, начальника станции Новосибирск-Главный. Выписали нам командировки на все вокзалы СССР, где, по информации МПС, есть чему поучиться. Мы посетили вокзалы в Челябинске, Ульяновске, Куйбышеве, Саратове, Волгограде, Харькове, Киеве, Орле, Москве, встретились с начальником главного пассажирского управления МПС Б.П. Зайцевым.

Все, что нас заинтересовало, мы приняли на вооружение: идеи, отдельные технологические разработки, документацию, фотографии, описание новых приемов и

оборудования рабочих мест. Б.П. Зайцев нас во всем поддержал.

Вернувшись в Новосибирск, обо всем проинформировали Никольского и Скворцова. Получили «добро» на разработку совершенно новой технологии пассажирского сервиса на главном вокзале Новосибирска. Были созданы бригады технологов, инженеров с творческой жилкой, непосредственных исполнителей.

Во главе этого творческого коллектива встал начальник вокзала Александр Федорович Буткаев — яркий организатор, равнодушный ко всему прогрессивному. Заинтересованно подключился к организации «прорыва» в вокзальном сервисе и В.М. Скворцов.

Мы поставили задачу: за счет диспетчерского руководства планирования, учета, распределения свободных мест в поездах централизовать реализацию билетов во всех суточных кассах и кассах предварительной продажи. А также усовершенствовать систему информирования пассажиров как на самом вокзале, так и в городских билетных кассах.

В результате очень непростой работы были оборудованы современной по тому времени связью, специальными табло-указателями, удобной мебелью рабочие места билетных кассиров, диспетчерского центра по учету и распределению свободных мест в вагонах всех поездов, составлена и утверждена новая технология. С помощью световых и автоматизированных указателей-табло, размещенных в специальных кабинах на видных местах, пассажирам стало удобно пользоваться информацией.

Понятно, что это потребовало предварительного изучения пассажиропотоков, приспособления рабочих мест и вообще огромного напряжения сил и интеллекта работников всей сложной системы вокзального хозяйства. И А.Ф. Буткаев и его помощники, инженеры и рядовые исполнители, в основном из седьмой дистанции сигнала

лизации и связи и вокзала, со всем этим блестяще справились.

Когда мы показали новую технологию вокзально-го сервиса руководству дороги, отделения и начальнику главного пассажирского управления МПС Б.П. Зайцеву, она получила высокую оценку. На базе нашего вокзала были организованы сетевые школы по изучению этого опыта.

Новая технология была представлена на ВДНХ, и многие наши работники были награждены медалями Всесоюзной выставки. Золотой медали удостоили и меня.

А.Ф. Буткаев долго и достойно работал начальником вокзала. Когда меня назначили начальником отделения дороги, он стал начальником станции Новосибирск-Главный.

Я позволил себе это довольно длинное лирико-технологическое отступление, чтобы объяснить, насколько убедительна причина моего «трудового энтузиазма», который застраховал меня от усталости и разочарований, от мелкой житейской суеты, позволил вложить свою жизнь в достойное дело.

Итак, к осени все работы были закончены, станция стала спокойно принимать 20—22-вагонные поезда и заработала в нормальном режиме. Появился приказ начальника дороги о поощрениях и награждениях. Нам с Безуглым тоже объявили благодарности и дали премии в размере месячных окладов. Мои личные заслуги в модернизации станции отметили и в Министерстве путей сообщения.

Я так много рассказываю о работе потому, что она как бы оправдывает нашу жизнь. Ведь все мы — своего рода строительные камни, из которых возводится само здание жизни... Во что мы себя вкладываем? В будущее. А это — наши дети и наша страна, которую каждый строит на своем месте. И все же труд — не

только технологии. Это сотворчество коллег, переплетение судеб, взаимное влияние и взаимопомощь. Это общий настрой и единый «пульс» нашего гражданского существования. Потому, говоря о делах, я вспоминаю лица живых людей, моих товарищей, вспоминаю наиболее яркие события, которые мы вместе переживали и из которых, по сути дела, и вырастает наше гражданское «я».

На каком бы посту я ни работал, всегда имел круг единомышленников, как аккумулятор «заряжавших» мои силы. Когда был начальником станции Новосибирск-Главный, мы часто встречались с председателем горисполкома Иваном Павловичем Севастьяновым, писателем и журналистом Николаем Алексеевичем Мейсаком, вели душевные разговоры.

В 1972 году праздновали 50-летие СССР. Я вспомнил, как в Славгороде в 1957 году отмечалось 40-летие Великого Октября. В этих местах во время революции и гражданской войны происходили бурные события: Чернодольское восстание, бои с колчаковцами и белочехами. На торжественное юбилейное мероприятие в зал пригласили участников тех событий. Пожилые уже люди, они молодели на глазах, словно овеянные ветром своей революционной юности. Хотя не все из них были коммунистами. Я понял: они продолжают жить в своем времени, которое подняло их и наградило самыми счастливыми воспоминаниями. Они были уверены, что свершили нечто великое и подарили нам время нашей счастливой молодости.

Такого высокого подъема духа мне до того дня видеть не приходилось. Наше поколение, да и более старшие члены партии, на торжественных и официальных мероприятиях тоже по традиции исполняли «Интернационал». Но не душой, а по бумажкам, которые предусмотрительно всем раздавали. Были и заранее подготовленные запевалы.

Вот и в тот раз, помню, запели «Интернационал». Вначале тускло и нестройно, но вдруг все изменилось. Наши гости, высоко подняв головы, распрямив спины, на едином дыхании, с первой ноты, в едином порыве слились в этой песне. Им не нужна была шпаргалка, они ни на кого не смотрели и никого не слушали. Они словно заново присягали революционным идеалам, рассказывали нам о том, чего мы, возможно, как они, так и не поняли.

Я видел: не только одного меня проридрал по коже мороз и комок подступал к горлу. Какие у них были духотворенные лица!

Когда я об этом рассказал Николаю Алексеевичу Мейсаку, он попросил меня: «Петр Филиппович, напиши!» Конечно, не «живописность» моего рассказа заинтересовала писателя, а нравственный акцент. Но я возразил: у вас, мол, это бы лучше получилось. А он меня убеждал, что очевидец всегда убедительнее рассказчика с чужих слов. Так никто из нас о том ничего и не написал. А жаль, поскольку из нашей сегодняшней жизни уходит то самое объединяющее высокой идеей начало, без которого по большому счету невозможны никакие подвиги. Ни боевые, ни трудовые. А мое поколение, может быть, и окрепло, и страну поднимало, опираясь как раз на идейный, духовный и нравственный фундамент тех, кто истово и гордо исполнял тогда, в Славгороде, «Интернационал».



ЧАСТЬ ПЯТАЯ

В «ШТАБЕ» УПРАВЛЕНИЯ

«НОД»: не один делаешь, а один отвечаешь

В декабре 1974 года я был назначен начальником Новосибирского отделения Западно-Сибирской железной дороги. На нашем профессиональном языке сказали бы — «НОДом». Почти за пять лет работы начальником внеклассной станции Новосибирск-Главный я стал и в управлении, и в городе довольно известной личностью. Был депутатом советов разных уровней, и почти всегда там возглавлял постоянную комиссию по промышленности, транспорту и связи. Являлся бессменным членом райкома партии... Так что городское и областное начальство знал хорошо. А это помогало решать вопросы.

Так что адаптация к новой должности и иным масштабам профессиональной деятельности прошла у меня довольно безболезненно. Я был полон планов и оптимизма.

К тому времени, когда я стал НОДом, реконструкция магистрали шла уже вовсю. Мы жили в экстремальном режиме: большие «окна» в движении поездов, задержки с их отправлением. Хроническое нарушение графиков. Все менялось на глазах. Удлинялись пути. Обновлялась контактная сеть. Разворачивался широкомаштабный переход всего дорожного хозяйства на новые технологии, в котором была задействована масса людей.

Хочу обратить внимание вот на что: железная дорога в своей работе никогда не использовала экстенсивный путь развития за счет увеличения использования материальных и людских ресурсов. Мы всегда делали ставку на интенсификацию всех производственных процессов, в этих целях постоянно обновляя технологии.

И ко времени, когда в стране «созрел» лозунг «За интенсификацию», мы уже давно работали именно так.

А начали мы новый виток интенсификации производства с комплексной экономии электроэнергии. Буквально везде, где есть «выключатель».

На тягу поездов затрачивается, можно сказать, астрономическое количество энергии. Как и на другие технологические нужды. Например, в бытность мою главным инженером, мы расходовали, насколько я помню, около четырех миллиардов киловатт-часов. Можно себе представить долю этого ресурса в себестоимости перевозок.

В 1970-е годы наша Западно-Сибирская магистраль вошла в числе лидеров среди 26 железных дорог страны. Почти по всем показателям. По объему грузовых перевозок, например, занимала первое место в стране, а по грузонапряженности и густоте движения ей просто не было равных в мире!

Это был плановый результат грамотного развития дороги. Седьмая и восьмая пятилетки были для нас порой широкомаштабной реконструкции и технического

перевооружения всего производственного сектора магистрали. Так мы получили в руки ключи к новым, эффективным технологиям. А это открыло простор для творческого поиска новых путей решения наболевших проблем. В коллективе поднялась волна трудового энтузиазма.

Я неохотно употребляю это слово, потому что его в конце концов «затаскали» в официальных речах. Можно что угодно погубить, если оглушить до формализма. Но у нас на дороге это слово точно отражало состояние коллектива, настроения его творческого ядра. Это был порыв для прорыва. Недаром в те годы в центральной прессе Западно-Сибирская железная дорога была названа лабораторией передового опыта.

Например, барабинцы тогда ввели новый порядок руководства эксплуатацией локомотивов. Это — работа электровозов на длинных тяговых плечах со сменными бригадами. Что это давало? Позволяло локомотиву находиться в «чистом движении» не менее тысячи минут в сутки! И это начинание подхватили по всей дороге. Машинисты добились, что среднесуточный пробег стал составлять тысячу километров. Что резко увеличило производительность труда локомотива.

Но почему за ориентир были взяты такие «красивые» цифры? Куда ни кинь — все тысяча? Но тут был точный расчет. Сутки состоят из 1440 минут, а полезное время работы электровозов по всей стране тогда в сутки составляло всего 700 минут. Барабинцы «покумекали», посчитали: если увеличить полезное время своих стальных «коней» до тысячи минут в сутки, то по одному только Барабинскому отделению экономия на эксплуатационных расходах составит до 280 тысяч рублей в год. Внушительная по тем временам сумма!

Но для достижения такого рубежа нужно было ускорить и само движение поездов. А это уже увеличение темпов по всей цепочке. Тут стали искать новые возможности в работе и диспетчеры, и вагонники, и путей-

цы, и связисты — словом, те, кто призван обеспечивать бесперебойную работу всего транспортного конвейера.

Почин подхватили все отделения дороги. Результат был потрясающим: на пять часов ускорился оборот вагонов, на 140 километров вырос среднесуточный пробег локомотивов. Сократились всяческие простои.

С этим «прорывным» движением связано много ярких личностей моих коллег и товарищей. Но одно имя особенно часто звучало тогда и на всяких совещаниях, и в прессе, и в дружеском кругу — Федор Кузьмич Макаев.

Это был потомственный железнодорожник, сын стрелочника из Дупленской, доброволец в Великую Отечественную войну, дорожный диспетчер — в первые послевоенные годы. С начала 1960-х годов он работал старшим помощником начальника распорядительного отдела службы движения Западно-Сибирской дороги. С тех пор смена Ф. Макаева была у истоков многих интересных начинаний. Трудно подсчитать, какую экономию и сколько прибыли принесли «макаевцы» своей дороге. Федор Кузьмич был награжден орденом Трудового Красного Знамени. А в 2000 году ему было присвоено звание «Почетного ветерана» Западно-Сибирской железной дороги.

В этом же ряду стоят заместитель старшего диспетчера Новосибирского отделения М. Шестаков, поездные диспетчеры П. Енин и Е. Давыдюк — инициаторы комплексного соревнования за экономию вагоно-часов на Новосибирском отделении дороги.

С внедрением новой технологии к середине 1970-х производительность вагона возросла на четверть, а общая экономия — почти на пятьдесят миллионов вагоно-часов. Чтобы все это легче воспринять, приведу еще одну цифру. Например, только на одном Кузбасском направлении были высвобождены для дополнительной погрузки 130 вагонов в сутки. А ведь это соревнование

сократило время оборота вагонов по всей Западно-Сибирской железной дороге.

Наверное, о том, что я сейчас рассказал, вам будет неинтересно читать. Но иначе вы бы не поняли, каким ответственным и престижным для меня было назначение НОДом в такое время — время подъема на новый технологический уровень всей Западно-Сибирской магистрали вообще и ее Новосибирского отделения, в частности. Но любая высота относительна. Не заметишь, как подъем оборачивается застоем, и надо снова прорываться. Выходить уже на новые параметры. И чем серьезнее работаешь на перспективу, тем сложнее в данный момент. Ты выстраиваешь платформу для будущего, но стопоришься сегодня.

Вот я и попал в такую ситуацию. Шла реконструкция всего железнодорожного хозяйства. Строился Среднесибирский путь. Что вызвало необходимость еще одной технологической новинки. Впервые на всей сети дорог именно у нас были внедрены «комплексные окна» в графике движения поездов на ремонт — на целых направлениях. Это довольно сложная технология. Скажу лишь, что такие, «скользящие» на всем направлении окна позволяли производить ремонты одновременно несколькими службами. Таким образом, в графике движения «экономил» по четыреста-пятьсот часов в год.

В числе главных разработчиков технологии «сквозных окон» был Павел Трофимович Семешко, который за долгую профессиональную жизнь на дороге внес неоценимый вклад в работу многих подразделений «железки», а последние четверть века проработал заместителем начальника дороги по пути и строительству. Это был классный управленец. Его даже в министерстве уважительно называли «путейцем №1».

Вот на его долю и выпало все, что было связано тогда со строительством. И, прежде всего, Среднесибир-

ское направление: линии Барнаул — Кулунда; Артышта — Подобас; Асино — Белый Яр. С большим трудом работала станция Инская. Хотя в это время ее начальником был просто выдающийся организатор, к тому же душевный человек и умница, Валентин Владимирович Сажин. Он долго работал там, причем приходил туда дважды. Его забирали на повышение в управление дороги, главным инженером службы движения, а потом он снова вернулся на станцию по настойчивому требованию коллектива.

А как было дело? Когда Сажина перевели в службу движения, среди местных кадров замены ему почему-то не нашли. Тогда привезли на должность начальника станции Анатолия Михайловича Комарова. Из Белова. И он почему-то очень долго жил в общежитии. Почему? И почему я так поздно задаю этот вопрос? А ведь, как начальник отделения дороги, я был просто обязан интересоваться, где и как живут руководители наших предприятий. Вероятно, он настойчиво не «пробивал» себе квартиру, а мы сами инициативы не проявили. Почему он, будучи семейным человеком, мирился со своим холостяцким жильем, теперь можно только догадываться. По последствиям. Правда, и тогда до меня доходили слухи... Мы не отреагировали. И через год своей неприкаянности Комаров по черному запил.

И когда его уже несколько дней не было на работе, мне позвонил секретарь партийной организации станции Стасевич и сказал:

— Приезжайте. У нас непорядок с начальником станции.

Я пытался выяснить, что к чему, но он настойчиво требовал:

— Приезжайте!

Видно, на станции уже все были в курсе дела. А тут терпение лопнуло!

Я приехал, меня повели в комнату, где жил Комаров. Дверь оказалась закрыта. Стучим. Не открывает. Я из-за двери представился. Дверь открылась. Зашли.

Зрелище — не для слабонервных. Физиономия хозяина комнаты соответствовала количеству опустошенных бутылок. В комнате беспорядок. Все ясно — запой. Я сказал Комарову, что отстраняю его от работы.

Но начальники таких станций, как Инская, находятся в номенклатуре начальника дороги. Так что решить этот вопрос мог только Трубников. Я — к Ивану Ефимовичу. А он — особенный человек. В том смысле, что на первом месте в деле для него были люди, а не «железки». Он был очень требовательным руководителем, не терпел расхлябанности. Но никогда не унижал человека. Он предпочитал «наказывать» доверием. «Сняв стружку», тут же давал понять работнику, что верит в его исправление.

И тут Трубников встретил мое решение с видимым неудовольствием:

— Ну, ты, Петро, погорячился... Комаров уже втянулся в работу. Он толковый руководитель...

Словом, Трубников встал на защиту. Но я не согласился:

— Нет, — говорю, — я не просто слышал о неподобающем поведении начальника станции, я сам видел его в тяжелом запое. И коллектив станции больше не может этого терпеть.

— А кого будем ставить на это место?

Вопрос был не из легких. На «фабрику маршрутов» нужен был незаурядный руководитель. Я знал настроения работников станции: для них трудно найти замену Сажину. Но первомайцы и не стали сидеть сложа руки и ждать, кого теперь к ним назначат. Активную позицию занял и райком партии. Тогда «первым» там был Виктор Григорьевич Одинцов. Он поддерживал позицию своих железнодорожников — вер-

нуть к ним Сажина. И обратился за поддержкой в горком партии, к Георгию Васильевичу Алешину, который тоже был «наш», первомайский: до Одинцова работал на этой же должности первого секретаря райкома партии. Они пришли к взаимопониманию. Заручившись поддержкой Алешина, Одинцов позвонил начальнику дороги:

— Мы предлагаем вернуть на должность Валентина Владимировича Сажина.

О Сажине надо бы писать отдельно. За внедрение комплексного плана совершенствования работы всех служб узла Валентин Владимирович, когда он был главным инженером станции, был награжден орденом Трудового Красного Знамени и золотой медалью ВДНХ. А на должности начальника станции он еще шире «раскрутил» это дело. Все подведомственные ему службы и подразделения демонстрировали высокий уровень организованности и прекрасные результаты. И на Сажина «сыпались» различные знаки отличия Министерства путей сообщения. А вскоре он заработал орден «Знак Почета». И вот теперь возвращать на прежнее место? Трубников растерялся:

— Да как же так? Мы же его «повысили»... А теперь что — «понижать» будем?

— Но коллектив просит... И мы считаем, что надо выправлять работу станции...

— Это вы так считаете... А что я скажу Сажину? Как он на эти «маневры» посмотрит?

Тут надо сказать, что еще до разговора с Трубниковым Одинцов позвонил мне. Посоветоваться.

— А Сажин-то согласится? — задал я вопрос.

Мне-то было неудобно самому его спрашивать. Но секретарь райкома заверил:

— Он согласен.

Вот тут и пригодился этот разговор. Я рассказал о нем Трубникову: мол, не надо искать нового начальни-

ка станции. Валентин Владимирович ничего не будет иметь против своего возвращения.

Иван Ефимович раскипятился:

— А... Сговорились... Вы что мне тут — нашли топор под лавкой?

Потом успокоился. Прошло несколько дней, видно, в управлении все обсудили, и В.В. Сажин вернулся в свой старый кабинет. Воссоединение коллектива со своим бывшим начальником имело далеко идущие последствия, подтверждая истину о том, как важно быть человеку на своем месте и насколько тесно успех коллектива зависит от руководителя. Говорило оно еще и о том, что вроде бы абстрактная нравственная категория — взаимопонимание сторон — имеет вполне материальный, экономический эквивалент, выражающийся в конкретных километрах, тоннах и рублях.

Возвращение Сажина сразу же отразилось на производственных показателях станции, которая, если не ошибаюсь, двенадцать кварталов подряд выходила победителем Всесоюзного социалистического соревнования среди сортировочных станций. Она «собрала» тогда семнадцать Красных знамен МПС, знамена ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК комсомола. Опыт работы и организации соревнования на Инской пошел работать по всем дорогам страны, был представлен на ВДНХ. А сам Валентин Владимирович получил еще одну золотую медаль выставки. Его премировали автомобилем «Москвич». А в 1976 году, по итогам девятой пятилетки, начальник станции Инская В.В. Сажин был награжден вторым орденом Трудового Красного Знамени, получил звание «Заслуженный работник транспорта Российской Федерации» и нагрудный знак «Почетному железнодорожнику».

Коллектив Инской Валентин Владимирович возглавлял двенадцать лет. А в последние годы своей тру-

довой биографии он работал начальником технического отдела дороги.

Я рассказал о Сажине в качестве примера того, с какими замечательными людьми мне пришлось работать уже в новой должности НОДа.

19 ноября 2004 года на 70-летнем юбилее Инской в память о Сажине была открыта мемориальная доска на административном здании станции. На многочленном митинге железнодорожников узла, в котором участвовали руководители дороги во главе с начальником отделения С.В. Лемиховым, присутствовали и высокие гости: президент ОАО РЖД Г.М. Фадеев, губернатор Новосибирской области В.А. Толоконский, председатель Новосибирского областного совета В.В. Леонов, мэр Новосибирска В.Ф. Городецкий. Все выступавшие на митинге давали самую высокую оценку этому незаурядному человеку и талантливому руководителю.

Необходимость интенсификации железнодорожных перевозок не только «напрягала» нас, но и радовала. Потому что «мускулы» дороги адекватно отражают состояние экономики края, да и страны в целом. Идет много грузов, значит, народное хозяйство на подъеме. Много пассажиров, трудно достать билеты, — значит, у населения есть деньги на путешествия. Отрадно! Хотя это и «подстегивало» нас, железнодорожников.

Но объемы работ превышали возможности дороги. Увеличение длины и веса поездов диктовало необходимость срочной реконструкции десятков станций с удлинением приемоотправочных путей до 1050 метров полезной длины. Началось строительство новых линий. Для развязки вагонопотоков требовалось также построить новую сортировочную станцию и усилить существующие. В том числе и Инскую. Я уже говорил, что главные пути пришлось тоже сооружать дополнительно.

В 1976 году ЦК КПСС и Совмин страны приняли постановление по дальнейшему развитию железнодо-

рожного транспорта. На предстоящую пятилетку были определены участки Западно-Сибирской железной дороги, подлежащие электрификации. Это, прежде всего, весь Среднесибирский ход, около восьмисот километров.

В это же время бурно развивалось пассажирское хозяйство. Появились новые вагоны. Проводилась реконструкция депо, в том числе и на Новосибирском отделении. Строились и реконструировались сборочные, деревообрабатывающие и другие цеха вагонной службы. На многих станциях появились типовые двухэтажные здания пунктов техобслуживания, столовые, общежития, пункты химчистки спецодежды.

Распространялся опыт внедрения разработок дорожной лаборатории по реконструкции и техническому переоснащению вагонного хозяйства. Это позволило ремонтировать примерно на сорок процентов вагонов больше, чем раньше. Генератором идей и руководителем «мозгового центра» этой лаборатории был главный конструктор Иван Александрович Шаргин. А возглавлял в то время огромное хозяйство вагонного депо инициативный и талантливый инженер Александр Константинович Каллас.

Он оставил свой след на дороге как талантливый организатор производства, обеспечивший на своем участке технологический прорыв. Ведь всякое технологическое новшество должно сначала продумываться, вызревать в чьих-то мозгах, там же проходить экспертизу на целесообразность и эффективность. И уж потом укладываться в прокрустово ложе строгого графика, где предусмотрена, обсчитана, словом, регламентирована, последовательность операций с учетом времени на каждую из них плюс квалификация исполнителей.

В институте нас учили составлению таких графиков. Они назывались линейными. С ними мы потом и работали. Например, линейный график ремонта ваго-

нов. Тут расписан весь конвейер, начиная с подачи вагона на ремонтные позиции: во сколько подали, сколько занимает это времени. Дальше — подготовка к ремонту. Инструменты, люди... Что они обнаружили: какие детали менять, какие — ремонтировать. И где...

А потом придумали сетевой график. Он более полно отражал существующие операции, так как все процессы нанизывались на так называемую «критическую линию», определявшую последовательность операций. В точке «А» фиксировалось во времени начало работы, в точке «Б» отмечался срок ее окончания. Появился «пульт-табло», где все это записывалось. И оператор всегда видел, где кто отстаёт.

Это очень дисциплинировало, требовало четкой организации труда.

Каллас и занимался в своем депо внедрением у нас такого графика. И все получилось так четко, что к нам приезжали с других дорог посмотреть, как это делается и что дает. Такие сетевые графики потом получили повсеместное распространение, и не только на транспорте.

В те годы заряжали коллективы своей энергией и творческим задором Николай Федорович Безуглый, Борис Федорович Старчоус и другие талантливые командиры производства. Со многими из них мне посчастливилось и дальше идти по жизни вместе.

Что осталось в душе от этого напряженного времени? Впрочем, разве были у нас, железнодорожников, другие, «легковесные» времена? Да никогда! Каждый социально-экономический этап развития общества, страны ставил перед нами новые и все более осложнявшиеся задачи. Но если б вместе со временем не развивались и сами люди, не наращивался багаж их знаний и опыта, то застопорилось бы само развитие. Мы и сами не понимаем, что за гениальный «механизм» в нас заложен, который неизбежно приводит в равновесие с постоянно

меняющейся действительностью наш человеческий потенциал.

Наверное, поэтому нам, и это не громкие слова, постоянно усложняющиеся задачи всегда были и будут по плечу. Я что-то не помню, чтобы кто-то «надорвался» на работе. Или отошел в сторону: вы, мол, поднатужьтесь, а я пока подожду. Конечно, и у нас на «железке» встречались разные люди. Но тут уж так: если не с нами — не стой на пути. Но запомнились, вошли в сердце, только настоящие люди, коллеги, товарищи.

Их лица — и кого я уже вспоминал, и кого не назвал, но не забыл — то и дело всплывают перед моими глазами. Кто — в чисто железнодорожном «интерьере», кто — в теплом, дружеском кругу. У меня это все очень счастливо сложилось. Работа и жизнь, или «свободное время», дом, — у меня не делились на равные, или неравные, части, а сливались в единую суть бытия, вмещаясь в мое существо с одинаковой степенью важности. Счастье, что моя жена, это понимала. И, когда, возвращаясь домой, я приносил с собой заодно и все то, что меня заботило на работе, она лишь старалась помочь мне переключиться. Чтобы отдохнуть. А завтра — с новыми силами — все сначала.

И в те минуты, когда болезни удавалось «достать» меня, я вспоминал, как нередко на спортивной площадке, или в бане, или застав меня с лопатой на огороде, товарищи говорили с восхищением: «Ну и здоров же ты, Петро!..» И силенок сразу прибавлялось. Ведь сила человеческая подобна природному источнику: он тем веселей бежит-струится, тем чище в нем вода, чем чаще и больше из него черпают. И не дай Бог человеку оказаться никому не нужным. Жизнь рано или поздно кончается, конечно, у всех, но у одних она — обрывается, а у других — «пересыхает». И мне ближе и дороже жизнь в образе родника, нежели — тихой заводя.

Хотя спокойствие природы я люблю больше, чем ее капризный норв.

Но я отвлекся. И не случайно. Слишком втянулся в ходе этого рассказа о былом в наши производственные проблемы. Однако, думаю, понятно, почему я, рассказывая о своем жизненном пути, все время «выруливаю» на стальную колею железной дороги. И мне с нее не свернуть. Любые воспоминания обступают меня под стук колес. Все азартные люди меня поймут. Рыбака, лишь сомкнет он глаза, снова чарует гладь воды и озорной поплавок, пляшущий на ней, как капли дождя в сильный ливень. Грибника, едва он коснется подушки, наступают срезанные боровики или кокетливые лисички. А старого железнодорожника догоняют поезда, ему сигналият светофоры; мелькают рельсы, и уходит в будущее, извиваясь, стальная колея.

У нас замечательная профессия. Вот если тебе удалось в жизни почувствовать себя «участником движения», так сказать, в глубоком смысле этого понятия, твоя жизнь промчится, оставляя долговечные следы. И это — счастье, которое хочется беречь и смаковать. Может, поэтому со мной болезни не так легко справиться?

Хотя «праздником» наша работа не была никогда. Нагрузки «на плечи» нашей железной дороги всегда были столь велики, что справляться с ними приходилось с большим трудом. Работали день и ночь. Со мной рядом всегда были классные специалисты и надежные товарищи: Владимир Филиппович Зайко, Владимир Алексеевич Баулин, Сергей Владимирович Константинов, Константин Максимович Новиков, Алексей Ефимович Безденежный, Илья Иванович Екатеринычев, Василий Павлович Лакшин, Иван Алексеевич Гончаров... Когда Николай Федорович Безуглый ушел на пенсию, по моему предложению Гончарова, работавшего начальником отдела электрификации, назначили главным инженером отделения дороги.

Заметный след оставил в моей памяти Михаил Иванович Смирнов. Когда я был начальником станции Новосибирск-Главный, мы вместе ездили по Союзу за опытом и всегда работали в тесной связке: я — начальником отделения дороги, он — отдела пассажирских перевозок. Без этих и многих других людей я бы ничего не сделал. Но и такой мощный командирский корпус не всегда мог обеспечить успех. Я говорил, по каким причинам: потребности в перевозках опережали наши возможности.

Особенно было сложно работать в плохую погоду. А она, как известно, в Сибири не редкость. Будущий министр железнодорожного транспорта, а тогда — его заместитель Иван Григорьевич Павловский, нередко приезжал в Новосибирск. Был период когда мы не могли как следует грузить уголь в Кузбассе и нормально двигать поезда, и он, можно сказать, здесь жил... Чтобы «дорога ехала», надо, чтоб поезда двигались, а не стояли. Вот Павловский у нас тут и бросил якорь на довольно продолжительное время как уполномоченный министерства. Всех он нас прекрасно знал.

А с каким напряжением нам приходилось работать, вам станет ясно по следующему эпизоду.

Несмотря на то, что был я в ту пору относительно молод, хватил меня вдруг радикулит. Продуло где-то. Да так скрутило, что ни согнуться, ни разогнуться. И хоть медики наши, железнодорожные, уколов на меня не жалели и производили всякие другие манипуляции, «разогнуть» все равно не смогли. Кое-как добрался я до дому, лег на диван, а повернуться — никак.

На улице мороз за сорок. Но, как говорится, колеса не крутятся, а человек должен работать. Железная дорога с погодой не считается. Я пригрелся, нашел приемлемое положение, придвинул к себе телефон и заснул. В два часа ночи меня разбудил звонок. Трубников в тот

момент тоже болел, его обязанности выполнял Василий Борисович Николаев. Слышу его голос:

— Ну, как, полегчало?

— Да, вроде... Даже задремал...

— Тут Иван Григорьевич с тобой хочет поговорить.

В трубке я услышал голос Павловского:

— Ну что, лежишь?

— Лежу...

— Плохо дело... Инская стоит.

Я понимаю, почему. Где-то железо не выдерживает — ломается. Где-то у людей что-то не получается. Не удивительно — в такой мороз, да на открытом воздухе!

И знаете, что говорит тогда заместитель министра больному начальнику отделения дороги?

— Петр Филиппович, собирайся в отделение дороги. В кабинете у дежурного тебе поставят раскладушку. Там и ляжешь. И сам лично будешь принимать решения.

То есть, кроме всех на сто раз продуманных и выверенных мероприятий, в этой ситуации чрезвычайно важна еще и личная ответственность командиров, каждого — на своем рабочем месте. Я понял Павловского: тут были возможны нестандартные решения, которые мог принять только сам начальник отделения дороги. Для любого, стоящего по должности на ступеньку ниже, это могло явиться либо превышением полномочий, либо прямым нарушением. Я же мог взять ответственность на себя.

Я добрался до своего рабочего места. Никакую раскладушку, конечно, не ставил. У меня в кабинете, кроме обычного рабочего, стоял еще и длинный стол для заседаний. Я на него что-то набросал и прилег. Рядом со мной — прямая связь с дежурным по отделению, со всеми диспетчерами. «Штаб» тоже тут — этажом ниже. Мне все докладывали, я полностью находился в курсе ситуации. А она была близка к критической. Пришлось отдать ряд нештатных приказов. Вплоть до того, что

попросить локомотивную бригаду не меняться, а продолжать путь. То есть, по сути, отдал приказ на нарушение режима труда. Вместо восьми часов люди будут вести поезд двенадцать. А всю ответственность за возможные последствия взял на себя.

Словом, напряжение колоссальное. И не важно, ночь на дворе или день, выходной или праздник, больной ты или здоровый. Существенно лишь одно — задача, которую ты должен решить, несмотря ни на что. Мы понимали, что «везем» результаты работы всей экономики страны — уголь, хлеб, металл, лес, строительные материалы и т. д., которых добывается, выплавляется и производится все больше и больше. Это давало прекрасное ощущение сопричастности к созиданию могущества своей Родины.

Но вернусь к себе самому того времени, когда наше отделение, да и вся Западно-Сибирская магистраль, славились на сети железных дорог страны своими «придумками»: головы моих коллег, прежде всего — управленцев постоянно «искрили» идеями, которые немедленно «просчитывались», привязывались к соответствующему производственному звену и, в результате, давали прирост или прорыв на отдельном участке производства и отражались на общем результате. Мы жили этим процессом творчества, новаторства, удовлетворенности тем, что всегда находились наиболее оптимальные решения. Если кто думает, что «горение в работе» в конце концов приводит к хронической усталости и «затуханию», тот ошибается. От любимого дела устать нельзя. Оно становится образом жизни, и чем интенсивнее эта жизнь, тем ярче «горение». И, конечно, приятно, когда твое отношение к жизни и работе встречает понимание коллег и старших товарищей, когда в тебя верят и, замечая твой нереализованный потенциал, ставят перед тобой более сложные, но посильные тебе задачи.

Так было и тогда. Меня, видимо, тоже заметили.

В то время прямо в служебном вагоне, в «правительственном тупике» около вокзала жил, как я уже говорил, помогая нашей магистрали оперативно «расшиваться», заместитель министра железнодорожного транспорта Павловский. И вот в один прекрасный момент мне, НОДу, позвонили. На проводе оказался заведующий отделом ЦК партии Кирилл Степанович Симонов:

— Где Павловский?

— В вагоне...

— Иди к нему и передай, чтобы он со мной созвонился. Только не с этого телефона, а с любого другого, общего...

Что-то разъяснить по поводу своего звонка он не стал.

Я провел Павловского в депутатскую комнату на вокзале. Оттуда он и вызвал ЦК партии. О чем они говорили, не знаю. Но разговор их закончился быстро, и Павловский вернулся к нам с Василием Борисовичем Николаевым.

— Надо быстро организовать мне билет на ближайший рейс на Москву.

Зачем его вызвали, не сказал. Возможно, из скромности. Но, кажется, чуть ли не на следующий день мы узнали, что он вернулся в Москву уже министром.

Однако торопливый и таинственный отъезд Павловского оставил след какой-то неопределенности. Работали в тот период мы в одной связке и на одном дыхании. Это обычно навсегда сближает людей. А тут... даже толком не простились.

Прошел примерно год. В Москве открылся съезд ЦК профсоюза железнодорожников и транспортных строителей. Меня избрали делегатом этого форума. И мы отправились целой делегацией. Правда, с тяжелой душой. Опять, как и в прошлую зиму, морозы... Мы в

Москве, а все мысли — в Новосибирске. Нервы напряжены. Трубников «отрывается» на мне:

— Вот ты тут заседаешь, прохлаждаешься... А Инская опять стоит!..

Наконец, я не выдерживаю:

— Иван Ефимович, давайте я вернусь... Сегодня же улечу!

— Я тебе улечу! — еще больше распаляется Трубников.

Этот скоропалительный диалог состоялся в перерыве между заседаниями съезда. А проходил он в Концертном зале гостиницы «Россия». Просторное фойе. Трубников шел рядом с министром, в сопровождении большой свиты. Я тоже должен был держаться вблизи своего начальника. В какой-то момент Павловский заметил меня, подозвал:

— Надеюсь, теперь ты понял, почему я в прошлом году столь поспешно уехал от вас? — спросил меня, словно и сам испытывал по этому поводу какое-то смущение. — Так уж получилось. Мне тогда сообщили, что я назначен министром и должен немедленно принимать обязанности.

— Понял, конечно, Иван Григорьевич. — От души желаем успехов.

— Ну а ты-то как? Как у вас дела?

Что сказать? Что опять «зашиваемся»? Обошелся стандартной, обтекаемой формулировкой:

— Да ничего, трудимся... По-прежнему тяжело. Работы много. Не все ладится, но стараемся, выходим из положения...

Пока мы разговаривали, Трубников деликатно держался в стороне. А когда снова сели в зале, Иван Ефимович уже не выдержал:

— Чего это тебе министр говорил?

— Да так... Вообще — поговорили... Спросил, как работаем...

— Ну и что ты сказал? Что стоишь?

— Не такой уж я дурной. Сказал так... вообще...

Съезд закончился, мы уехали. Тот короткий разговор остался без последствий.

По положению на сети дорог мы следили за действиями нового министра, восхищаясь при этом тем, как хорошо он знал людей, командиров производства. Происходили важные перестановки, казалось, что каждое назначение — попадание прямо «в яблочко».

И вот движение кадров затронуло и нас. Понадобился начальник на Свердловскую дорогу. С этой целью от нас забирают главного инженера В.М. Скворцова. А меня назначают главным инженером Западно-Сибирской железной дороги. Так получилось, что и НОДом я стал после Скворцова, и опять сменил его на должности.

Назначение на такие должности происходит на коллегии министерства. По процедуре министру докладывают. Как бы дают характеристику каждой кандидатуре. Когда дело дошло до нас, Иван Григорьевич Павловский прервал докладчика:

— Да что вы мне про них рассказываете? Я этих руководителей прекрасно знаю. Не надо — все! Есть другие мнения? Нет? Назначены...

Все прошло так буднично, а я очень волновался. Любое продвижение по службе у совестливых людей, как правило, вызывает тревогу.

Сатирики давно пародировали фразу: «А справлюсь ли?» В печати ее затрепали, сделали шаблоном. Но ведь этот вопрос и на самом деле не мог не возникать. Новые обязанности, новый масштаб работы, необходимость на ходу приобретать новые знания... К тому же я до этого ведь не работал в управлении дороги.

Вероятно, некоторое волнение испытывало, назначая меня на такую ответственную должность, и руководство дороги. Ведь если раньше я «командовал» од-

ним отделением дороги, и довольно хорошо изучил его, то теперь должен был отвечать за восемь. А значит — изучать все.

Особенно в Кузбассе. Именно там начинается и кончается наша главная работа — погрузка-выгрузка. А там было все запущено, неразвито. Большой, конечно, был человек наш министр Бещев, но в очередные трудные времена, когда у государства ни на что не хватало денег, он проявил, пожалуй, излишнюю сознательность. И всем это понравилось. «Мы, железнодорожники, — говорил он, — как-нибудь пока обойдемся. За счет техники, технологии. Порядка. Так что денег не надо».

Но они как раз были очень нужны, чтобы развивать станции, узлы, приобретать новые локомотивы, вагоны, строить жилье. Ведь ничего этого не делалось. Продолжать так жить уже невозможно. Нужно было срочно принимать стратегическое решение по ускоренному развитию Кузбасса и Западно-Сибирской железной дороги. И вот еще одна «случайность»...

На той же коллегии, в «одном пакете» со мной происходило назначение на должность начальника Новосибирского отделения дороги моего товарища Владимира Филипповича Зайко, работавшего моим заместителем, и на должность зама начальника дороги по Кузбассу Алексея Степановича Саплова, перед этим возглавлявшего Тайгинское отделение. А на должность первого заместителя начальника Восточно-Сибирской дороги утвердили тогдашнего начальника Красноярского отделения Геннадия Матвеевича Фадеева. Он впоследствии становился начальником Красноярской и Октябрьской железных дорог, заместителем министра и министром путей сообщения, начальником Московской дороги, а в 2002 году снова вернулся на министерский пост. После реформирования железнодорожного транспорта в 2003 году стал президентом Открытого акционерного общества «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД»).

Мы знали друг друга еще с тех пор, когда Фадеев был начальником Красноярского отделения, а я — Новосибирского. Геннадий Матвеевич был моложе нас всех, но выделялся яркой самобытностью, высокой эрудицией и организаторским талантом. Он умеет работать с людьми и принимать самые ответственные, и даже рискованные, решения.

Вспоминается, например, эпизод из того времени, когда мы оба были НОДами. Министр путей сообщения Борис Павлович Бецев регулярно проводил большие совещания. На них приглашали всех начальников дорог и НОДов. А отделений дорог в СССР было более ста семидесяти. На одном из таких форумов в числе первых слово было предоставлено начальнику Красноярского отделения Г.М. Фадееву. Потом, в течение двух дней, мы прослушали более тридцати речей руководителей разных рангов, включая министерских, но самым интересным и запоминающимся оказалось выступление Геннадия Матвеевича.

Уже тогда было ясно, что руководителю с таким талантом обеспечен карьерный рост на самую вершину отраслевой «пирамиды». Так в дальнейшем и произошло.

В самое сложное время начала 1990-х годов, когда Фадеев возглавлял МПС, его мудрая тактика и энергия обеспечили сохранение отрасли. Железнодорожный транспорт не разорвали на части, и он не был «прихвачиван» бойкими «демократами». Лично я считаю это его подвигом, и не только во имя нашей отрасли, но и самой России.

На острие событий

В семидесятых — восьмидесятых годах прошлого века произошли кое-какие подвижки в научно-технической сфере. Следом за электрификацией производ-

ственных процессов пришла автоматизация. Началось внедрение АСУ (автоматических систем управления). Но пальму первенства здесь прочно удерживали капиталистические страны. Их производительные силы и потребительские стандарты были никак не сравнимы с нашими. При всех стараниях «правофланговых» и отдельных достижениях в науке и технике, мы все еще буксовали, как в песке. Только в чем-то «подтянемся», как окажется, что наше «достижение» — в мире уже «вчерашний день».

Бывая за рубежом, я не раз убеждался в этом. Необходимо было наверстывать упущенное. Я считал, что нам срочно надо реализовать идею бывшего главного инженера дороги В.М. Скворцова о строительстве Вычислительного центра на станции Новосибирск-Главный.

Вернувшись из очередной заграничной командировки, я, как обычно, явился к И.Е. Трубникову. В 1973 году он стал начальником дороги, и наше сотрудничество и дружба позволяли обходиться без особых формальностей. В нерабочей обстановке с ним было легко и уютно. В нем все было полной мерой: работать так — работать, гулять — так гулять, дружить — так дружить...

— Привет «туристам-капиталистам»! Давай, рассказывай, как они там «загнивают»...

Я чинно уселся, достал привезенные бумаги. Но мне не сиделось. Я был взволнован, как мальчишка. Почти все, что я видел «за бугром», мы тоже могли бы сделать и внедрить. Были б деньги, фонды да подрядчики. Но уж Вычислительный центр мы должны построить. Хоть дух из нас вон!

Ивана Ефимовича агитировать за технический прогресс не надо было. Он сам — инженер Божьей милостью и рачительный хозяин. Ему ли не понимать, что будущее дороги, ее возможности — не за дешевой рабочей силой, и даже не в трудовом энтузиазме, значения которого, конечно, принижать не стоит. Мы многое сде-

лали «через не могу», на команде — надо! Сделаем в сто раз больше, если вооружимся новейшими технологиями на базе новых научно-технических возможностей.

Мы быстро пришли к решению: беремся за строительство такого центра!

Правда, сначала Трубников пытался «скорректировать» эту идею:

— Ну, почему обязательно строить какое-то специальное здание? Ведь мы с тобой решили создавать систему автоматизированного управления. Давай сначала приобретем аппаратуру, подготовим кадры...

Но я чувствовал, что и сам он сомневается, надо ли прибегать к полумерам? Конечно же, на «такой» дороге и на «такой» станции, понимал он, целесообразнее строить специальное функциональное здание.

Для его возведения уже была подготовлена проектная документация, выбрано место. Более всего подходила площадка, прилегающая к зданию Новосибирского отделения. Но возникали определенные сложности технического характера, которые, в конце концов, были преодолимы. Главным препятствием стала «коммунальная проблема». Требовался снос жилых домов, расселение жильцов из тридцати квартир. Но где их взять, когда даже нашим машинистам жилья не хватает?

Я долго уламывал начальника дороги, так и эдак подъезжал — бесполезно. Трубников и сам прекрасно понимал необходимость строительства ВЦ, но дать «добро» не мог: к нему на личный прием наши работники шли в основном с одним вопросом: плохие жилищные условия...

Мы оба перешли на высокие тона. Я понял, что так и не убедил упрямого начальника, и ушел расстроенный. В сердцах даже дверь хлопнул.

В конце дня — звонок: «Зайди ко мне...»

— Ты что, обиделся?

Всем было известно, что Иван Ефимович самодурства себе не позволял. Да, мог не согласиться. Даже с

разумными доводами. Но, поразмыслив, готов был признать свою ошибку. Видимо, и в этом случае Трубников полдня «созревал».

— Обиделся, конечно.... Сколько нервов потратил, пока выбил деньги, договорился о подрячке. Может, поговорите с Севастьяновым? Он ведь тоже был начальником нашей станции. А вы — депутат Верховного Совета страны.

Оказалось, что Трубников сам к тому времени пришел к выводу, что это единственное решение проблемы.

Он набрал номер председателя горисполкома. Говорил не как депутат, а как товарищ. Как коллега с бывшим коллегой. Все бывшие железнодорожные начальники, какой бы пост они потом ни занимали, так и оставались в связке, и всегда можно было рассчитывать, что каждый из них по необходимости продвинет наше дело по своему «отрезку пути».

С Иваном Павловичем они быстро договорились: половину квартир для расселения город даст станции взаимы. Другую половину придется изыскивать другими путями...

Ивану Ефимовичу не привыкать было находить выход даже из «тупиковых» ситуаций. Для этого он использовал не только личный авторитет в руководящих кругах, но и доверчиво опирался на своих подчиненных, командиров среднего звена. И его никогда не подводили. Это железо иногда не выдерживало сибирских морозов, а люди выдерживали все. У нас такой основной закон: чтобы в любой мороз, в любую пургу или проливные дожди, пути были чистыми. Чтобы «дорога ехала».

Зарабатывали тогда железнодорожники мало, их «боевой дух» больше поддерживали моральными стимулами. И люди на это отзывались. Как аплодировали начальнику дороги, когда он на каком-то торжестве по случаю очередных трудовых побед сказал притихшему залу:

— Это дорога у нас железная, а люди — золотые.

Строг был Иван Ефимович — это, как говорится, не отнять. Но заботлив и справедлив. Ради правого дела готов был рискнуть даже собственной карьерой. В этом мы убеждались не раз.

Однажды, близ Черепанова, грузовой поезд проехал запрещающий сигнал светофора и врезался в бок пассажирского. Это была страшная трагедия, ЧП союзного масштаба. Около сорока жертв, не считая раненых.

На место выехал замминистра. Дело приняла к производству Генеральная прокуратура. Следователи начали искать виновных сверху. Вызывали на допросы первого заместителя начальника дороги В.Б. Николаева, заместителя по локомотивному хозяйству Ю.С. Лелекова, дорожного ревизора по безопасности движения Н.А. Четверухина. Как главного инженера дороги, вызывали для «дачи показаний» и меня, и всех других руководителей, как-то связанных с движением поездов.

Не ходил на допросы к следователям только Трубников. Он был депутатом Верховного Совета СССР, и по статусу в таких случаях следователь приходит к государственному лицу сам. И не «снимать показания», а получать «объяснения».

И вот однажды, сидя в кабинете депутата, следователь предупредил Ивана Ефимовича:

— Имейте в виду, товарищ Трубников... Вы, как начальник дороги, несете персональную ответственность перед обществом, государством. И перед партией...

Иван Ефимович воспринял это нравоучение как личное оскорбление:

— Уходите немедленно. Я с вами больше разговаривать не буду. А отвечаю я за все перед пострадавшими, государством и партией да собственной совестью. И не вам меня учить ответственности...

После того ЧП все, отвечающие за безопасность движения на дороге, получили взыскания, хотя непосред-

ственная вина была только машиниста. Но ни одного своего помощника Трубников не «подставил».

В 1979 году встал вопрос о разукрупнении Западно-Сибирской магистрали. Три ее отделения были выделены в самостоятельную Кемеровскую железную дорогу.

Нам такое решение казалось ошибочным. Это была инициатива первого секретаря Кемеровского обкома партии Горшкова. Как тогда говорили, он пробил «карманную» дорогу. Ему удалось этого добиться не без участия министра путей сообщения Павловского, который в то время был депутатом Верховного Совета страны от Мариинского округа и считал себя обязанным «защищать интересы своих избирателей». Сторонникам разъединения дорог тогда удалось доказать ЦК партии и правительству, что оно действительно в интересах Кузбасса, а значит, и страны в целом.

Этот шаг имел тяжелые последствия. Неимоверно усложнилась транспортная обстановка. Было нарушено единство хозяйственного механизма, участковые станции оказались не готовы работать как стыковые железнодорожные, не успевали обрабатывать поезда. Начались сбои в движении, нарушался график.

Наделали массу дорогостоящих ошибок. Даже увели границу от Мариинска до Боготола в Красноярском крае. Разрушили «обкатанную» технологию. Растянувшись на десятки километров, сутками стояли поезда. Даже пассажирские. Наверное, с год расстояние между Омском и Новосибирском они преодолевали вместо обычных двенадцати часов по суткам!

Трубников, казалось, даже перестал спать ночами. Коллеги сомневались, отдыхал ли он вообще. К тому же «доставала» Москва: на селекторных совещаниях начальник дороги стал подвергаться критике, наезжали бесконечные проверяющие комиссии. И только благодаря его высокому профессионализму, выдержке и воле

удалось справиться с экстремальной ситуацией и в довольно короткий срок восстановить нормальный ритм работы дороги.

А когда уже поняли, что не то сделали, возникла другая идея. Как-то заместитель министра Константин Владимирович Кулаев, ведавший техническими вопросами, вызвал меня в Москву и вручил какой-то документ. Предупредил, что документ «секретный»:

— Вы должны его обсудить только с начальником дороги и его заместителями.

Это оказался новый проект «дележа» нашего участка Транссиба. Только теперь предлагалось разделить магистраль... на четыре дороги! С учетом Кемеровской, «выкроить» из Западно-Сибирской еще Омскую, Алтайскую и Новосибирскую.

Возможно, так решили «замести следы» допущенной ошибки.

Наше мнение при обсуждении столь неконструктивной идеи было почти единодушным. Почти, потому что ее поддержал Юрий Сергеевич Лелеков — заместитель начальника дороги по локомотивному и вагонному хозяйству, Герой Социалистического Труда. Это высокое звание он получил в Омске. Мы догадались о подоплеке его позиции. Видимо, он надеялся, если проект пройдет, занять место начальника Омской дороги. Забегая вперед, скажу, что этого не произошло, но позже Ю.С. Лелеков стал первым начальником Новосибирского метрополитена.

Итак, мне предстояла тяжелая миссия: лично везти в министерство наш отрицательный ответ.

Кулаев отреагировал однозначно:

— Я вами не доволен, Петр Филиппович. Вы не провели в жизнь идею министра.

Я попытался объяснить, что мы внимательно изучили это предложение, обсуждали, учитывая все плюсы и минусы. Но решение было единодушным.

— Ну, а ваше-то, Петр Филиппович, личное мнение...

— Я был «против».

Правда, объективности ради я сообщил, что у одного из управленцев имеется и другая точка зрения. Расстались мы довольно напряженно. Всем своим видом Кулаев демонстрировал негативное отношение ко мне, а в моем лице — и ко всему нашему штабу дороги.

Я уехал с тяжелой душой. Не потому, что «прогневил» начальника. Меня беспокоило, что же дальше будет с этим авантюрным проектом. Откроют ли ему «зеленый»? Но, к нашему удивлению и удовлетворению, на этом все и заглохло. А нам приходилось адаптироваться к новой ситуации. Несмотря на то, что Кемеровской отошли около трети всех основных фондов и эксплуатационной длины и около восьмидесяти процентов отправления грузов, работы для нас меньше не стало. Потому что основная часть грузов все равно «катилась» по рельсам Западно-Сибирской магистрали. В целом за десятиую пятилетку грузооборот нашей дороги вырос на семнадцать процентов. Но стала она преимущественно транзитной. Поэтому главной нашей задачей было обеспечение быстреего продвижения поездов. Способ ее решения один — добиться максимальной эффективности использования подвижного состава — локомотивов и вагонов.

Для ускорения технического прогресса, в частности, в вагонном хозяйстве, и внедрения новых способов ремонта подвижного состава на нашей дороге была создана конструкторско-технологическая лаборатория. Восемь инженерных групп занимались разработкой и внедрением передовых технологий и современной оснастки для деповского ремонта грузовых и пассажирских вагонов при подготовке их под погрузку или в рейс. Лаборатория разрабатывала перспективные планы развития вагонного хозяйства и определяла экономичес-

кую эффективность технического перевооружения различных предприятий дороги.

Для дальнейшего развития локомотивного хозяйства дороги в 1979—1980-х годах мы активно вели капитальное строительство. Построили сборно-разборное здание для пункта технического осмотра локомотивов в депо Рубцовка; бытовой корпус в Московке, столовую в депо Баранул; закончили реконструкцию здания депо Омска со сменой перекрытия и переустройством смотровых канав, чтобы приспособить их и для текущего ремонта тепловозов. А с марта 1980 года организовали текущий ремонт тепловозов серии ТЭМ в локомотивном депо Новосибирск и их полную экипировку, техобслуживание и ремонт новых электровозов ВЛ-80 в депо Карасук. Был введен в эксплуатацию и пункт технического осмотра электровозов на станции Иртышское.

Все это позволило не только обновить локомотивный парк, но и создать систему его эффективной эксплуатации, а также солидную базу для его ремонта.

Помню, когда я только начинал работать главным инженером, в Новосибирск пожаловала очень высокая комиссия, возглавлял которую заместитель председателя Госплана Виктор Ефимович Бирюков. В нее входили специалисты из Министерства путей сообщения, проектных институтов, руководители и специалисты всех служб железной дороги. Подключили и нас. Делегация заполнила целых три вагона!

С этой комиссией мы проехали почти всю дорогу. Встречались с представителями угольщиков и металлургов, железнодорожников и строителей, с партийными и советскими органами, общественными деятелями. На таком широком «форуме» обсуждалась в основном наша, совместно с «Кузбассуглепромом», Программа по комплексному развитию дороги. Специальными решениями она была одобрена также Кемеровским и Новосибирским обкомами партии.

Взаимопонимание местных руководителей с москвичами было найдено.

В результате основательной работы этой большой комиссии был выработан документ: проект постановления ЦК партии и правительства № 313 «О развитии Западно-Сибирской железной дороги и Кузбасского угольного комплекса», который незамедлительно был принят и стал руководством к действию для всех основных министерств и ведомств.

В нем для развития Кузбасса предусматривалось строительство новых путей: от Новокузнецка в сторону Междуреченска, а также сооружение линий Барзас — Анжерская и Малиновое озеро — Локоть. Достраивали вторые пути на Среднесибирском направлении, с полной его электрификацией. Все было подчинено резкому увеличению отгрузки кузбасского угля.

Из этой цели вытекала для железнодорожников глобальная задача резкого повышения провозной способности дороги.

Масштабные строительные работы, реконструкция действующих предприятий в условиях высочайшей грузонапряженности и дефицита пропускных и провозных возможностей, потребовали коренных структурных перемен.

Стали думать, как полностью перестроиться на вождение тяжеловесных и длинносоставных поездов. Люди пришли с продуманными и просчитанными предложениями. И все, что мы надумали, сделали.

Необходимо было изменить саму технологию грузоперевозок: резко увеличить длину и вес поездов. Но прежде предстояло реконструировать более сорока станций, с удлинением приемоотправочных путей.

На Омском, Барабинском, Новосибирском отделениях уже были удлинены пути на всех станциях до 1050 метров, а в Кузбассе, на других направлениях они остались прежними, более короткими. Пришлось приво-

дить их в соответствие с новыми технологическими требованиями.

Какая это была крупномасштабная работа! Даже вспомнить страшно... В 1978 году одновременно находились в реконструкции 39 станций!

Строились новые локомотивные и вагонные депо. В том числе и на станции Алтайская. Усиливались мощности действующих объектов.

Для развязки вагонопотоков пришлось построить еще одну сортировочную станцию, и увеличить мощности существующих. В том числе Инской.

В эту технологическую цепочку нужно было встроить ряд новых объектов: дополнительный мостовой переход, пункты подготовки под погрузку вагонов и полугагонов в Егозово, в Трудармейской, на разъезде 55-го километра; колесные мастерские; пункты технического осмотра локомотивов; водовод из речки Яя до станции Тайга, а также нескольких реконструированных локомотивных депо.

Все это предусматривалось тем историческим, безо всякой иронии, Постановлением. Под его реализацию были выделены огромные деньги. Многие по горячим следам мы успели сделать. В частности, построили локомотивное депо Алтайское с громадными цехами. На чистом месте поднялось рефрижераторное вагонное депо в Черепанове. Появились другие, не столь крупные, но очень важные объекты. Например, котельные. А также кое-где в кулундинских и прииртышских солончаковых степях успели наладить стационарное водоснабжение.

Но значительную часть из предусмотренного комплекса работ осуществить не удалось.

Но это уже другой разговор о другом времени. А тогда я, как главный инженер, оказался на острие событий. Ведь вся эта технико-технологическая перестройка была на моей личной ответственности. Мне приходи-

лось быть в постоянном контакте с Госпланом, МПС, министерствами строительства и угольной промышленности, согласовывать планы строительства и реконструкции по годам и финансам, договариваться с исполнителями...

Западно-Сибирская железная дорога переживала период бурного развития. Мы загрузили всех проектировщиков «Сибгипротранса», «Сибжелдорпроекта», «Алма-Атагипротранса», «Мосгипротранса», «Ленгипротранса», «Киевгипротранса»... Все они работали на нас. Со всех концов страны приезжали к нам проектировщики и на месте готовили документацию разных объектов.

И по этим «горячим» проектам нужно было, не мешкая, организовать строительство и реконструкцию. Мы загрузили всех своих строителей. Привлекали более мощные строительные организации. Такие, например, как «Запсибтрансстрой», «Омсктрансстрой», «Томсктрансстрой», «Кузбастрансстрой», «Алтайтрансстрой», «Павлодартрансстрой» из Казахстана. Последний развивал, в частности, стыковую станцию Кулунда и прокладывал линию Малиновое озеро — Локоть.

И хоть денег, повторяю, нам давали много, но осваивали их мы не особенно хорошо. Ведь сразу навалилось столько объектов! А материально-техническое снабжение в те времена было просто отвратительным. Всего не хватало: материалов, техники и даже рабочей силы...

Каждый мой рабочий день начинался с подобных проблем и ими же заканчивался. Можете представить, какой это был «котел»... Вместе со мною нес на своих плечах сей непомерный груз забот и ответственности заместитель начальника дороги по пути и строительству Александр Андреевич Иноземцев.

Мы с ним по несколько раз в месяц ездили в Москву для отчета о ходе выполнения совместного Постановления ЦК партии и правительства. Оно было по-

ставлено на строгий контроль. По каждому пункту! Мы детально докладывали, где что делается, а с нас дотошно спрашивали, почему отстаем? Возвращались с неизменной «нахлобучкой», но больше «для порядка». Нам никто не говорил, что вот, мол, вы ничего не умеете, не справляетесь... И не грозили взысканиями. Больше раззадоривали: мол, посмотрим, справитесь ли? А если нужна была помощь «сверху», мы ее получали.

После разделения Западно-Сибирской магистрали и «автономизации» Кемеровской дороги для всех настали трудные времена. Механизм единой Западно-Сибирской при этом отпочкования стал давать сбои. Руководство дороги постоянно держало на контроле положение с пропускной, провозной и перерабатывающей способностью крупных станций. В производственных программах был заложен целый комплекс мер по повышению эффективности использования подвижного состава. Это, прежде всего, внедрение новой техники и прогрессивных технологий перевозочного процесса, но не меньшее значение мы придавали и передовому опыту, творческим инициативам и починам.

Например, коллектив только одной комплексной бригады нечетной сортировочной горки станции Инская, которую возглавлял Владимир Михайлович Кузьмин, взял обязательство по экономии времени на каждой технологической операции, за счет чего удалось резко увеличить переработку вагонов на горке. Вместе с инженерами они проанализировали всю технологическую цепочку роспуска вагонов с горки, формирования поездов. И нашли звенья, где эти процессы можно было оптимизировать. Например, отказались от меловой разметки вагонов в парке прибытия. Вместо этого на въезде станции построили пост списывания, где оператор берет на контроль каждый прибывающий поезд и отмечает в натурном листе всю необходимую информацию, которую немедленно передают в контору. Пока

поезд стоит на обработке, все сведения о нем уже отражены в сортировочном листке дежурного по горке.

Это начинание подхватили локомотивщики. Машинисты маневровых тепловозов Мурашкин и Щетинин перешли на скользящий график работы своих бригад. И таким образом полностью ликвидировали межсмен-ные интервалы на горках.

К тому же, наши новаторы применяли в своей работе все прогрессивное, что где-то хорошо себя зарекомендовало. Это и одновременный надвиг на горку двух составов, и частично параллельный роспуск вагонов с горки. Но не менее важным и неиссякаемым резервом ударной работы всегда были у инчан коллективистский дух, взаимное доверие, взаимопомощь и взаимная ответственность. Впрочем, это не добродетель, а тоже производственная необходимость. Потому что допусти слабость одного звена, сразу рассыплется вся «цепь». Вот почему тогда этот почин быстро перекинулся с горки на все участки. Его подхватили вагонники, диспетчеры. Тогда таким делам знали цену. «Обсчитана» была и инициатива бригады Кузьмина. Она «весила» 16 тысяч вагонов, отправленных за год сверх плана.

Этот опыт изучали и «одобрили» на бюро Новосибирского обкома партии. И рекомендовали к распространению на каждом рабочем месте. Был сформулирован лозунг «Экономия времени на каждой производственной операции — рабочая гарантия перевозкам одиннадцатой пятилетки».

Так Инская в очередной раз прогремела на всю страну. А Владимир Михайлович Кузьмин был награжден орденом Трудовой Славы III степени. Ему было присвоено звание «Заслуженный работник транспорта» А в 1981 году он был признан лучшим работником железнодорожного транспорта по своей профессии, получил орден Дружбы народов, звание «Почетного железнодорожника», Диплом почета и легковой автомобиль «Москвич».

Но чем интенсивнее рос объем перевозок, тем сложнее было управлять дорогой и ее отдельными звеньями. Грузонапряженность превышала среднесетевую вдвое и продолжала расти. Соответственно и возросла густота движения. Пропорционально этому росту возросла информационная нагрузка на диспетчеров. Едва хватало времени зафиксировать ситуацию: куда уж тут обдумывать, как оптимизировать этот процесс... Поэтому возникали ошибки в пропуске поездов. Были и трагические последствия.

Ежегодно на нашей дороге утверждалась специальная программа технических, технологических, экономических и социальных мероприятий, обеспечивающих безусловное выполнение государственного плана железнодорожных перевозок. И я рад, что был непосредственно причастен к разработке и проведению в жизнь прогрессивной, как показала жизнь, технической политики на Западно-Сибирской железной дороге. Мне нравилась работа главного инженера.

Хотя легкой ее не назовешь. «Давили» и масштабы, и объемы. Ведь их приходилось выполнять на действующих предприятиях в условиях реконструкции. Но трудности, судя по моему опыту, лишь помогают людям раскрыться, отыскать в себе «внутренние резервы».

По долгу службы я имел дело с главными инженерами всех подразделений нашей магистрали: отделений дороги, предприятий, служб. И это было не одно лишь формальное общение. Человека окрыляет внимание не только к его производственной функции, но еще больше — к его личности, жизни, интересам. И я завел порядок, как когда-то на работе в комсомоле. Даже из момента делового общения мы устраивали маленький праздник. Я собирал руководителей служб, естественно, по делу. По какому-то конкретному вопросу. Но после обмена опытом и «накачки» мы непременно накрывали стол, устраивали чаепитие. Были песни, шутки... Так

мы подзаряжались энергией друг от друга. А завтра — опять за дело, уже с новыми силами.

Наши «посиделки» ветераны — бывшие мои коллеги — до сих пор вспоминают с теплотой.

Всеми этими делами как главный инженер я занимался до 1983 года. Как раз до того момента, когда Иван Ефимович Трубников вышел на пенсию, а начальником дороги стал Василий Борисович Николаев. Мне предложили должность его первого заместителя.

Став им, я лучше узнал Николаева, этого очень порядочного, душевного, работоспособного и совестливого человека. У нас с ним сложилось полное взаимопонимание и поддержка.

Кстати, в своей служебной карьере Василий Борисович тоже побывал в должности начальника станции Новосибирск-Главный. Глубокие знания и большой опыт помогали ему и на посту первого руководителя дороги быстро и правильно ориентироваться в любой ситуации.

А как с ним было приятно дружить! Василий Борисович покорял любую компанию своей простотой и доступностью, тонким чувством юмора, который умел мастерски использовать даже в острых и серьезных дискуссиях.

К сожалению, Николаеву «не досталось» крепкого «сибирского» здоровья. Но он никогда не жаловался на недомогания и не допускал никакого снисхождения к себе. И я, как и другие его ближайшие помощники и заместители — Александр Андреевич Иноземцев и Николай Иванович Зеленев, старался ни в чем не подводить Василия Борисовича. Кстати, оба заместителя Николаева — по пути и строительству — были прекрасными людьми и очень толковыми, работоспособными, контактными и творчески мыслившими инженерами. Да и вообще в нашем «штабе» командиры подобрались один к одному. И все мы — заместители начальника

дороги по движению Вячеслав Филиппович Яремишин, Виктор Петрович Гаусс, заместитель по пассажирским перевозкам Василий Семенович Гусев, заместители начальника дороги по кадрам и социальным вопросам Николай Архипович Акулинин и мой однокашник по институту Иван Павлович Цибилев, главный инженер дороги Борис Федорович Старчоус, дорожный ревизор по безопасности движения Владимир Маркович Кравцов — были друзьями. На принципе «надежного плеча» стояли и другие руководители дороги, служб и отделов. В дружную команду руководителей дороги замечательно вписались также начальники отделений Равиль Ахметович Бикбавов, Александр Константинович Бородач, Владимир Филиппович Зайко, Иван Ильич Батанин, Борис Степанович Голодников.

Ну а с Василием Борисовичем Николаевым до конца его жизни у нас сохранились дружеские отношения.



ЧАСТЬ ШЕСТАЯ

ВРЕМЯ БОЛЬШИХ ЛЮДЕЙ И БОЛЬШИХ СОБЫТИЙ

Колоритный лидер

Это были годы бурного развития всего народного хозяйства города и области. Потом их назовут «застоем». Но мы, труженики той поры, ничего подобного не заметили. Грузонапряженность нашей магистрали росла. Население Новосибирска перевалило за миллион. Пошли разговоры о строительстве метро.

Мне пришлось в те годы встречаться со всеми руководителями города и области. В том числе и с Федором Степановичем Горячевым, тогдашним первым секретарем обкома партии. Своеобразный был человек, яркая личность. Многие потом вспоминали его эмоциональные выступления на торжественных собраниях, ежегодных совещаниях передовиков производства, в страдную пору — в сельских клубах.

Горячеву нельзя было отказать в некоем артистизме. От природы талантливый оратор, вопреки практике тех лет, он не был привязан к «бумажке». Иногда прерыв-

вал свою речь, завидев в зале знакомое лицо, например, знатной доярки. И тут же «приводил конкретный пример»: «Вот тут сидит Вера Ивановна из «Красного Октября». Спросите у нее в перерыве, как ей удалось всех своих коров сделать рекордистками? А ведь и корма — те же, и порода наша, сибирская, черно-пестрая».

Все ищут глазами Веру Ивановну, а думают о Федоре Степановиче: вот человек! Как же он обо всех помнит?

Но не только его публичные выступления создавали Горячеву ореол легендарной личности. Всех, кому доводилось встречаться с ним в неформальной обстановке, подкупала его ненаигранная «простота».

Вначале подпал под его обаяние и я. Когда работал начальником станции Новосибирск-Главный, наши встречи были регулярными, но в основном — протокольными. Федор Степанович как фактический глава области часто наносил деловые визиты в Москву. А добирался он туда только поездами. Горячев терпеть не мог самолеты. Поэтому поездами ездила и вся сопровождавшая его «кавалькада». И я, как начальник станции, был просто обязан и встречать, и провожать первых руководителей области и официальные делегации. Перед поездкой первого секретаря обкома мы заранее готовили специальный вагон, всюду наводили лоск.

Но запомнился мне один эпизод и неофициального характера.

В старом Доме культуры железнодорожников (раньше он назывался клуб «Транспортник») проводилось собрание актива. По какому поводу, уже не помню. Кажется, нам вручали какую-то награду или переходящее Красное знамя. Меня выбрали в президиум. Там сидел и Горячев.

По итогам этого собрания принимался какой-то документ: то ли — «обращение», то ли — резолюция... Я в то время был членом президиума дорпрофсожа.

Мыслить и писать по-русски для меня со школы не составляло труда. Как отмечали педагоги, умел ухватить главное и «не растекался мыслию по древу». А ведь для многих легче костыли на дороге забивать, чем написать деловую бумагу.

Это я говорю для того, чтобы вы поняли, почему тогда начальник дороги Николай Порфирьевич Никольский, сидевший в первом ряду президиума рядом с Горячевым, вдруг повернулся и передал через два ряда мне в руки проект итогового документа. А я перед этим обратил внимание, как они с Горячевым что-то обсуждали, тыча пальцами в один из листов. Федору Степановичу явно что-то там не нравилось.

Передавая заготовленный проект, Никольский шепотом попросил:

— Отредактируй. Потом прочитаешь с трибуны.

Но что конкретно не понравилось начальству в документе и я должен «отредактировать»? Единственное указание — уменьшить на треть. За счет чего? Уточнять ни времени, ни возможности не было. И я доверился своей голове.

Пока шли оживленные выступления, а речи держали и начальник дороги, и руководители служб, и рабочие, я занимался текстом. Даже самого Горячева слышал в пол-уха.

И вот я выхожу зачитывать резолюцию собрания, отредактированную на свое усмотрение. А перед членами президиума лежит размноженный первоначальный текст резолюции. Они смотрят, что я читаю. А там многое не совпадает.

А председательствующий на собрании делает свое дело. Согласно регламенту. Он обращается к присутствующим:

— Есть замечания?

— Нет...

— Что, будем принимать за основу?

— Да!

И тут ко мне поворачивается Горячев и говорит:

— Ну, ты — как в восемнадцатом году... Оставил начало и конец, а всю «гнилую серединку» выбросил... И на физиономии его было написано полное удовлетворение.

Подметив это, председатель собрания решил форсировать процесс:

— Какие будут дополнения? Замечания? Нет? — оглядел он зал. — Значит, принимаем в целом?

Единогласно!

И потом, в беседе по случаю моего назначения начальником отделения дороги, а эта должность — номенклатура обкома, Федор Степанович проявил живой интерес к моей жизни и биографии. Ему импонировало, что моя юность была связана с комсомольской работой. С «цекамолом», как он любил называть молодежный союз, остроумно обозначая одним словом «монолитное единство» членов этой массовой организации с ее Центральным комитетом.

Мне еще не раз придется встречаться с ним и в служебной, и в неформальной обстановке. Когда я уже работал заместителем начальника дороги, сложилась ситуация, в результате которой уголь Кузбасса вывозился с большими трудностями. По всей сети гнали порожние полувагоны, а под погрузку их хронически не хватало. То и дело из Москвы к нам приезжали всякие «представители» «помогать расшивать»... То есть «пробивать» погрузку угля и металла в Кузбассе.

Обычно с этой миссией прибывали крупные руководители ведомств, на уровне заместителей министра. Часто бывал первый заместитель министра железнодорожного транспорта страны Федор Иосифович Шулешко. К слову, с ним я и сейчас работаю в Центральном совете ветеранов-железнодорожников, который он теперь возглавляет.

Как-то, в очередной раз приехав нам помогать, Федор Иосифович задержался в управлении дороги недели на две. Начальник дороги болел, ему делали операцию, и я исполнял его обязанности. Мне приходилось в эти дни постоянно общаться с Шулешко. Мы как-то быстро сблизились на почве общих, и не только служебных, интересов. И однажды решили сходить на премьеру какого-то спектакля в «Красный факел».

После окончания первого акта, директор театра, тогда это была Нина Ивановна Никулькова, пригласила нас в свой кабинет на чашку чаю. Заходим, а там уже сидит Федор Степанович. Кстати, он был заядлым театралом.

Горячев сразу поднялся нам навстречу.

— О, — тетка! — приветствовал он нашего московского гостя, с которым до этого был знаком. Так что мне не пришлось представлять ему нашего «первого»:

Вместе с Горячевым были и его ближайшие помощники. Все стали чинно пить чай с какими-то сладостями за светским разговором по поводу нового спектакля.

Горячев был «в духе». И вдруг говорит, обращаясь к хозяйке:

— Нина Ивановна! А что — у вас, кроме чая, ничего нет?

Директор театра была смущена:

— Что вы, Федор Степанович... Да сейчас же все будет! — И через минуту на столе стоял коньяк.

— Наливайте! — дал команду Горячев. Никого уговаривать не пришлось. Только вот, наш Шулешко...

— Федор Степанович, такое дело... После спектакля мы с Петром Филипповичем должны еще провести селекторное совещание.

В то время это была обычная практика: в десять часов вечера — селекторное совещание с руководителями ведущих подразделений всех дорог: подведение ито-

гов по выполнению заданий прошедшего дня и уточнение задач на день завтрашний.

Возможно, Горячев во всех тонкостях и не знал наш стиль руководства. Мы не могли себе позволить выпить рюмку не из излишней скромности или по принципиальным соображениям, а просто: чтобы на совещании язык не заплетался. Но секретарь обкома, видно, наш «селектор» пропустил мимо ушей. Решив, что мы собрались на какую-то встречу...

— Да что ты, тезка! — «успокоил» он Шулешко. — Коньяк не пахнет...

Когда партию развенчали, по области пошли совсем иные разговоры о Горячеве. Словно это не он знал все, что делается в любом уголке области. Теперь говорили, что был он такой-сякой. Нехороший. Попивал. Злоупотреблял.

Не знаю. Сам я в те годы, когда область жила и работала под его партийным руководством, ничего плохого о нем не знал, не замечал. А посмертные осуждения некогда сильного и значительного человека вообще воспринимал как неприличные наветы. Хотя, понимаю, что и он был, как и многие, наделенные большой властью люди, не без греха. Но история должна судить людей не по мелким «грешкам», а по заметным делам. А при Федоре Степановиче наша область развивалась динамично. Понятие «стабилизация» в деловой лексике тогда вовсе отсутствовало. Мы развивались. Строили. Нарастивали. Перевыполняли.

Безусловно, в том были заслуги не отдельных личностей. Но и их — тоже. Впрочем, может и не стоит углубляться в эту тему. Я просто вспоминаю живые штрихи к портрету тогда еще деятельного и даже все-сильного человека.

Да, «правление» Горячева даже в субъективном плане благоприятствовало развитию экономики, науки и культуры нашей области. Теперь говорят, что Горячев

бравировал короткими отношениями с самим генсеком Леонидом Ильичом Брежневым. Возможно. Горячев умел «подать» Москве и заслуги области, и «себя показать». Говорят, Брежнев действительно любил «Федю» Горячева. Не знаю, возможно, они знакомы были давно, еще до взлета на высшие посты. Потому что близкие соратники Федора Степановича лично слышали, как при встречах и по телефону они называли друг друга «Федя» и «Леня». Сам я этого не слышал, потому что при официальных встречах Брежнева на перроне (кстати, он тоже, как и Горячев, не пользовался авиацией, а передвигался только по железной дороге) я обычно держался в стороне. По «протоколу» начальник станции не входил в круг встречающих первых лиц страны. А вот Иван Ефимович Трубников, начальник дороги, не раз бывал свидетелем этих встреч и подтверждал, что наши «вожди», действительно, общались накоротке.

Что до моих личных впечатлений об этом человеке, то мне он нравился. Когда я был главным инженером дороги, меня приглашали в обком на совещания по наиболее значимым для области проблемам. В том числе, по строительству ТЭЦ-5, проектированию ТЭЦ-6. Там страсти кипели — будь здоров! Ведь в пору энергетического голода в Новосибирске звучали настойчивые предложения о строительстве атомной электростанции. Понятия «лобби» тогда у нас в стране, кажется, не существовало, но давление чьих-то интересов при подготовке знаковых решений, несомненно, было. И на Горячева, наверное, — тоже. Помню, как, выступая по поводу такого проекта, он словно дискутировал с каким-то оппонентом. Если с понятием «дискуссия» была совместима его нарочито «простецкая», пензенская, как он уточнял, манера:

— А на кой ляд нам, сибирякам, — он выразительно раскинул руки, в недоумении вздернув плечи, — эта

атомная электростанция? Я вот поговорил с Будкером, Лаврентьевым, Басовым, другими академиками. Они не советуют. У нас же Кузбасс под боком. Там угля ... топить — не перетопить. Рядом и тюменская нефть. Пусть строят атомные электростанции там, куда не добраться ни с углем, ни — с нефтью. А у нас такая железная дорога... Все привезем, все увезем.

Конечно, у него была замечательная возможность — высказывать и отстаивать свое мнение на самом «верху», рассчитывая на поддержку «Лени» Брежнева. И это сильно помогало нашей области.

А если «голова области» чего-то не знал или в чем-то недостаточно разбирался, у него хватало мудрости обратиться к компетентным людям. В то время в Новосибирске сформировался могучий «мозговой центр», и всегда можно было заручиться мнением и советом академиков, руководителей крупнейших предприятий.

Горячев уважал знающих людей и собирал их в обкоме не для профформы. У него, насколько я могу судить, существовала своя система подготовки решений. Их «вынашивания». Я понял это на своем личном примере.

Перед утверждением на должность начальника отделения дороги требовалось пройти процедуру утверждения на бюро обкома. Существовала такая номенклатурная формула — «утвердиться», то есть получить «добро» этого коллегиального органа. Но прежде Федор Степанович встречался с кандидатами на ответственные должности «один на один». Я был приглашен к нему, и, хотя мы уже знакомились с ним, волновался. С первого взгляда на Федора Степановича понял, что только сейчас он будет со мною знакомиться по-настоящему. Начался, вроде бы, обычный беспредметный разговор. Но я сразу почувствовал, что меня «прощупывают» со всех сторон. Казалось даже, что не профессиональные качества кандидата на должность сейчас больше

интересуют Горячева, а сам «стержень», моя нравственная сущность.

Чтобы беседа воспринималась доверительней, он тут же, в ходе моих ответов на вопросы, подключал события своей жизни, рассказывал, как он сам думал и поступал в подобной ситуации. Но ведь ему напрямую со мной не работать. Так зачем же так углубляться?

Из этого я и заключил, что авторитетное мнение академиков, на которое он часто ссылался, было получено не дружным голосованием за круглым столом, как это теперь принято у высокого руководства. Я уверен, что он находил время, чтобы с каждым из наших ученых-светил поговорить вот так, наедине.

Стараясь уберечь население области от «мирного атома», Федор Степанович имел такие встречи и с авторитетными промышленными «генералами», руководителями «Новосибирскэнерго». И только потом, сверив точки зрения и обнаружив их полное совпадение, определился, на чем стоять.

Итог этой дискуссии он выразил «по-простецки»: «А нам это не надо»!

Вот если бы и теперь наши правители так прислушивались к компетентному мнению...

Был в моей биографии еще один яркий эпизод, связанный с Федором Степановичем Горячевым. В 1977 году построили Дворец культуры железнодорожников. На торжественном открытии с традиционным перерезанием ленточки присутствовало все руководство дороги во главе с Иваном Ефимовичем Трубниковым, городское и областное начальство и «сам» Федор Степанович. Событие значительное. Это был второй в городе «очаг культуры» такого масштаба и качества. Только наш, по оценке высоких гостей, — лучше.

По русской традиции всякое новоселье сопровождается «чаепитием». В процессе такой «госприемки»

решили опробовать акустику. Трубников знал, что я неплохо пою, и все мы помнили, что Горячев — большой любитель оперы и сам не лишен вокальных способностей. Но то, что мы услышали, превзошло наши ожидания. Федор Степанович с блеском исполнил арию Лцньки из оперы Тихона Хренникова «В бурю».

Первый? Второй?..

Что такое первый заместитель начальника дороги? То же самое, что и первый зам любого другого руководителя. Как у нас говорили, это — работающий начальник. Потому что, как и положено первому лицу, много времени у него уходит на представительство. Кстати, эта бросающаяся в глаза «формальность» — на самом деле очень эффективная «дипломатическая» возможность, которой Трубников пользовался весьма корректно и с немалой пользой.

Мне выпали на этом посту, пожалуй, самые напряженные для железнодорожного транспорта годы: с 1983 по 1988-й. Это был период максимальных объемов перевозок пассажиров и грузов. На Западно-Сибирской дороге, и всегда-то самой грузонапряженной, исподволь шел перманентный процесс интенсификации производства. Движение все возрастало, а дорога уже почти не менялась. И выход оставался один — неисчерпаемый резерв интеллекта нашего инженерно-технического корпуса, который должен был помочь старой дороге работать по-новому. Требовалось увеличить ее пропускные и провозные способности, поднять производительность труда и сократить себестоимость перевозок.

И мы действительно сделали ставку на интеллект, создали на общественных началах свой научно-исследовательский институт (ОНИИ), который сыграл клю-

чевую роль в разработке и внедрении многих технологических и технических новшеств. С помощью наших «голов» и при участии ученых Новосибирского и Омского институтов железнодорожного транспорта мы разработали генеральную схему развития дороги на одиннадцатую и двенадцатую пятилетки.

Но вот грянула «перестройка». Некоторое время об этом нам просто «жужжали в уши», но «поезд» еще шел на заданной скорости.

Наше ведомство обеспечивало на двух дорогах «превращение в жизнь» технических и других мероприятий, предусмотренных в упомянутом 313-м Постановлении партии и правительства. Но «паруса» уже потеряли «попутный ветер», и общая производственная картина стала резко меняться. Обострилась проблема финансирования развития производства. На что-то перестали давать денег. Хотя по инерции развитие дороги еще продолжалось.

Вместе с учеными мы искали возможности совершенствования технологий. Как? На тех же самых мощностях, с теми же людскими ресурсами организовать перевозочный процесс лучше, больше, быстрее...

Продолжалось внедрение новых технологий в ремонте. В эксплуатации. Началось повсеместное внедрение сетевого планирования. Мы приступили к системному развитию пунктов технического обслуживания и ремонта вагонов на разных станциях, специализации вагонов по видам подвижного состава.

В начале восьмидесятых годов наш Вычислительный центр внедрил ряд задач второй очереди АСУ. Так был усовершенствован процесс оперативного управления перевозками, что способствовало повышению надежности технических средств и улучшению использования подвижного состава. А на станции Московка Омского отделения дороги была пущена в эксплуатацию ЭВМ третьего поколения.

В это время мы сделали еще один решительный шаг: взяли курс на механизацию текущего содержания пути. Испокон веков и во всем мире это была тяжелая ручная работа. Инженерам и конструкторам нашей страны удалось создать комплекс высокопроизводительных машин и механизмов, позволяющих выполнять большой объем работ в короткие паузы между поездами. Многие из таких машин не имели аналогов в мире.

Эти могучие помощники появились и на нашей дороге. Один из них, укладочный кран, за час оставлял за собой 750 метров пути.

Технический прогресс на глазах менял структуру кадров. Многие железнодорожные профессии ушли в прошлое. Уже не было стрелочников и вагонных мастеров, кондукторов, перронных контролеров. Меньше рабочих использовалось на экипировке и подаче топлива. Фактически не осталось путевых обходчиков.

Зато появились новые профессии: на обслуживании контактной сети, линий электропередач, устройств сигнализации и связи. Труд на железной дороге становился более интеллектуальным, и работать нам стало интересней. Но и сложнее.

Так, мы вышли в производственной деятельности на стык с наукой и создали свой, ведомственный, Общественно-научный исследовательский институт (ОНИИ), деятельностью которого руководили на паритетных началах главные специалисты Западно-Сибирской дороги и ученые НИИЖТа и ОМИИТа. Мы разработали стратегическую региональную программу «Наука — железнодорожному транспорту». И на ее основе впервые в СССР внедрили в практику комплексную технологию обработки вагонов с местными грузами. И даже усовершенствовали деятельность всего Новосибирского транспортного узла.

Огромную работу, проделанную тогда сибирскими

железнодорожниками, в нашем Министерстве назвали научно-техническим прорывом. И весной 1985 года коллектив Западно-Сибирской был признан победителем социалистического соревнования среди всех дорог страны.

Мы «взломали» многие традиционные нормативы. Почти на семьдесят тонн превысили средний вес поездов. Научились пропускать на высокой скорости длинносоставные маршруты, а при ремонтах применять пропуск сдвоенных составов.

Пример барабинских железнодорожников подвигнул трудовые коллективы включиться в борьбу за повышение производительности электровозов и тепловозов.

По итогам одиннадцатой пятилетки многим коллективам магистрали были присуждены переходящие Красные знамена Министерства и Президиума ЦК профсоюза железнодорожников и транспортных строителей. Наша дорога работала успешно и устойчиво, с постоянным ростом объема перевозок, а по ряду основных измерителей даже превышала среднесетевые показатели.

Но, как говорится, пути Господни неисповедимы. Наступили времена «великого перелома», или, правильнее сказать, глубокого разлома.

Вспоминая в невеселые минуты на больничной койке время до «великого перелома», я словно заново все переживал. Но, удивительное дело, трудности и проблемы, которые тогда вытягивали жилы, лишали сна и отдыха, до звона напрягали нервы, теперь воспринимались совсем иначе. Все равно — это была жизнь! Зовущая, как морская даль. Она давала возможность попробовать «на зуб» себя самого. Что ты можешь, чего стоишь? Одарила счастьем общения с талантливыми, яркими людьми, с которыми на своем стальном «корабле» долгие годы служил в одной команде.

Действительно, что значит накопившаяся усталость или неприятности, если за тобой остались годы, по кото-

рым, словно по стальной колее, на высоких скоростях мчат по твоей дороге пассажирские и грузовые поезда?! Я даже думаю, что ошибочно само выражение «трудная жизнь». Жизнь и должна состоять из труда. Весь вопрос в том, на своем ли ты месте трудишься? И на своем месте труд как непосильным, так и нудным не бывает. А когда тебе еще и повезет оказаться в «упряжке» с «братьями по крови», считай, что свою жизнь ты выиграл, как самый заветный приз.

Я выиграл. Мне выпало счастье делить свою судьбу, «свою дорогу» с людьми высокой пробы. О некоторых я упоминал. Но, конечно же, не обо всех, кто этого достоин. «Штучными» личностями были многие начальники служб нашей магистрали.

Более двадцати лет с большим почтением звучало на дороге, например, имя Ефима Яковлевича Гендлина, возглавлявшего службу грузового хозяйства дороги. А до этого он «пересчитал» все ступеньки служебной лестницы, начиная с должности приемосдатчика грузов. Став руководителем грузовой службы, он изучил свое хозяйство до последнего винтика, на лету ловил новые идеи и старался все ценное приспособить к делу. Его имя звучало не только на нашей дороге... Ефима Яковлевича хорошо знали коллеги от Ленинграда до Владивостока, ценили и в МПС. Гендлин имел несколько высоких правительственных наград.

Талантливых мастеров, настоящих асов своего дела на дороге всегда хватало. Их имена уже внесены в историю магистрали «на вечное хранение». И всегда было на кого опереться, с кем посоветоваться... В то же время, всю колоссальную работу по «омоложению» железнодорожного хозяйства мы выполняли коллективно, и никто не старался спихнуть свою ношу на другие плечи.

Но ведь жили мы не в замкнутом «вагоне», а, как бы сказал писатель Платонов, «посреди жизни». И не

только интересами ведомства, но района и города, своей области, и, естественно, всей страны. Лично я смолоду был активным человеком. Активным комсомольцем и коммунистом. От общественных поручений не прятался. Меня постоянно избирали депутатом советов разных уровней, так что городское и областное начальство знал хорошо, и это часто помогало решать наши ведомственные вопросы.

Судя по моему личному опыту, новосибирские «большие» руководители были в основном незаурядными и принципиальными людьми. Они заинтересованно, вместе с нами, искали и находили выходы из самых «пиковых» положений, оказывая дороге всяческую помощь и поддержку. Каждый на своем уровне.

Причем даже смена поколений руководителей проходила относительно безболезненно. На освобождавшиеся места подбирали достойных и работоспособных людей. Например, после легендарного Ивана Павловича Севастьянова пришел к руководству горисполкомом Владимир Павлович Чикинцев. Федора Степановича Горячева сменил на самом главном в области посту Александр Павлович Филатов. Ушел на пенсию председатель облисполкома Виктор Андреевич Филатов, на его место сел уже знакомый нам по партийной работе на должности второго секретаря обкома партии Владимир Анатольевич Боков. И со всеми новыми руководителями у меня установились очень конструктивные отношения. Особенно с Александром Павловичем Филатовым, тоже выпускником нашего института.

А на дороге мне нередко приходилось заменять начальника во время его вынужденных отсутствий. Он часто находился в командировках. Нередко болел. И в такие моменты подчас возникали «нештатные ситуации», требовавшие нестандартных решений — «под личную ответственность». Не знаю, как бы поступали

другие в подобных случаях, но характер у меня такой — не откладываю решений в острой ситуации.

Железная дорога — такое ведомство, где чуть ли не каждый инициативный руководитель в нештатных ситуациях заслуживает или наказания, или поощрения. Это как посмотреть: совершил ты поступок или проступок? Даже при самом строгом контроле со стороны руководства, возникают моменты, когда приходится прибегать к рискованным решениям. На грани фола. Но у нас иногда и риск бывает производственной необходимостью. Перестраخуешься — не развяжешь возникший «узел». Примешь ненормативное решение и справишься с ситуацией — итог почти всегда один. Чаще всего «достаётся» самым предприимчивым руководителям.

Вот в такие «ножницы» однажды попал и Владимир Иванович Старостенко, когда возглавлял отдел движения Омского отделения Западно-Сибирской железной дороги. Отношения с начальником отделения Р.А. Бикбавовым у них не сложились. Старостенко мог не посчитаться с субординацией. Поступал по своему усмотрению, если был уверен, что так лучше для дела. Его неподчинение раздражало начальника. Их отношения периодически «искрили».

И вот однажды возникла непредсказуемая ситуация в работе отделения дороги. По разным причинам ушли от дел и НОД, и его первый заместитель А.В. Свириденко. Возник вакуум в руководстве отделением. Когда это случилось, я сразу подумал о Старостенко. Позвонил ему:

— Пока у вас там такие дела, бери власть в свои руки...

Я б не позволил себе сделать такое предложение без уверенности, что подобным образом поступил бы и сам начальник дороги. А время упускать было нельзя, потому что бездействие грозило большими производственными потерями. К тому времени руководство до-

роги уже взяло на заметку лидерские амбиции Владимира Ивановича, его способность брать ответственность на себя. Я не сомневался: он сумеет на пользу делу распорядиться и новыми полномочиями.

Старостенко был назначен первым заместителем начальника Омского отделения дороги, к Бикбавову...

Этот вынужденный шаг дал шанс Владимиру Ивановичу проявить все свои организаторские способности.

Утряслась ситуация на Омском отделении, возникли управленческие проблемы на Новосибирском. Решили здесь сменить начальника. Оптимальной кандидатурой на эту должность снова оказался Владимир Иванович. В кадровом резерве на замещение высших командных должностей управления дороги его фамилия была среди первых в списке.

Возглавив коллектив, Владимир Иванович активно взялся за проведение комплекса работ по усилению мощности пути, совершенствованию работы подвижного состава. Все это вписывалось в разработанную нами программу модернизации производственного комплекса дороги, которую мы успешно начали осуществлять. Ему удавалось почти все задуманное. Старостенко всегда хорошо знал, что делал, а делал лишь то, в необходимости чего был убежден. От разных людей приходилось слышать: «Старостенко всегда был на своем месте, потому что всегда оказывался там, где надо и когда надо». Его профессиональное честолюбие требовало, чтобы все в его «хозяйстве» было «по первому разряду».

В те пять лет, что он возглавлял Новосибирское отделение, коллектив, несмотря на крайне тяжелую экономическую обстановку, достойно решал непростые задачи.

В 1996 году, после серьезного крушения пригородного поезда, с человеческими жертвами, Владимира Ивановича назначают начальником Кемеровской железной дороги. Надо было наводить порядок, под-

нимать работоспособность коллектива. И Старостенко сделал очень много для того, чтобы вернуть былую славу дороги. При активной поддержке министра путей сообщения им было предпринято все возможное, чтобы снова объединить две дороги в один жизнеспособный могучий организм.

И опять Западно-Сибирская магистраль стала стальным хребтом Сибири, держащим на своих плечах экономику сырьевого региона страны.

Но с тех пор многое изменилось, и не в лучшую сторону. Разобрано. Разворовано. Утрачено. В связи с глобальным падением производства грузооборот магистрали упал более чем вдвое. В связи с сокращением объемов работы дороги возникла «избыточность» рабочей силы и дефицит денежных средств, в том числе на заработную плату.

Не было средств на проведение плановых ремонтов даже грузонапряженных путей. На дорогу уже не поступали новые локомотивы, проблемой стал и ремонт.

Новые условия требовали новой технологической, финансовой, кадровой политики. Старостенко взял на себя «грех» и пошел на реструктуризацию дороги. На базе Новокузнецкого, Тайгинского и Беловского отделений было создано крупнейшее на сети дорог Кузбасское отделение. Там был сдан в опытную эксплуатацию первый на дороге региональный автоматизированный диспетчерский центр управления перевозками. Это позволило поднять на качественно иной уровень оперативное руководство перевозочным процессом, что дало экономический эффект более восьми с половиной миллиардов рублей.

Для стабилизации финансово-экономического положения дороги в этот тяжелый период «смены вех» была реализована программа по сокращению расходов и повышению доходов. Правда, при этом пришлось при-

бегнуть и к непопулярным мерам. Чтобы не платить огромные налоги на основные фонды, Владимир Иванович принимает решение о закрытии некоторых неустребованных в данный момент направлений. Кое-где начали даже снимать вторые пути. Мы, конечно, осознавали, что потом это нам «аукнется». Но тогда было почти военное время, и Старостенко рискнул пойти на спорный принцип оздоровления экономики дороги: до предела использовать то, что необходимо сегодня, и освободиться от всего, что нынче не нужно. Понимая, что когда-то это придется восстанавливать.

Что говорить: рискованная экономика требует рискованных мер. У самого Старостенко ныло сердце, когда он принимал решение, например, о закрытии электрифицированного направления Мереть — Среднесибирская. Железнодорожник не может спокойно смотреть, как снимают рельсы и шпалы. «Пригодилось» только земляное полотно, которое продали под автодорогу.

Старостенко настойчиво занимался реорганизацией предприятий. Чтобы повысить эффективность работы, оздоровить финансы, надо было идти на закрытие «лишних» подразделений, привести в соответствие численность контингента с объемами выполняемых работ. Начались «хирургические» операции. Было «высвобождено» более 14 тысяч человек и сэкономлено на зарплате свыше ста миллионов рублей. Но куда девать людей?

Владимир Иванович старался не «резать по живому». Он стал «маневрировать». Чтобы занять людей, создавал какие-то новые структуры. Тем, кто попадал под сокращение на основных производственных участках, подыскивали другие рабочие места.

Особенно бережно отнесся Владимир Иванович к старшему поколению — ветеранам труда, которым пришлось уходить на заслуженный отдых не в лучшие

времена. Начальник дороги лично обратился к пенсионерам с просьбой оставить свои рабочие места молодым, перспективным. Большинство это было воспринято с пониманием, и серьезных конфликтов не происходило.

Чтобы железнодорожное хозяйство работало, как часы, требовалось восстановить и поддерживать почти военную дисциплину. С этим мог справиться только жесткий человек, такой, как Старостенко. Он как-то сумел стать «многооким». Все знал и все видел. Разгильдяйства не прощал. Давал два шанса исправить положение. На третий раз — снимал с должности.

За два отчаянно тяжелых года новый начальник дороги сумел поставить ее «на колеса». Укрепилось финансовое положение магистрали. За счет реализации всего комплекса изменений в технологии перевозочного процесса укрупненной дороги удалось получить экономический эффект около 110 миллионов рублей. Были снижены против нормы эксплуатационные расходы, уложились в плановое задание по производительности труда. Пассажиरोоборот составил почти 104 процента к плану. Превысили среднесетевые и показатели использования подвижного состава.

Когда Западно-Сибирская железная дорога вновь вышла в число лидеров отрасли, Владимир Иванович как-то признался в кругу друзей:

— Я даже не верил, что мы «вырулим». Иногда казалось, что и просвета нет...

Летом 1999 года начальника Западно-Сибирской дороги назначают министром путей сообщения. Но карьерный рост, как нам показалось, не обрадовал Владимира Ивановича. Чувствовалось, что ему не хотелось уезжать из Новосибирска.

То, что Старостенко проводил на Транссибе, специалисты окрестили технической революцией. А революции надо или не затевать вовсе, или доводить до конца.

На перепутье

Ах, жизнь... Вроде, ты все время взбираешься на горку... Сначала резво, потом — размеренно. Но — вверх. И вдруг, так и не достигнув вершины, вынужден остановиться. «Дыхалка» уже не та. Приходится посторониться, чтобы не задерживать других, тех, кто еще не рассчитывает силы. А тебе пора возвращаться. Только вот беда: в жизни нет обратного маршрута. Просто ты должен осознать: да, ты взлетал орлом, но, как и орлы, до поры до времени.

Наверное, трудно покидать дорогу одному. А у нас в управлении сложилась такая ситуация, что все мы почти одновременно подходили к пенсионному рубежу. И начальник дороги, и его заместители. Николаев был с 1929 года рождения, я и Старчоус — с 1930-го, Зайко — с 1932-го, Кравцов — с 1931-го...

Надо было принимать какое-то решение. Следует подчеркнуть такое обстоятельство: на нашей дороге не было в традиции приглашать на высшую управленческую должность «варягов». Но после уже намеченного ухода Николаева никого из нас, замов Василия Борисовича, не могли назначить на его место. Мы уже устарели по возрасту. Тогда в министерстве действовало жесткое правило: исполнилось 60 лет — собирайся на пенсию. Или на более скромную должность.

Это и понятно: даже молодым трудно выдерживать жесткий ритм и огромные нагрузки. Нести такую ответственность! А тут еще, в горбачевские времена, появился новый лозунг — ускорение! Вроде бы, взяли курс на интенсификацию экономики, качественные показатели, рост производительности труда и жесткий режим экономии во всех производственных сферах.

Появилась новая должность: заместитель начальника дороги — главный экономист. Мы посоветовались

с начальником магистрали В.Б. Николаевым, и я предложил на открывшуюся вакансию свою кандидатуру. В этом заключалась некая хитрость: чтобы первым заместителем начальника дороги после ухода Николаева на пенсию можно было назначить молодого руководителя, который за оставшееся время сумеет проявить себя. Да и руководству МПС и обкому партии нужно время, чтобы узнать его и оценить.

Выбор остановили на Александре Константиновиче Бородаче, начальнике Барабинского отделения. Там он очень хорошо проявил себя. Работоспособный, скромный человек, руководитель, умеющий принимать решения и организовывать их исполнение. За короткое время пребывания на этом посту он сумел завоевать уважение и барабинских железнодорожников, и руководства дороги.

В 1988 году А.К. Бородач был назначен первым заместителем начальника дороги, а я — заместителем начальника — главным экономистом. Так на дороге появились два первых заместителя. Можно сказать, по инициативе министра путей сообщения Н.С. Конарева, который на заседании коллегии заявил, что из уважения к Петру Филипповичу Мысику надо оставить его до пенсии на должности не просто заместителя, а первого заместителя начальника дороги.

Александр Константинович Бородач быстро освоился в новой роли, и когда в 1990 году В.Б. Николаев ушел на пенсию, был назначен начальником дороги. Он успешно работал в этой должности до объединения Кемеровской и Западно-Сибирской в единую Западно-Сибирскую магистраль, начальником которой стал В.И. Старостенко, а Бородач — снова первым заместителем. На этой должности он работает и сейчас.

А в стране в это время разворачивались странные события — так называемые ускорение, перестройка... Все мы вначале с доверием отнеслись к новым веяниям.

Нам понравился молодой и энергичный Горбачев. Ведь, откровенно говоря, все последние годы правления Брежнева люди испытывали негативные чувства. От удивления до стыда. Видели, что огромной страной управляет уже совершенно больной, немощный человек. Что было всем заметно даже по телевизору.

Как-то мы разговорились на эту тему с начальником отдела Госплана Валентином Павловым. Он — наш, новосибирский. Его отец был когда-то начальником «Сибгипротранса». Так что между нами сложились неформальные, земляческие отношения. В Госплане работал тогда некто Малинин, старый большевик, еще с до-революционным стажем. Он мне не нравился: вредный такой. Немало крови попортил...

Так вот, Павлов рассказал мне, что этот самый Малинин выступал почти на каждом партийном собрании с одной идеей: «Этих телевизионщиков надо посадить в тюрьму! Зачем они показывают больного, немощного Брежнева?»

Какой-то проблеск надежды на то, что все образуется, появился при Андропове. Мы увидели мысль в глазах, политическую волю. Но Юрий Владимирович оказался у власти уже на излете сил. Ситуацию с Черненко, очередным генсеком в этом ряду, даже некорректно комментировать. На этом фоне понятно всеобщее очарование Горбачевым — молодым, красивым, с заявкой на новое политическое мышление. Первые его речи завораживали людей. От них повеяло молодой дерзостью, силой и уверенностью в том, что теперь начнут признавать и исправлять ошибки, реформируют экономику на принципах хозяйственной самостоятельности. Разорвут паутину бюрократизма.

Но скоро все поняли, что говорит новый секретарь ЦК хоть и складно, и смело, и без бумажки, но как-то расплывчато, неконкретно. Однако была надежда, что это трудности роста и половинчатости власти. Вот по-

чувствует уверенность в себе и в том, что никто уже не сможет перейти ему дорогу, тогда и предъявит стране новую доктрину развития. И перейдет от слов к делу.

Но и сами его новые лозунги вызывали недоумение. Ну что такое — перестройка? Вот, например, мой парник, сооруженный два десятилетия назад. Он уже старый. И я решил его перестроить. Как? С чего начать? Да с того, что сперва надо сломать прежний, очистить место. А потом, уже из нового материала, мастерить новый. Но Михаил Сергеевич якобы ничего ломать не собирался, и где надо и не надо присягал «социалистическому выбору».

Не думать над всем этим мы не могли, а скоро пришлось народу лицемерие новой политики не только увидеть, но и почувствовать на своей шкуре. Началось падение дисциплины производства, резко вверх поползла кривая преступности. В стране не стало элементарного порядка. Это не могло не отразиться и на железнодорожном транспорте, которому беспорядок абсолютно противопоказан.

Появилась новая черта стиля высшего руководства — необязательность. Пустые обещания на грани заведомого обмана. Или просто — уход от принятия решений.

А что значит на таком сложном производстве, как у нас, не принимать своевременных решений, не выделять необходимые средства? Это же не сегодня, так завтра скажется. Сила инерции где-то кончается, и требуется новый толчок.

Но, если честно сказать, все равно какие-то ожидания еще оставались. Было заметно, что и «наверху» пытаются найти новые пути и подходы... Возможно, хотели на первых порах скопировать опыт китайцев. Однако потом раскритиковали Дэн Сяопина.

Но когда все сильнее стал ощущаться «западный ветер», началась непонятная смена курса, сопровождав-

шаяся никогда до сих пор не виданной нашими поколениями политической борьбой, лично я понял, что теперь начнется страшный откат нашей страны с завоеванных рубежей. Стагнация, о которой все настойчивей говорили в верхах, на деле сменилась деградацией.

И все же, объективно говоря, сдвиг в сторону более свободных и рациональных методов хозяйствования произошел. Была сделана ставка на эффективность производства, скорейшую окупаемость затрат. Но обстановка в стране не способствовала развитию экономики. Казалось, что «наверху» больше всего озабочены личными политическими амбициями и идеологической борьбой.

Разборки в ЦК и Политбюро в конце концов вылезли наружу. Выведенный из состава Политбюро на октябрьском пленуме ЦК в 1987 году Борис Ельцин закусил удила. Он притаился на год-другой, а потом выступил перед студентами, кажется, МИСИ, с шокирующим развенчанием «мудрости партии», и фактически вышел на поединок с Горбачевым. Но весовые категории оказались не равны. Перед пробойной силой бывшего строителя, бывшего «хозяина» Урала, а затем — первого секретаря главного города страны не могли устоять уже порядком пошатнувшиеся стены оплота социализма. Хотя, откровенно говоря, Ельцина не уважали даже тогда, когда он был нашим соседом, в Свердловской области. Все его слова о народе, его «квасной» демократизм, вызывали неприятное чувство. Мыто знали, что до народа ему и раньше не было никакого дела.

Фактически оба они, и Горбачев, и Ельцин, затеяли смену курса. Оба собрались на выучку к капитализму. Но первым действием нового сценария развития страны все же стала борьба за личную власть. Мне кажется, это были одни из позорнейших страниц нашей истории.

Все эти события воспринимались очень тяжело. Как и история ГКЧП. Тогда, в августе 1991 года, я собирался в Москву. Надо было решать какие-то плановые вопросы в МПС и Госплане. И вот, утром 18 августа — звонок из нашего министерства начальнику дороги. Но Александра Константиновича Бородача на месте не оказалось, и Леонид Иванович Матюхин, недавно назначенный министром вместо Конарева, вышел на меня:

— Скажите мне, Петр Филиппович, как у вас принято обращение так называемого ГКЧП?

Для меня этот вопрос не был неожиданным. Сибиряки просыпаются раньше москвичей, и мы, естественно, уже успели обменяться мнениями. Состоялись даже разговоры с обкомом и горкомом. У нас партийные комитеты еще оставались в силе. В какой реально — не знаю, но все были на своих местах и при деле. Я ответил министру, что у нас все спокойно. И в городе, и в области. Никаких брожений пока нет. Больше вопросов он не задал.

Потом я созвонился с заместителем министра по экономике Салатовым. Спросил: так лететь мне в Москву, или нет?

— А кто вам отменил? Конечно, лететь. Ничего особого у нас не случилось.

И мы, целая группа специалистов — экономистов, финансистов, отправились в Москву.

А там все уже «на ушах». События, которым было трудно найти название, кроме как — контрреволюция, развивались со страшной скоростью. Хотя, по внешнему порядку вещей, могло показаться, что все, вроде, идет своим чередом. И в Госплане, и в министерстве чиновники делали вид, что занимаются привычными делами. Но ровным счетом ничего не могли решить. Мы тоже, как потерянные, ходили из кабинета в кабинет.

Шли какие-то странные передачи по телевизору. Бесперывно звучали любимые мною мелодии «Ле-

бединога озера». По Москве начались уличные шествия. Я был очевидцем одного из них на площади, которая носила имя Дзержинского. Теперь снова — Лубянская. По всей площади, с поворотом налево, на Старую площадь, где тогда было здание ЦК КПСС, шла довольно хорошо организованная большая толпа, в голове которой, среди каких-то новых «вождей, шел и орал Геннадий Хазанов. Мы с начальником экономической службы Субботиным не стали ни к кому пристраиваться, а пошли за этой колонной, тротуаром. А поток лился по самой магистрали, и ни одна машина ему не мешала. Движение, видимо, заранее было остановлено.

Вскоре голова шествия достигла конечной точки маршрута. И в окна здания главного «штаба» партии полетели кирпичи. Звон разбитого стекла сопровождался ликованием толпы, какими-то лозунгами, дикими криками, свистом и улюлюканием. Все это было дико, и мы с Субботиным ушли оттуда.

Вернулись в гостиницу. А там нас поджидали другие члены группы. В основном молодые женщины-инженеры, отвечавшие за «бумажную» часть нашей миссии, готовившие, согласовывавшие и оформлявшие необходимую документацию. Им, конечно, не терпелось попасть на улицы. И вечером они все же отправились в самый центр событий. Можете себе представить, какое ужасное впечатление на наших уравновешенных сибирячек произвел этот невиданный «шабаш». Особенно когда под покровом ночи стащили с пьедестала, оторвав голову, прекрасный памятник Феликсу Дзержинскому, имя которого было близко всем железнодорожникам. Ведь первые советские паровозы так и назывались — «ФД». Я не ходил смотреть на эту экзекуцию, но все равно состояние оставалось тяжелое. Не мог избавиться от стыда за всех и каждого из этих судей и «палачей». Уж если решать судьбу памятников «сверг-

нутой» эпохи, так только с согласия граждан. И не таким варварским способом.

На следующий день я снова был в Госплане, рядом с Кремлем. В обеденный перерыв решил не стоять в очереди в столовую, а выскочить за угол, где было нечто вроде летнего кафе с маленькими круглыми столиками... Там продавали горячие порционные пельмени и кофе. Меня это вполне устраивало. Только начал есть, смотрю — снова идет какая-то колонна. И такое впечатление, будто кого-то ведут. Присмотрелся, а «ведут» секретаря ЦК по идеологии А.Н. Яковлева. Он — в центре колонны. Вокруг — молодежь. Все возбуждены, шумят... Колонна двинулась по улице Горького к Моссовету. Яковлев со своим окружением взобрались на балкон как на трибуну. С него бывший проповедник марксизма-ленинизма с яростным воодушевлением «толкал» речь. Под бурные аплодисменты. Так главный идеолог построения коммунизма принародно отказался от своих недавних убеждений и открыто поднял знамя антикоммунизма.

Как раз в день нашего отъезда из Москвы, кажется, 22 августа, ГКЧП было разгромлено. Но смертельный удар пришелся не только по КПСС, но и по всему СССР. Ельцин праздновал победу. Новоявленные «революционеры» носили на руках нового «вождя». А мы покидали «сердце» нашей бывшей социалистической Родины в полном смятении. Вернулись домой, а тут еще меньше ясности. Обком партии, облисполком — все какие-то придавленные. Реакции никакой! Или уже знали, что все обречено и сопротивление бесполезно, или у нас, действительно, никогда и не существовало боевых партийных организаций?

Не скрою, для меня это стало шоком. Ведь шел мне уже шестьдесят первый год. Я воспитывался на идеалах строительства социализма. Был свидетелем героизма наших народов на полях Великой Отече-

ственной войны и на трудовых фронтах в тылу. Участвовал в массовом движении молодежи, призванной поднимать целину. В едином порыве, вместе со всем советским народом, с радостью вкладывал свои силы в послевоенное восстановление народного хозяйства страны. И что же? Теперь разом «отменили» все наши победы? Отняли знамя? И закрутили на месте. Потому что неизвестно, куда теперь идти. «Вперед, к победе коммунизма» дорогу перекрыли. Осталось — назад, к капитализму?! Но мы еще не умели ходить «задом наперед».

За дальнейшим развитием происходящего я следил уже дома, по телевизору. Как Руцкой летал на самолете и всех крыл матом. Как привезли из Крыма в Москву растерянного и жалкого Горбачева. Как с ним по-хамски разговаривал Ельцин, требуя роспуска партии. Я не любил Михаила Сергеевича, а тут мне стало его просто жалко. Ведь это была запредельная степень унижения, которого не пожелаешь и лютому врагу.

Весь этот позор и ужас тогда пришлось пережить каждому истинному коммунисту. А я не только был в рядах КПСС, но и состоял в активе своей областной партийной организации. Помню, нас собрали в те дни, но пленумом это мероприятие уже не называлось. Все растеряны, не знают, как и о чем говорить. И уж тем более затруднительно принять хоть какое-то решение.

Но партия рухнула как-то сразу. Москва кричала об этом по всем каналам и радиостанциям. На местах «столбняк» тоже прошел удивительно быстро. Закачалась вертикаль демократического централизма. «Верхи» с энтузиазмом отказывались от своих убеждений, и вдруг мы увидели вокруг себя не слой, не прослойку, а огромную массу приспособленцев. Знакомые люди перекрашивались прямо на глазах. Началось глумление над партийными билетами. Переметнувшиеся к «демок-

ратам» прямо на центральной площади стали рвать партийные билеты.

Как раз в Минске собрали совещание главных экономистов и начальников финансовых служб дорог. Мы туда полетели с К.Е. Новаком, начальником нашей финансовой службы. Там нас поселили в гостинице «Минск», рядом с ЦК компартии Белоруссии. И мы видели, как бурлила белорусская столица. Как прямо в центре ее, перед зданием ЦК, жгли костер из партбилетов. Это было жуткое зрелище.

Когда вернулись домой, всю уже шла переориентация и в наших командных структурах. Уничтожали свои партбилеты и некоторые мои товарищи из управления дороги. А обком собрал своих активистов. Нас предупредили, что возможен террор и издевательства. Объяснили нам, что партия самораспустилась, и мы сами должны распорядиться своими партийными документами. Или забрать учетные карточки из райкомов к себе на хранение, или они будут уничтожены. Каждый поступал в меру своих убеждений. Я, как и многие другие честные коммунисты, свой партбилет и «учетку» сохранил, потому что считал и считаю: партия научила меня работать, быть строгим к себе и людям, честно и бескорыстно служить своей Родине.

Словом, заниматься экономикой производства мне довелось не в лучшие времена. Тем не менее наша железная дорога ни на миг не останавливалась в развитии. Преодолевая огромные трудности, мы старались укреплять свою материально-техническую базу, чтобы в ближайшей перспективе увеличить объем перевозок.

Так я отработал на должности первого зама еще пять лет, до 1993 года. И хотя опыт практической работы у меня имелся, теоретической экономической подготовки не хватало. Да и саму экономическую работу в управлении, с учетом новых требований, фактически надо было начинать с чистого листа. Но я уже говорил, что у

нас всегда были хорошие специалисты, в том числе и экономисты, финансисты... Вообще — много умных людей. Я не страдал амбициозностью, и, как всегда при решении новых проблем, мы подключили и коллективный разум, и коллективный опыт, и знания наших специалистов. Я и сам не стеснялся учиться, а уж совет с компетентными товарищами всегда был у нас в управлении негласным принципом стиля работы.

Но и коллективный разум порой отказывался понимать происходящее в стране. Особенно «заштормило» к середине девяностых годов. Изменение географии и масштабов хозяйственных связей, торопливый «перескок» к рыночным отношениям, без какого-либо переходного этапа, привели производство и экономику в лихорадочное состояние.

Объемы отправления грузов снижались. Сократились объемы грузового движения. Оказались «лишними» не только вагоны — пути! Даже целые направления. В том числе и недавно введенные в эксплуатацию.

Для меня это — страшные воспоминания. Разбирали пути. Закрывали депо: в Кулунде, Рубцовке. Даже новенькое, «с иголочки», рефрижераторное депо в Черепанове закрыли. «Списывали» за ненадобностью промежуточные станции. Их было около сотни, таких «безработных станций». Пришлось «давать красный свет» уже электрифицированному Средне-Сибирскому ходу (Мереть — Среднесибирская). Его не просто закрыли, его стерли с лица земли. Рельсы разобрали. Сняли контактную сеть. А земляное полотно вместе с мостами отдали муниципальным органам, которые хоть по-хозяйски использовали его, сделали автодорогу. Когда перевозки кузбасского угля снова резко возросли, как бы пригодилось нам теперь это направление... Разобрали третий путь Обь — Чик, который я когда-то с большим трудом «пробивал», и с еще большим мы его построили.

...Локомотивы резали на металллом, вагоны за ненадобностью — списывали.

Как цепная реакция — недоиспользование ремонтных мощностей локомотивного и вагонного хозяйств. Образовались избыточные резервы пропускной способности направлений и перерабатывающей — сортировочных горок. Все это больно ударило по людям. Надо было резать «по живому»: пришлось прибегнуть к сокращению кадров. На дороге образовалась задолженность по заработной плате.

Общая негативная ситуация в стране адекватно отражалась на железной дороге. Дефицит денег у населения сказался на сокращении пассажирских перевозок. Убытки пришлось компенсировать повышением тарифов на грузоперевозки. Что, естественно, удорожало себестоимость продукции и опять, рикошетом, било по населению.

Короче говоря, период был такой, что страшно вспоминать. Единственное, что нас тогда поддерживало, это вера в Фадеева, который еще оставался нашим министром и не меньше нас болел душой за судьбы железных дорог страны. И вдруг его сменил бывший начальник Октябрьской железной дороги Зайцев. Человек как руководитель совершенно беспомощный. Хорошо еще, что его правление было недолгим. И министром был назначен тоже наш земляк — Николай Емельянович Аксененко. Очень сильный руководитель. Сам он был весьма авторитетным человеком, потому успешно стал наводить порядок в министерстве. Он сумел утихомирить бастующих шахтеров. Рассказывают, что в те дни пребывания в Кузбассе, когда шахтеры вышли на рельсы и перекрыли путь не только углю, но и пассажирским поездам, Николай Емельянович прямо на капоте машины подписывал необходимые распоряжения: добился выплат заработной платы и предотвратил неконтролируемое развитие событий, которые могли бы аукнуться по всей стране.

Логика управления в тот период была уму непостижима. Буквально издевались над стариками, месяцами не выдавали им даже нищенские пенсии. Пропали все честным трудом накопленные вклады. Народ ввергли в пучину безработицы и нищеты.

В такой ситуации остановка Кузбасса, паралич железной дороги предвещали коллапс. Так что роль Николая Аксененко, взявшего на себя всю ответственность и нашедшего выход из чрезвычайной ситуации, трудно переоценить. И Ельцин это понял, приблизил нового министра к «семье». Вроде, его даже собирались сделать премьером, но потом чуть не посадили на скамью подсудимых. В то смутное время судьбы даже очень авторитетных людей зависели от случая.

Перестановка фигур

На перевале двадцатого века закончилось время Ельцина. Никаких видимых перемен не произошло, но Россию закрутили подводные течения. И хотя «на трон» вступил преемник президента, автоматического дублирования власти не случилось. Менялись знаковые фигуры. Предвещало ли это что-то новенькое в политике, или состоялась просто «смена караула», было еще не ясно. И вот уже не вице-премьер — Аксененко. Старостенко все понимает: нужно освободить Николаю Емельяновичу его прежнее место — министра. А Владимиру Ивановичу предложили «карт-бланш». Он попросил вернуть его на Западно-Сибирскую дорогу.

В Новосибирск он возвратился со смешанными чувствами. Это можно понять: только четыре месяца назад земляки провожали его на высокий пост, и вот теперь, ни за что ни про что, снова на исходные позиции. Ни провиниться, ни развернуться на министерс-

ком посту он не успел. Просто оказался на перекрестке политических интриг. И теперь уже он, возвращаясь в свое бывшее кресло, «вытесняет» ни в чем не повинного своего преемника — Александра Целько. Не приведи Бог даже и не по своей воле совершать такие «маневры»!

Старостенко умеет владеть собой, он вернулся так, словно никуда не уходил. Более того, он прибавил «обороты». Отшлифовал до блеска свою концепцию перестройки, сформулировал девиз, «расшифровывавший» три ее составных части: «Технология. Экономика. Эстетика». За два с лишним года коренным образом изменил лицо своей дороги, увеличил ее производственные возможности. Внедряются новые эксплуатационные, ресурсосберегающие и информационные технологии. Кардинальные перемены происходят в самом рутинном звене — путевом хозяйстве, которое переводится на механизированные методы ремонта. С этой целью пришлось перепрофилировать ряд депо для создания мастерских по ремонту путевых машин. Продолжается совершенствование системы управления всем перевозочным процессом: создается единый центр управления перевозками.

Казавшиеся, на первый взгляд, рискованными управленческие решения быстро «одобрялись» экономикой. За 2000 год показатель отправления грузов в сравнении с минувшим возрос на 19,5 миллиона тонн. Почти на шестнадцать процентов увеличился грузооборот, и на четырнадцать — производительность труда. Одной из самых низких на сети снова стала себестоимость перевозок.

Радикальным образом меняется качество обслуживания на дороге. В деловой лексике на пассажирских перевозках приживается слово «сервис», ставший определяющим моментом в тарифной политике. Создается унитарное предприятие по обслуживанию пассажиров.

Ведется капитальный ремонт с реконструкцией главного вокзала Новосибирска, а также — Западного. Строятся новые здания вокзалов в Мошкове, Каргате, Коченеве, приводятся в порядок другие вокзалы на дороге. Предъявляются жесткие требования к порядку в электропоездах.

Владимир Иванович сумел установить партнерские отношения с региональными властями, и теперь многое решалось сообща. В частности, удалось добиться некоторой компенсации убытков от летних перевозок льготников и участия бюджетов в пополнении парка электричек.

Договорился он и о передаче на муниципальный уровень объектов социальной сферы. Ведь дорога при Старостенко, в отличие от многих других отраслей, продолжала жилищное строительство и взялась за обновление объектов культуры и здравоохранения.

Чтобы совместно решать как государственные проблемы, так и обеспечивать развитие территории, В.И. Старостенко выступает инициатором новой формы правовых отношений — тройственных соглашений между дорогой, региональными властями и Министерством путей сообщения. Теперь такие соглашения работают на всей сети железных дорог страны. Во взаимных интересах.

За годы, что Владимир Иванович Старостенко стоял у «руля» Западно-Сибирской дороги, она вернула себе славу одной из лучших дорог страны. И когда стал вопрос о новом начальнике столичной железной дороги, правительство приняло решение назначить Старостенко.

Соответствующее постановление правительства огласил 2 февраля 2002 года прибывший на дорожную конференцию министр путей сообщения Г.М. Фадеев. Тут же был представлен в качестве начальника Западно-Сибирской дороги А.В. Целько.

На своем месте

Конечно, для такого талантливого руководителя, как А.В. Целько, прекрасно зарекомендовавшего себя еще на «раскаленном» посту Кузбасского отделения Западно-Сибирской магистрали, где его во всем поддерживал Аман Тулеев, в министерстве подготовили «запасной аэродром». И не один, а целых три. А.В. Целько предложили вернуться на прежнее место в Кузбасс, для чего готовы были с легкостью освободить уже утвержденного начальника отделения. Он мог пойти первым замом на престижную Октябрьскую железную дорогу. Третье предложение — переместиться в кресло начальника соседней Южно-Уральской железной дороги.

Ситуация была неприятная. Александр Витальевич за короткое время руководства дорогой прекрасно зарекомендовал себя. Он оказался не по возрасту сильным, волевым, целеустремленным и мудрым руководителем, которого хорошо знали и в министерских кабинетах, и по всей дороге. Так за что же отставка? Конечно, все понимали, что происходит очередная смена команд, но «расставленные на доске» фигуры были почти равнозначны, «стояли на одной стороне», и никто из них не хотел «наступать».

В период невеселых раздумий молодого Целько «хватил» радикулит. Как известно, эта болезнь — нервного происхождения.

Как-то мы с Владимиром Александровичем Воеводским поехали навестить Александра Витальевича в больнице.

Не знаю, как уж получилось, но у меня было к этому парню какое-то отцовское чувство. Я заприметил его давно. Возможно, потому, что в свое время он был назначен начальником станции Славгород. Станции моей юности. Позже Александр Витальевич рассказывал мне, что впервые познакомился со мной «заочно» по отзывам моих бывших сослуживцев на станции.

Это случилось после первого же селекторного совещания, которое я проводил как первый заместитель начальника дороги. А новый начальник станции вместе со своим «штабом» был на другом конце провода. Работа у нас нервная, всегда есть какие-то «проколы», к которым я проявлял нетерпимое отношение. Мужик я жесткий, другими и не могут быть руководители на железной дороге.

— Мои бывшие коллеги, — вспоминал потом Целько, — аж замерли от неожиданности. После совещания делились впечатлениями:

— Нет... Петр Филиппович у нас таким не был... Он был терпеливым, деликатным. Простым. Даже песни с нами пел.

Песни, конечно, пел, на комсомольских и станционных вечерах, в дружеском застолье. Но насчет «терпеливости»... Тут они явно приукрасили.

Между прочим, «по моим следам» Целько поработал и в Камне-на-Оби. Сразу после института, в рабочей должности составителя поездов. Что мне тоже импонирует. А через полтора месяца его уже назначили на первую инженерную должность — дежурного по станции.

Сам Александр Витальевич тогда на глаза руководству дороги не лез. Среди коллег отличался скромностью, деликатностью, но и настойчивостью, схожей с моей «настырностью». Он умеет смотреть вперед и работать на перспективу: краткосрочную, долгосрочную... И всегда добиваться намеченного. Если инженер — хороший тактик, значит — надежный исполнитель. А если в нем проявляется стратег, таких «накладно» использовать «в обойме». Это — руководители.

У нас на Западно-Сибирской магистрали всегда внимательно и бережно относились к молодым кадрам. Александр Целько пошел «в рост» большими шагами. Его назначили на должность начальника отдела перевозок, затем — первого заместителя начальника Кара-

сукского отделения дороги вместо Михаила Ивановича Карманова. Ученик сменил своего учителя.

Когда Карасукское отделение, как и ряд других, расформировали, Александра Витальевича утвердили на горячую должность — начальника станции Инская.

Он без раскачки вошел в коллектив, «нащупал» самые болезненные зоны и быстрыми темпами организовал работы по замене стрелочных переводов, которые уложили на железобетонные шпалы. Это на треть сократило задержки поездов на станции.

В 1995 году Инская под его руководством дважды выходит победителем в отраслевом соревновании. И талантливого организатора назначают начальником Новосибирского отделения дороги. Прошло немногим больше года, и, кажется, в сентябре 1997-го, министр подписывает приказ о назначении Целько заместителем начальника дороги.

Потом началась «свистопляска» с реорганизацией дорог, и молодого, очень перспективного руководителя, заместителя начальника дороги, назначают одновременно и начальником Кузбасского отделения Западно-Сибирской железной дороги.

А через полтора года он возвращается к нам уже на должность начальника дороги. На этот этап биографии молодого начальника Западно-Сибирской железной дороги пришлось всего четыре месяца. А дальше... Как в картине Васнецова «Рыцарь на распутье».

Откровенно говоря, меня как-то очень лично задела эта странная ситуация с бесцеремонным манипулированием судьбами прекрасных, талантливых и уважаемых людей.

Мы поговорили с ним в больнице о том, о сем и стали уже прощаться, как Александр Витальевич попросил меня задержаться. И рассказал о сделанных ему предложениях.

— Как вы посмотрите, если я соглашусь вернуться в Кузбасс?

— Думаю, это не лучший для тебя вариант.

— Но я уже согласился...

— Ну и что? Позвони, скажи — передумал...

— И что тогда? Ехать на Октябрьскую дорогу?

— На Южно-Уральскую...

А.В. Целько потом не раз говорил, что благодарен мне за мудрый совет. Вскоре Александра Витальевича перевели в министерство первым заместителем министра, а оттуда он «взял билет» на наше «направление». И в феврале 2002 года Александр Витальевич снова становится у руля Западно-Сибирской железной дороги. И успешно «ведет» ее до настоящего времени.



ЧАСТЬ СЕДЬМАЯ

В ВЕТЕРАНСКОЙ СЕМЬЕ

«Командир» старой гвардии

Когда я собрался на пенсию, руководство дороги это не одобрило. Мою кандидатуру порекомендовали на выборную общественную должность — председателя дорожного совета ветеранов. И товарищи выразили мне единодушное доверие. Так я получил «высший пост» в «полку» старой гвардии железнодорожников. И новое «назначение» мне пришлось по душе. Это очень важно, когда появляется возможность заботиться о своих постаревших товарищах, реально влиять на то, чтобы им возмещалась хотя бы часть щедро отданного ими своей стране: знаний, сил, здоровья... Пора возвращать долги, и большая заслуга руководства нашей дороги в том, что оно взяло на себя какую-то долю этих «платежных обязательств».

Люди моего поколения всегда ощущали себя государственными людьми, гражданами. Мы с юности чувствовали себя на службе у Отечества. Теперь настало

время поддержать в моих товарищах гражданское достоинство. Как бы они ни болели, им необходимо чувствовать, что все было не зря, что их след на Дороге не зарос бурьяном.

Тяжело видеть, что наше государство до сих пор не нашло возможности оградить стариков от нужды и бытовых проблем. Но руководство Западно-Сибирской железной дороги ищет пути компенсировать эту несправедливость. Немного доплачивает к пенсии, помогает решать бытовые вопросы, заботится о здоровье и лечении.

Болезнь подрубил меня, когда я заканчивал подготовку отчетного доклада на конференции дорожного совета ветеранов. Работа была хоть и не авральная, но все равно само понятие «отчет» чем-то сродни «экзамену». А ответственность даже выше, потому что оценку за твою работу будет выставлять не преподаватель в зачетку, а твои товарищи и сподвижники. Тем более что ветераны — особая категория трудового коллектива. У меня язык не повернется назвать их «бывшими» работниками. Есть такая расхожая патетическая фраза — «ветераны остаются в строю». Но это — чистая правда! Наши пенсионеры вложили в «стальную колею» свои лучшие годы и силы. И даже под старость лет, сойдя «на обочину», они продолжают жить интересами своих коллективов. А понадобится их помощь и совет — только позовите!

Наши бывшие «правофланговые» теперь стали уязвимы во всем, даже в сугубо житейских вопросах. С ними не пойдешь ни к начальнику дороги, ни в суд, ни в территориальную администрацию. Только в свой, пенсионерский «орган», к своему «начальнику». Кого-то обижает невестка, у кого-то отбивается от рук внук или внучка, кого-то довела «до ручки» громкая шальная музыка за стеной. Жалуются, требуют восстановить справедливость, повлиять, переселить и т. д. Словно я и су-

дья, и прокурор, и инспектор по делам несовершеннолетних.

Бывает, и не сдержусь, пытаюсь кого-то вразумить, толковать, что есть такое понятие — личная жизнь, и в нее часто неуместно «совать нос» постороннему. И пожилой человек уходит от меня обиженным, а я возвращаюсь домой расстроенным не меньше его. Жена моя, Евдокия Васильевна, в таких случаях выливает на меня «ушат холодной воды»: терпи, мол, коль любишь ходить в начальниках... А мне впору хоть оправдываться: да не лез я никогда в начальники! И сам не знаю, почему так получалось...

Так я и остался в управлении дороги. В моей жизни мало что изменилось. Да, формально я больше не входил в руководящий «штаб», но начальники дороги — и Владимир Иванович Старостенко, и Александр Витальевич Целько — словно и не заметили резкого изменения моего служебного статуса. Меня по-прежнему приглашают на планерки, совещания, все официальные и неофициальные мероприятия.

И все, с кем я много лет варился в этом котле, по-прежнему были рядом. Порой, по старой памяти, со мной советовались, и я по-прежнему чувствовал пульс дороги.

А вот круг моих непосредственных забот изменился, сместился от технической оси в бытовую сторону. Теперь на моем попечении оказались самые заслуженные люди, ветераны дороги.

Старики постсоветской поры оказались униженным поколением. И не только тяжелым материальным положением, в которое их поставило государство. Крушение социалистических идеалов обесценило их жизнь. А невостребованность социального, производственного, человеческого опыта действует особенно угнетающе, обостряя и физические «болячки».

Дать этим людям возможность чувствовать себя не обузой общества, а его «золотым звеном», как стараются

это делать у нас на дороге, дорогого стоит. Именно этим и занимается наш совет ветеранов. К «старикам» у нас отношение, как в доброй семье. Их уважают, о них заботятся. Их не «списывают в пассив». Самых работоспособных ветеранов мы вовлекаем в общественное самоуправление. В трудные минуты коллеги обращаются к ним за советом и помощью. В нашем большом коллективе железнодорожников, как в хорошей морской песне: «Если радость на всех одна, на всех и беда одна».

Как же удастся поддерживать в коллективе живую связь поколений?

Мы создали работоспособную систему деятельности ветеранской организации. На всех отделениях и структурных подразделениях дороги существуют свои первичные организации под руководством местных советов ветеранов. Так все мы стали ближе друг к другу: знаем, кто, как живет, чем дышит, в чем нуждается каждый престарелый железнодорожник. Ведь в нашем «полку» почти семьдесят пять тысяч человек. А ветеранских организаций, их объединяющих, более двухсот.

Не менее важным мне кажется одно субъективное обстоятельство: нам повезло с руководством. На Западно-Сибирской магистрали традиционно были дальновидные и душевные начальники дороги. Особенно из новой генерации руководителей. Молодежи, как мы их называли. Начиная с Александра Константиновича Бородача. Владимир Иванович Старостенко, например, сотрудничал с ветеранской общественностью рассматривал как грань социальной политики управления. Его преемник, Александр Витальевич Целько, закрепил эту традицию.

И дело не только в материальной помощи. Наши сегодняшние руководители считают старшее поколение фундаментом нынешнего коллектива и его учителями. Они регулярно выступают перед ветеранской обществен-

ностью, держат в курсе дел, информируют, как решаются наболевшие вопросы.

Это поддерживает социальное самочувствие «патриархов» дороги в хорошем тоне. наших активистов не перечить. Их сотни, тысячи... Они работают с молодежью: выступают в школах, училищах, на предприятиях. Я столько раз укорял себя за то, что плохо знал своих коллег, когда они были в «трудовом строю!» Не замечал их организаторских, педагогических талантов. Недооценивал их гражданский потенциал. А вот вышли на пенсию, и засверкали новыми гранями, одаривая молодежь своими знаниями и жизненным опытом.

Правда, случается и наоборот. Пока работает человек, особенно при большой должности, бьет себя в грудь: такой он активный, равнодушный. Прямо горит на производстве. А как ушел на пенсию, его ничего больше не интересует, кроме своих шести соток или любимой машины. Я, мол, свое отработал, а какие-то общественные дела — «до лампочки». Мне такая позиция непонятна. Ведь железная дорога была не только нашей работой, но и образом жизни. Второй семьей. Поэтому лично для меня общественный пост стал не нагрузкой, а продолжением жизни в своем большом коллективе.

Это тяжелая и нервная работа. Вы можете себе представить, что к вам приходят престарелые люди, которым самим уже не под силу справиться с какими-то житейскими проблемами? А ведь в нашей стране именно устройство быта людей и есть самая сложная, десятилетиями неразрешимая проблема. И пришел к тебе ветеран, заслуженный человек, чаще всего, уже после того, как его «выпнули» из нескольких властных кабинетов. Он хоть и понимает, что общественники не сильнее государства, но уверен, что тут его хоть выслушают с уважением, поймут и дадут совет. А возможно — и помогут делом.

И мы действительно помогаем. Наши активисты похлопочут и о материальной поддержке, и о ремонте квартиры... А бывает, что, кроме нас, и похоронить-то некому. Иной раз на тебя свалится столько проблем, к которым не знаешь, как и подступиться! В такие дни я еще до обеда выхожу из строя. Ведь люди разные: по интеллекту, характеру, «силе натиска». Один пришел скромно, рассчитывая хотя бы на участие, а другой прямо с порога начинает «качать права», требовать. Словно ты в чем-то виноват перед ним.

— Да что ты на меня шумишь? — Порой и у меня лопнет терпение. — Я ведь не начальник какой-то. Ни прав, ни возможностей, чтобы самостоятельно и сразу решить твой вопрос, не имею. Ни дать, ни отказать, ни выделить материальную помощь сам не могу. Ведь я такой же, как ты, пенсионер. Просто мое общественное положение позволяет мне сходить к начальству, рассказать о твоих заслугах и нуждах, похлопотать о тебе. И я это делаю. Но не все разрешимо немедленно. Ну, уйду я, может, тебя поставят на мое место. И тебе самому придется все это выслушивать. Так что кричать на меня не надо.

Но и послать «куда подальше» я тоже никого не могу, потому что все неустроенные старики — люди несчастные. Бывает, именно у меня они пытаются найти защиту даже от своих непутевых детей и внуков. Приди, мол, поговори «с моими». Они у меня всю пенсию отбирают. На водку или наркотики...

— А где они у тебя работают?

— Нигде не работают...

— Так с кем же я о них должен поговорить? И как? Вызвать сюда? Так они не придут... Зайти к вам, чтобы их «повоспитывать»? Так они пошлют меня на три буквы и в дверь не пустят.

— Ну, тогда пусть с ними поговорит начальник дороги...

Вот и приехали... Если уж сами своим детям ума не дали, никакой начальник не поможет.

Хотя стариков все равно жалко. Прямо сердце рвется. Жизнь некоторых — сплошное несчастье. «Потерянное поколение» детей и внуков, наверное, самое тяжелое последствие нашего времени на переломе веков.

Чтобы защитить пожилых людей от посягательств внуков на их тощие кошельки, идем на всякие хитрости. В Новокузнецке, например, где уровень алкоголизма и наркомании еще выше, чем в нашем городе, председатель узлового совета ветеранов Альбина Павловна Мизгулина предложила такое решение. Денежную помощь старикам, которых обирают в семье, теперь им на руки не выдают. Наши активисты сами покупают нуждающимся людям самое необходимое.

Трудно преувеличить значение моральной поддержки нашей «старой гвардии». Чтобы как-то скрасить небогатую событиями жизнь людей, сошедших со стальной колеи «на обочину», устраиваем для них праздники, чаепития... Ежегодно, в декаду пожилых людей, в Новосибирске, Кемерове, Барнауле, Омске собираем активистов ветеранского движения и устраиваем для них праздник, с вручением премий и подарков.

То, что делает наш дорожный совет ветеранов, пытаются копировать на отделениях дороги, на предприятиях. Так же чествуют активистов, устраивают теплые вечера в день пожилого человека, организуют душевные чаепития. Если руководители не выделяют на такие мероприятия денег, старики собирают свои, и так, в складчину, организуют себе радость общения со старыми товарищами.

В Омске есть большая станция Комбинатская, на которой грузятся нефтепродукты. Председатель ветеранского совета станции как-то выступала на нашем активе. Нам, говорит, завидуют даже нефтяники, ветераны других предприятий. Что мы не «списаны с корабля».

Что встречаемся, общаемся, нас не забывает и руководство дороги. А на других предприятиях — ушел человек на пенсию, и его словно бы и не было. Так вот, эти забытые старики просятся на наши мероприятия. Мы, мол, внесем свои деньги, только бы вместе со сверстниками посидеть. Ведь раньше, когда они работали, общались с железнодорожниками как партнеры. Все были связаны одним «конвейером», а ушли на пенсию, производственные связи оказались обрублены. Но знакомства-то не исчезли... А человеку трудно оставаться один на один со своей старостью.

На дороге я работаю давно, занимал очень ответственные посты, но так тяжело, как на этом общественном поприще, кажется, не бывало. Там проблемы чередовались с большими и малыми победами и трудовыми успехами. А тут одна проблема наползает на другую, и не все клеится. Уже несколько лет жена говорит мне: «Уходи... Зачем тебе это нужно?» Однако и сама понимает, что все не так просто. Вот «сойду» с «колеи», и что же буду делать? Летом хоть дача. То крыльцо надо подлатать, то тепличку переделать, что-то посадить, прополоть. Огурцы или помидоры «нянчить»... А зимой?

Так что, сколько хватит сил, буду тянуть этот воз. Жизнь человеческая подобна движению поезда через промежуточные станции. Только тут не гоняют «порожняки». И не задерживаются на остановках. Все куда-то надо спешить. И я привык к этому ритму. А оглянешься назад... Что ж... Не «все шелками вышито судьбы моей простое полотно». Больше — суровыми нитками. Но я не жалею. Я жил на одном дыхании со своей страной, и жизнь моя, парня из глухой деревни, подобна стальному пути, по которому помчат в будущее свои поезда наши дети и внуки.

Время уходит, привязанности остаются

Я считаю свой последний пост руководителя «гвардии ветеранов» очень важным и высоким.

Когда бывший первый замминистра железнодорожного транспорта Федор Иосифович Шулешко возглавил отраслевой Центральный совет ветеранов войны и труда железнодорожного транспорта, я подумал: вот и еще одно подтверждение той самой философской категории закономерности случайностей, которую проще величаем судьбой. Ведь мы с Федором Иосифовичем уже пересекались и сохранили добрые товарищеские отношения еще с тех пор, когда вместе «расшивали» нашу дорогу для кузбасского угля.

И вот в 2001 году я оказался на его юбилее в числе приглашенных гостей.

Это была прекрасная встреча коллег и единомышленников. Среди гостей я увидел министра путей сообщения Николая Аксененко, его первого зама Александра Целько, бывшего тогда начальником Московской дороги Геннадия Фадеева, других интересных людей. Когда мне дали слово и я выступил, ко мне подошла жена юбиляра, Елена Сергеевна, кстати, тоже выпускница нашего НИВИТа, бывшая чемпионка страны по легкой атлетике.

— Петр Филиппович... Нам с Федей, возможно, уже не удастся снова побывать в Новосибирске. Возраст, знаете ли... Да и здоровье стало прихрамывать. А мы оба Новосибирск очень любим. Примите нашу просьбу... Как вернетесь домой, зайдите на привокзальную площадь и поклонитесь от нас вашему городу.

Я так и сделал, сразу же позвонив им в Москву. Как признался потом Федор Иосифович, супругов Шулешко это очень взволновало. Они даже поплакали. А вскоре Елена Сергеевна умерла.

На следующий год отмечали 70-летие нашего института. Съехались выпускники разных лет. Приехал и Федор Иосифович Шулешко. К юбилейной дате было приурочено важное мемориальное мероприятие. Площади на пересечении улиц Железнодорожной и Нарымской решением горсовета было присвоено имя И.Е. Трубникова, с установлением там мемориальной стелы. Состоялся митинг, на котором присутствовал и Федор Иосифович. А потом мы с ним вдвоем заехали на привокзальную площадь, чтобы снова поклониться городу, рожденному железной дорогой, и с которого началась жизнь выпускников нашего института.

В начале 2004 года на меня посыпались знаки отличия. Министром Фадеевым мне был вручен почетный знак «40 лет добросовестного труда на железнодорожном транспорте» за номером два. Знак под первым номером получил сам Геннадий Матвеевич. А в феврале в Новосибирском университете транспорта нам — Федору Иосифовичу Шулешко, Игорю Владимировичу Харлановичу и мне — было присвоено звание «Почетный профессор». Состоялся ритуал облачения в профессорскую мантию, вручения соответствующего диплома.

Это было волнующее событие. Мы сфотографировались, снова съездили на площадь Гарина-Михайловского. Потом — во второй родильный дом Заельцовского района, где когда-то родился сын Елены и Федора Шулешко. Теперь Сергей Федорович, профессор медицины, тоже — пенсионер. Так случилось, что счастливые время юности, любви и счастья этой семьи было связано с Новосибирском.

А рассказал я так подробно эти эпизоды потому, что в них, на мой взгляд, прозвучал столь близкий для меня «мотив» — некровного родства людей, с юности связанных одной судьбою: одним вузом, одним профессиональным делом, одним городом. Даже если ты родился

не в нем, но город твоей первой любви, город студенческого братства всегда останется вторым отчим домом.

А когда на ученом совете в СГУПСе на нас надели профессорские мантии, не скрою, мы оба с Шулежко были очень взволнованы. Вроде бы, и ритуал, и награда — чисто символические, но ведь... от родного института!

В последнее время в стране изменилось отношение к советским наградам. Получены они как бы в «другой стране». Так обесценились трудовые заслуги не одного поколения. Однако у нас, в управлении Западно-Сибирской магистрали, не забывают трудовых заслуг своих отцов. Перед каждым праздником руководство дороги напоминает: «Приходите на торжественное собрание при всех регалиях». Но я все равно как-то стесняюсь их надевать.

И все же мне пришлось однажды уступить настоятельной просьбе Владимира Александровича Воеводского, нашего начальника по кадрам, представить информацию о своих наградах. Вечерком уселся за составление «реестра» собственных знаков трудового отличия. Стал на листочек их выписывать... Насчитал 26 различных наград: от орденов и медалей до почетных знаков. Не скрою, я очень горжусь орденами Трудового Красного Знамени, Октябрьской Революции, «Знаком Почета». Дороги мне и медаль «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг.», Юбилейная медаль в честь столетия со дня рождения Владимира Ильича Ленина. Есть у меня и полный комплект медалей ВДНХ, а также медали, которыми награждались ветераны Великой Отечественной войны к юбилейным датам Дня Победы. Потому что я тоже считаю ветераном войны, как труженик тыла. Есть у меня и такие «экзотические» знаки отличия, как «Ударник сталинского призыва». Награждали меня и за отдельные этапы железнодорожного строительства. Например, за электрификацию участков и линий. Большую цен-

ность для любого честного труженика имеют знаки профессионального отличия. У меня они тоже есть: «Заслуженный работник транспорта РСФСР», «Почетный железнодорожник».

И вот сижу я, разложил папку с удостоверениями, «листаю» свои награды и вспоминаю все, что с каждой из них связано. Заходит Евдокия Васильевна. Она с юности остра на язычок.

— Ну, все!.. Наш дед дошел до мааразма. Уже считает ордена...

Я даже смутился.

— Да подожди ты!.. — начал оправдываться. — Я же не собираюсь все это надевать. Просто попросили информацию, какие у меня есть награды. Вот я и составляю список...

Первая и последняя...

...В наше время женились по любви. Независимо от приданого. Не важно было, сколько ты зарабатываешь, есть ли хотя бы у одного из двоих крыша над головой.

Я уже рассказывал, что мы с Евдокией Васильевной познакомились, когда я учился на втором курсе, и быстро поняли, что будем вместе навеки... Так оно и случилось. В августе 1954 года мы расписались, и с тех пор не расстаемся.

Мои родители собрали скромную свадьбу. Дусин отец погиб на фронте. С ее матерью жили сестра и два брата. Один был инвалидом и лежал в то время в Мочищенском туберкулезном санатории, с туберкулезом кости. А Дусина мама с ее младшим братом и сестрой приехали на свадьбу. Присутствовали на ней и мой любимый учитель математики Михаил Евсеевич Гаврилин с женой Еленой Даниловной, все родственники...

Оглядываясь теперь на свою жизнь, я считаю себя счастливым человеком. Потому что меня «угораздило» дважды сделать очень точный выбор: профессии и жены. Это две равновеликие части судьбы, и если в обоих случаях попал в точку, какой бы трудной потом ни сложилась жизнь, в ней все равно будет больше радости и удовлетворения.

А вот я для своей Дуси, думаю, находкой не стал. Как бы много она ни занимала места в моей душе, времени для нее и детей у меня никогда не хватало.

Может быть, единственное, что им от меня досталось в смысле воспитательного воздействия — это личный пример. Они видели, как я живу, отношусь к делу, какие взаимоотношения у нас в семье. А я видел, что все это дети «мотали на ус». Не знаю, каким был бы результат, читай я им нотации, поучая и наказывая за ошибки роста. Да и времени у меня на домашнюю педагогику, повторяю, не оставалось.

Почти все заботы о семье пришлось принять на свои плечи Евдокии Васильевне, хотя и школа требовала немало сил и времени. Но ее не обременяла беспокойная учительская профессия, требующая, кроме ума и таланта, еще и безграничной любви к детям. Таким разным чужим детям. Ее щедрого сердца хватало на всех и на все. В том числе и на мои проблемы. Супружество ведь по-разному складывается. Бывает соперничеством, противоборством самолюбий. А у нас оно стало содружеством. И это благодаря Дусе. Потому что у меня характер не из легких. А ей удается что-то сгладить, что-то не заметить. И всегда — понять и поддержать.

Мне в этом году исполняется 75 лет, и все, что мне удалось сделать в жизни, это удалось нам с Дусей. Большая умница от природы, хорошо образованный человек и, по общему мнению, талантливый учитель, она всегда старалась держаться в тени моей жизни, сознательно решив, что мы должны вести мой «паровоз» двойной

тягой. Хотя я никогда даже не пытался подчинять ее личность своим амбициям. Евдокия Васильевна, как истинно русская женщина, ухитрялась так строить жизнь, что у нее на все хватало и души, и сил, и времени. На свою работу, на учеников, наше семейное гнездо, где всем нам: детям, внукам, было тепло и уютно.

Древо рода обновляет крону

На склоне лет Бог награждает человека мудростью, чтобы он не впадал в уныние. Ведь молодость ушла, жизненный круг сужается, и ты почти физически чувствуешь, как отсыхают старые ветви древа жизни. Это ощущение приходит сразу вслед за смертью твоих родителей.

У отца с матерью, в Верхней Суетке, последний раз я был на их золотой свадьбе, в 1976 году. Мы прибыли туда всем семейством. Евдокия Васильевна, обе наши дочери. Съехала вся наша родня, пятеро братьев, сестра. Все внуки. Другие родственники, сослуживцы отца. Получилось широкое «мероприятие». Дом уже был другой, я помог родителям выстроить новый, где жили и воспитывались мои младшие братья.

А вскоре, в том же году, я забрал родителей к себе. Здоровье их пошатнулось. Отец, Филипп Максимович, страдал астмой, да и сердце подводило. Весной 1984-го он, уже перенесший до этого инфаркт, скончался на 77-м году жизни. А в 2004 году умерла и моя мама, Александра Федоровна, всего несколько дней не дожив до 96 лет.

Похоронил я и трех своих братьев. В живых сегодня лишь Володя, да старшая сестра, Мария Филипповна. А моей родной Усть-Суетки на земле уже и следа не осталось. Когда в последний раз наведывался туда, нашел развалины дедовской избы. Нашего же дома, который был уже не наш, потому что его когда-то при рас-

кулачивании отобрали, вообще словно и не существовало никогда.

«Эхо» жизни — дети и внуки

Но вот выросли, крепко встали на ноги и подняли своих детей наши дочки. Они «удались»: умные, добрые, заботливые. И к нам, родителям, и к своим детям. Я даже иногда «встречаю»: чего, мол, так переживать? Ничего страшного с Алешей, или Петей не произошло. Естественные издержки возраста. И с ними действительно все нормально.

Даже во внуках я узнаю черты своей жены, особенно во втором сыне Ольги и Сергея — Петре. Неудобно хвалить своих родных, но гордиться — не грех.

Например, Алеша. Его «профорентация» началась с трех лет, когда дед работал главным инженером дороги. Любимым увлечением внука были экскурсии на вокзал, «смотреть на паровозики».

Говорят, Алеша чем-то похож на меня. Не удивительно, он в нашей семье и вырос. Как принесли к дедушке с бабушкой из роддома, так тут и прижился. Мы с Дусей и не представляли себя без Алешки.

Теперь это уже состоявшийся инженер. Пошел по моим стопам, после окончания СГУПСа начал трудовой путь не с руководящей должности, а с низов. Оформился составителем поездов на станцию Инская. Потом быстро стал продвигаться по служебной лестнице: дежурный по парку, дежурный по станции, поездной диспетчер. А прошлым летом был назначен старшим диспетчером.

Перед последним назначением внук попытался посоветоваться со мной:

— Знаешь, дед... Мне предлагают должность старшего диспетчера. А я еще и рядовым мало поработал. Как ты думаешь, я справился бы? Соглашаться или нет?

А я ему говорю:

— Алеша, ты уже такой взрослый... Это раньше, когда ты был еще в институте, я мог тебе что-то посоветовать. А сейчас не буду. Решай сам.

— Но все же — как ты считаешь?

— Когда предлагают — видят, кому. И прежде чем сделать предложение, — думают. И ты подумай, взвесь свои знания и силы. Но, с другой стороны, учти: раз откажешься — второго можешь и не дожидаться.

— Но там так тяжело, такая ответственная работа, что страх берет...

— Я всю жизнь проработал на ответственных постах. Десять лет — в должности первого заместителя начальника дороги. Куда уж тяжелей! И тоже боялся: справлюсь ли, все ли будет хорошо? Хотя мог отказаться. В отделе просидеть до пенсии спокойнее. Но ответственности я никогда не боялся. Люди бывают разные. У одних чувство ответственности как наследственность, другие — сами воспитывают в себе это главное деловое качество.

— Да я уже дал согласие...

— Зачем же тогда спрашиваешь...

— Чтобы проверить правильность своего решения.

По моей «колее» отправляется в жизненный путь и Петро-младший, сын Сергея и Ольги. Он пока еще позволяет себя звать Петюней, хотя учится на втором курсе Сибирского государственного университета путей сообщения. Но профессию выбрал не дедовскую, а скорее своего прадеда и моего отца Филиппа Максимовича. Внук увлекся экономикой и выбрал специальность «Финансы и кредит». Я одобряю. Ведь экономика, как справедливо утверждали классики, определяет политику. А значит, ее можно считать, «стратегической профессией».

Учится Петюня с удовольствием. Как-то доложил бабушке:

— У меня пятый рейтинг в группе.
— Что это еще такое за «рейтинг». Детские глупости...

— Ты, бабуля, отстала. Ничего не понимаешь.

И давай ей раскладывать эту «арифметику». На курсе разработали какой-то комплексный показатель успешности студентов. И я порадовался за внука: пятый — не первый. Есть стимул тянуться к более высоким результатам. А это вырабатывает характер.

Внучка Наташа, дочь младшей дочери Татьяны, по мужу Цопиной, — по призванию гуманитарий. Родственная душа своей бабушке, Евдокии Васильевне. В ней очень развиты гражданские инстинкты, интерес к общественно-политической и культурной жизни. Вообще, очень серьезная девушка. Она стала журналистом, телеведущей «ОТС», и, по-моему, тоже точно попала в «свою» профессию.

Как-то ее пригласили на работу в фирму мобильной связи «МТС». Пообещали зарплату больше чуть ли не в два раза. Прежде чем принять какое-то решение, пришла ко мне посоветоваться.

— Деда, как ты думаешь? Перейти мне с телевидения или нет?

— Не знаю, Наташенька... Если тебе нравится твоя работа — всех денег не заберешь. Она вроде даже обиделась:

— Вот вы какие... С мамой решила посоветоваться, она говорит — лучше к деду обратиться. Папа тоже на тебя кивает. И бабушка ...

— Ну, вот видишь... А мне уже не к кому тебя направлять. Сама теперь взрослая... Где работать, как жить? Тебе решать!

Она отказалась, осталась на своем месте. А зарплату ей прибавили.

Кем будет ее младший брат и наш младший внук Александр, загадывать не станем. Пока он заканчивает

нашу «семейную», 168-ю среднюю школу. В ней учительствовала Евдокия Васильевна, учились наши дети и внуки. Парень Александр у нас не только «головастый», но и очень спортивный. Успешно занимается разными видами боевых искусств, фехтованием. Высокий, красивый, «накачанный», всесторонне развитый. Он, как нам кажется, аккумулировал в себе все наши родовые «таланты».

И зятья у нас — хорошие ребята. Трудолюбивые, честные, уважительные. У младшей дочки, Тани, муж Александр — биолог. Но профессию свою забросил, работал тренером, возил ребятшек на соревнования. Он мастер спорта по классической борьбе. Теперь занялся предпринимательством: завел свое дело. Не «олигарх», но семью обеспечивает. Сергей — супруг старшей дочери, Ольги — военнослужащий. А когда вышел на пенсию, устроился на железную дорогу. Работал в дистанции электроснабжения на Инской, теперь — в управлении дороги.

Недавно мы справили их новоселье. Как бывшему военному, Сергею выделили сертификат на покупку квартиры, да мы немного добавили, и приобрели квартиру на рынке вторичного жилья, зато по соседству с нами, вблизи площади Гарина-Михайловского, и младшей сестрой, семья которой живет на улице Ленина.

Так что, можно сказать, все мы живем одним домом. Внуки нередко приходят «домой» — к нам с Евдокией Васильевной. Недавно я поворчал на Петю:

- Ты что все в шкафу перерыл?
- Книгу искал...
- Какую?
- Какую надо. Да я нашел, не беспокойся, дед.
- Так хоть бы спросил.
- А чего мне спрашивать у себя дома?

А так как, в моем понимани, «дом» — это не только стены, но и уклад, и свой микромир, меня такой ответ

только порадовал. Наша семья не распалась на «дольки», как несвежий апельсин, а все разрастается, увеличиваясь в размере, оставаясь при этом единым плодом на родовом древе.

Мне греет душу то, что нашей большой, трехуровневой, семье удалось избежать классического конфликта «отцов и детей» — несовпадения жизненных идеалов и ценностей. Как-то мне сказал один из ветеранов, что они в своей среде, как соберутся в управлении дороги и заведут разговор на любимую тему — о внуках и правнуках, ставят в пример нас с Евдокией Васильевной. Вы, мол, с супругой, ваши дочки и внуки — просто «элитная» семья.

Я слово «элита» не люблю, не признаю «голубую кровь». Семья как семья. Мы прожили в согласии пятьдесят с лишним лет, и обе дочки справили свои серебряные свадьбы. Бывают и между нами какие-то «зазоринки». Мы можем на что-то обидеться, но никогда не подадим виду. Им что-то не по вкусу — неудовольствия не выскажут.

В нашей семье не принято кому-то навязывать свою точку зрения. Даже когда дочери выходили замуж, я не позволял себе давать оценки их женихам: нравятся они нам с матерью или не нравятся, не имеет значения. Важно, чтобы вам нравились. Уверена — выходи, есть сомнения — повремени.

Я готов согласиться с новомодным понятием «элита» только по аналогии с семенным зерном. Оно подразделяется по классам. «Элитное» — самое жизнестойкое, перспективное по урожайности и качеству. Я замечаю какие-то приметы жизненной стойкости моих внуков, мне нравятся принципы, на которых они стараются строить свою жизнь. И я всячески поощряю самостоятельность решений.

Когда, лежа в больнице, я думал о нашей семейной «поросли», испытывал умиротворение. Какие бы

громкие и высокие слова ни говорили люди о смысле жизни, он изначально ясен: оставить на земле вместо себя более «качественные» поколения. Хочу надеяться, что мы с Евдокией Васильевной эту задачу выполнили. И молодость наша перед нашими глазами. Это их лица...

С кем поведешься, от того и наберешься...

Вот говорят: из песни слова не выкинешь. А из памяти не выбросишь сотни имен и лиц, которые были рядом с тобой на каком то отрезке твоей «дистанции». Были среди них «случайные прохожие», мимоходом подарившие тебе радость общения, были интересные «попутчики». Но они сверкнули и ушли. Но в сердце запали те, кто что-то привнес в твою жизнь и оставил в ней свой след. Люди ведь обогащают свое «я» из разных источников. Самый животворный — твои товарищи по жизни. Чему-то ты учишься у них, возможно, чему-то — и они у тебя.

О многих своих спутниках по жизни и работе я уже рассказал в этой книжке. Но, к сожалению, далеко не обо всех, кто помог мне «сделать» мою жизнь. Это была бы невыполнимая задача. Но еще некоторых хотя бы назову...

Вот сейчас вспоминаю выразительное лицо Николая Сапая. В детстве и юности мы были с ним настоящими друзьями. Вместе окончили среднюю школу. А дальше наши пути разошлись: я поступил в институт, он — в военное училище.

Николай заезжал ко мне в институт по пути из госпиталя, где лечился после ранения. Только где ранен, говорить ему было запрещено. Но раны нам в общечеловечности показывал. Мы, конечно, догадались, что «привез»

он их из Кореи. Предполагали, что побывал Коля и в других «горячих точках» планеты. А потом он потерялся, и я до сих пор не нашел даже его следов.

Саша Быкадоров — мой однокашник по институту. Мы учились на одном курсе, но в разных группах. А сдружились на лекциях потока. Ему нравились мои записи лекций, а мне — его. Ведь современных учебников после войны не было, и мы наострились мастерски конспектировать. Для этого надо было внимательно слушать преподавателя. Так сразу «убивали двух зайцев»: что называется, с ходу запоминали материал и создавали «учебники» для подготовки к экзаменам.

Естественно, наши преподаватели тоже были заинтересованы в такой «технологии».

Группы сдавали экзамены в один и тот же день, но по разным дисциплинам. Это позволяло нам с Сашкой готовиться сразу по двум конспектам лекций. Чего нет, или непонятно изложено в одном, восполнялось другим. Такая система помогала хорошо подготовиться к экзаменам.

Саша Быкадоров и дипломный проект подготовил необычный. Под руководством замечательного преподавателя А.М. Карпова он запроектировал принципиально новые горки для сортировочных станций с переменными по высоте «горбами». Под горками, на мощных бетонных основаниях, поставил домкраты. К этому прилагались все расчеты.

Сейчас специалисты могут задать вопрос: «А зачем это было нужно?» Надо вспомнить, что все вагоны на роликовых подшипниках появились позже. В условиях Сибири, при больших морозах, вся смазка в буксах скольжения застывала. Да так, что колеса вовсе не крутились, или крутились с большим сопротивлением.

Александр Васильевич остался на преподавательской работе в институте. Быстро защитил кандидатскую, следом — докторскую диссертации, стал профессором,

проректором по научной работе. Наша дружба продолжалась до самой его безвременной кончины.

Когда я приехал на работу в Славгород, начальником отдела эксплуатации в отделении был Юрий Анатольевич Антонов. Перед комиссией под его руководством я сдавал экзамены на должность дежурного по станции.

Юрий Анатольевич тоже был выпускником нашего института. Вскоре он уехал на преподавательскую работу в наш институт. Там стал кандидатом наук, долго возглавлял экономический факультет. Мы с удовольствием встречались с ним в Новосибирске, испытывая друг к другу взаимное уважение.

Антонова сменил на должности начальника отдела движения М.И. Карманов. Для него была характерна такая особенность: он долго присматривается к людям, особенно к своим подчиненным, и уж если в кого поверил, будет всячески поддерживать, оберегать авторитет новичка, ненавязчиво учить всему, что знает сам.

Я под его началом работал на станциях Купино и в Камне-на-Оби. Так что на личном опыте убедился: Карманов — умелый воспитатель и строгий, но справедливый руководитель. Это отмечают многие его сослуживцы и руководители. В том числе и нынешний начальник дороги Александр Витальевич Целько, который, в состав небольшой группы своих советников — ветеранов дороги — назначил и его.

М.И. Карманов очень долго работал на Карасукском отделении в должности начальника отдела движения и первого заместителя начальника отделения. На разных уровнях его карьеры, — и когда я был у него в подчинении, и когда он — у меня, — мы испытывали искреннее уважение друг к другу. У меня и по сей день остались к нему дружеские чувства. И, видимо, взаимно, судя по тому, что он в своей книге «Фрагменты на память» уделил внимание и моей личности.

Из славгородских событий начала моей производственной деятельности хочу упомянуть эпизод, ставший для меня одним из жизненных уроков.

Меня, 25-летнего, назначили заместителем начальника станции. Можете себе представить мое внутреннее состояние? Хоть я и не из робкого десятка, но и самоуверенностью не страдаю. И вот, только я начал «вписываться» в новую должность, заболевает И.А. Абакумов. Согласно положению, мне пришлось исполнять обязанности начальника станции.

Я сидел за его столом, когда вошел, легендарный для Славгорода человек — директор оборонного химического завода, расположенного близ озера Яровое, Глеб Сергеевич Верецагин. Завод он начинал строить «с нуля», в чистом поле. Но, когда я приехал, это было уже современное предприятие с поселком городского типа, со всей инфраструктурой.

Глеб Сергеевич внимательно посмотрел на меня: видимо, я ему показался слишком молодым для такого «кресла». Мне бы, говорит, начальника станции...

— Готов вас слушать...

Верецагин быстро оценил ситуацию. Он повел разговор о необходимости внеплановой отгрузки продукции завода в вагонах и контейнерах, в том числе и специальных химических грузов.

— Все сделаем, — решительно пообещал я.

Как только Верецагин ушел, я вызвал начальника грузового отдела Николая Антоновича Губина и передал ему наш разговор. Губин был вне себя:

— Что же ты натворил? Это не только не в твоей компетенции, но и — начальника отделения дороги. Решение вопроса о неплановой перевозке химических грузов — прерогатива только управления дороги!

Николай Антонович в то время был уже пожилым человеком, у него сыновья старше меня. Один из них

работал заместителем начальника локомотивного депо станции Омск. Вот Губин и говорит:

— Взял бы сейчас ремень да отхлестал тебя... Ты бы хоть посоветовался со мной или заместителем начальника по грузовой работе Трушковым.

Я ему говорю:

— Мне было стыдно при Верещагине с кем-то консультироваться.

— Неси мне все бумаги, которые директор завода у тебя оставил.

Я вздохнул с облегчением. Добрейшая душа Николая Антоновича не позволила мне испытать позора. Он сделал все, что я наобещал, но через управление дороги. А о моем легкомысленном поступке никому ничего не сказал.

И даже после этого он ко мне очень хорошо относился. Я же его просто любил как родного.

Глеб Сергеевич всех этих перипетий не знал, и когда я стал первым секретарем горкома комсомола, мы с ним часто дружески встречались в горкоме партии, на активах и конференциях. Верещагин был членом бюро горкома партии, и мне льстило, что он относился ко мне как к очень серьезному человеку.

В предыдущих главах я уже упоминал Д.И. Логачева — начальника отделения дороги. Очень серьезный, а по внешнему виду даже суровый человек. Но это не совсем так, хотя он действительно был очень принципиальным и требовательным руководителем, с громадным опытом работы. И, казалось, видит человека насквозь. По крайней мере, мне не известно, чтобы Логачев когда-нибудь ошибался в оценках людей. После выхода на пенсию Дмитрий Ильич работал инженером станции Кемерово и продолжал следить за моим профессиональным ростом. Первым поздравлял, бывая в Новосибирске, обязательно заходил проведать. Наши беседы напоминали разговор сына с отцом.

В Купине мы быстро сошлись и подружились с Михаилом Александровичем и Зинаидой Никифоровной Васильевыми, Федором Яковлевичем и Вассой Васильевной Сальниковыми, Александром Федоровичем и Ниной Степановной Тумановыми. Все они были настоящими железнодорожниками и очень гостеприимными людьми. И когда мы разъехались по разным городам, долго поддерживали дружеские связи. А с Александром Федоровичем Тумановым довелось поработать мне и в Камне-на-Оби, где я был начальником станции, он — начальником дистанции пути.

Наша жизнь и работа в Камне вообще одарила меня дружбой с замечательными людьми. Я уже упоминал Тенгиза Андреевича Гогичашвили, главного инженера мостопоезда. В последние годы он поработал на многих руководящих должностях в Министерстве транспортного строительства, стал Героем Социалистического Труда, был заместителем министра. Я приезжал к нему в гости, в Грузию, был на его родине, в Гори, он гостил у нас.

Али Халилович Алиджанов был главным инженером проекта строительства железнодорожной линии Камень-на-Оби — Алтайская. Потом — начальником института «Сибгипротранс», первым заместителем председателя Новосибирского горисполкома. Когда в Новосибирск приезжал, будучи заместителем министра, Тенгиз Андреевич, мы собирались втроем, вспоминали нашу молодость, обменивались мнениями по поводу происходящих событий.

Сейчас много болтают о национализме, ксенофобии, русофобии... В нашей дружбе национальность не имела никакого значения: Али — лезгин, Тенгиз — грузин, а я русский сибиряк с украинскими корнями. А наше уважение друг к другу смахивало на братскую любовь. Вот мой ответ тем, кто сегодня усиленно раздувает надуманный тезис о национальной непримиримос-

ти, выискивает у других народов отрицательные национальные черты. Я уверен, плохих народов не бывает, бывают плохие правители, которые разыгрывают национальную «карту» в своих интересах, в борьбе за власть.

Возвращаясь мыслями в Камень-на-Оби, я хочу с благодарностью вспомнить еще многих людей, которые тогда делили со мной мои заботы, тревоги и радости, умели понять и поддержать. У нас сложились добрые отношения с первым секретарем горкома партии Евгением Ерофеевичем Парфеновым, который тоже стал Героем Социалистического Труда. Так что были у меня там «героические товарищи». С Парфеновым дальше не удавалось пересекаться, но добрые чувства и воспоминания остались, и, при случае, мы обмениваемся дружескими приветами.

Вернувшись из Болотной в Новосибирск, мы с Евдокией Васильевной тоже сразу влились в хорошую компанию, обрели настоящих друзей, с которыми уже несколько десятилетий делим радости и горести. Хотя некоторые из них были мною упомянуты выше, хочу все же, не боясь повториться, назвать всех поименно. И начну, согласно алфавиту и крепости уз, с супругов Владимира Филипповича и Галины Александровны Зайко. Всегда были в одной с нами «упряжке» Владимир Николаевич и Зоя Федоровна Власовы, Василий Семенович и Людмила Константиновна Гусевы, Василий Георгиевич и Мария Иннокентьевна Давыдовы, Александр Тихонович Тюрин с Софьей Иоганновной. Потом к нам присоединились Александр Васильевич и Нина Михайловна Лукины. Все в нашей компании были людьми примерно одного интеллектуального уровня, по моим понятиям, довольно высокого, да и нравственные наши критерии совпадали. Все неплохо знали литературную классику, следили за новинками, испытывали редкую теперь любовь к классической музыке,

интересовались искусством во всем многообразии его форм. Благо столица Сибири создала для этого благоприятную культурную среду. А за столом мы пели как народные русские и украинские песни, так и прекрасные песни советских композиторов. В городе и за городом у нас всегда бывала интересная «программа» общения. Душой компании и закоперщиками обычно были Зайко с Власовым.

Этими дружескими связями мы дорожим до сих пор. Но, увы! Кое-кого уже нет в живых.

В ряду запоминающихся событий хочу поведать еще об одном прекрасном уроке жизни. Когда я был начальником станции Новосибирск-Главный, наш министр путей сообщения Борис Павлович Бещев избирался в Верховный Совет СССР от Читинской области. Ездил он тогда поездом, в служебном вагоне. Иногда останавливался в Новосибирске, но чаще всего использовал только графиковую стоянку поезда. Когда останавливался на несколько часов, посещал Инскую и, обязательно, нечетную горку. Если Федор Степанович Горячев был на месте, Борис Павлович наносил визит и ему. У них сложились товарищеские отношения еще с тех пор, когда Бещев работал на Куйбышевской железной дороге, а Федор Степанович — в Пензенском обкоме партии. Если вагон Бещева не отцеплялся и с этим же поездом следовал дальше, то министр за время графиковой стоянки неторопливо обходил вокзал. Я думаю, он любил наш вокзал, профессионально оценивая его композиционные и технологические решения в размещении внутренних залов и рабочих помещений.

По протоколу, то есть по установленному порядку, встречать и провожать министра должны были три должностных лица: начальник дороги, начальник отделения и начальник станции. И не более того! «Лишних» людей не должно быть ни на перроне, ни в «депутатс-

кой комнате». Это уже потом потихоньку начал внедряться иной порядок, и высокого гостя стала сопровождать многочисленная «свита». В основном из руководителей дороги, отделения и предприятий узла.

Понятно, что нам не часто приходилось принимать у себя министра, это было всегда событием, но и в таких случаях руководители дороги, отделения и предприятий находились на своих местах и занимались будничной работой.

Когда В.М. Скворцова назначили главным инженером дороги, а меня — начальником отделения, нас вызвали на представительскую беседу с заместителями министра и членами коллегии. Дорога, при огромной плотности движения и погрузки, всегда имела наряду с достижениями и серьезные недостатки. В том числе и по обеспечению безопасности движения.

Так, одно время сложилась тяжелейшая обстановка в локомотивном хозяйстве дороги. Работали в основном на отживших свой век тепловозах и электровозах. Правда, электровозный парк уже начал обновляться. И все-таки на беседе в министерстве нам было задано много неприятных вопросов. Особенно заместителем министра Иваном Григорьевичем Павловским, людьми, работавшими в аппарате главного ревизора по безопасности движения, а также начальником главного управления локомотивного хозяйства Олегом Тупициным. Начальник главка, например, спросил меня:

— А ты не боишься взять в руки управление тридцатитысячным коллективом?

Я честно ответил:

— Боюсь. Но буду стараться.

Когда на заседании коллегии МПС кадровики зачитали «объективки», Борис Павлович сразу подал реплику: «Я их хорошо знаю. Достойные люди». Или сыграла свою роль реплика министра, или все было заготовлено заранее, но нас сразу же утвердили и отпустили.

Выйдя из зала заседания коллегии, мы с первого же телефона позвонили Ивану Ефимовичу Трубникову. Он нас поздравил, но проинформировал, что на дороге сложная обстановка (стоял декабрь, конец года), и потребовал: «Сегодня же возвращайтесь!»

В то время разрешение на полет на самолете могли дать только министр или его первый заместитель. И только в крайнем случае! А так все ездили поездами.

Вот и мы, получив указание выезжать немедленно, направились в железнодорожную билетную кассу, находящуюся в самом здании МПС, на первом этаже. Виктор Михайлович Скворцов берет мой билет, подходит к окну кассира и небрежно толкает туда его вместе со своим.

— До Новосибирска. На «Сибиряк!» Кассир, так же небрежно, выбрасывает их назад: — Мест нет!

Скворцов возмущается:

— Да вы знаете, кто мы? Главный инженер Западно-Сибирской дороги и Новосибирский НОД! Да и поезд — нашего формирования!»

Кассир больше не стала его слушать и закрыла окно. Скворцов еще по инерции повозмущался и сел рядом со мной в зале.

— Слушай, — предложил я, — отдай мне билеты, а сам походи по министерству. Только давай условимся, где потом тебя можно найти.

Я тоже с часок походил по Москве, в районе МПС, и вернулся в кассу. Подошел к кассиру, рассказал ей, что нас только что на коллегии назначили на новые должности, а начальник дороги дал указание немедленно выезжать. Она снова свое: нет мест!

— Я только недавно был начальником пассажирской станции, и знаю, что сколько-то свободных мест есть всегда, — напомнил я, имея в виду так называемые, брони. У начальника вокзала, начальника станции, начальника пассажирской службы всегда есть в такой «зачачке» по два-четыре места на престижные поезда.

— Есть бронь и у начальника пассажирского управления МПС Б.П. Зайцева. Я бы к нему зашел, но он заседает в коллегии. А время не ждет.

Женщина прониклась нашей проблемой, кому-то позвонила, и взяла наши билеты. Посмотрела на них и говорит:

— Так тот нетерпеливый, амбициозный мужчина — ваш товарищ? Я ему отказала.

Мне пришлось ее уговаривать. Он, мол, сильно озабочен командой начальника дороги, вот и погорячился... А человек он, на самом деле, очень хороший.

Билеты нам были оформлены, я нашел Скворцова, который очень удивился, когда я показал ему билеты.

— А что особенного? — пожал я плечами. — Женщину можно уговорить только по-хорошему.

Надо было видеть реакцию Виктора Михайловича... Он сел на стул, обхватил голову руками, и громко так, чтобы всем было слышно, говорит:

— Да какой же я дурак! Она за дежурство оформляет десятки билетов для руководителей рангом выше нас, а я напустил на себя спесь. Это мы в Новосибирске большие начальники, а здесь — Москва!

И потом, уже в поезде, ему не давал покоя его «ляп», и он снова подвергал себя уничтожающей самокритике.

Будучи пенсионером и работая в Екатеринбурге в солидной фирме, он приезжал в Новосибирск, мы встречались с общими друзьями: А.А. Толстокоровым, Е.Я. Гендлиным.

Александр Александрович Толстокоров почти тридцать лет был главным врачом Дорожной клинической больницы. Кандидат медицинских наук, заслуженный врач РСФСР, прекрасный организатор здравоохранения, очень приятный в общении человек. Мы по-прежнему дружны.

Так уж случилось, что к двум «старикам» душевно прирос Алексей Алексеевич Новоселов, который мно-

го моложе нас. Когда я работал НОДом, он был начальником отдела рабочего снабжения, потом трудился в других отраслях. Интеллектуал, бескорыстный организатор наших дружеских встреч на дачах, в банях, в поездках за грибами... За праздничным столом Алексей Алексеевич с энтузиазмом помогает нам с Толстоковым поднимать «жизненный тонус».

Коль я упомянул своего старого друга, бывшего главврача Дорожной больницы, не могу обойти стороной и эту особую тему.

«Дорожная» — гордость нашего ведомства. Она как была, так и остается одним из лучших лечебных учреждений города и области. Эта клиническая больница славится своими специалистами разного профиля. Их много, обо всех даже упомянуть здесь невозможно, а выборочно? Кто-то справедливо может обидеться. Но несколько имен я все же назову: например, Веру Петровну Анзигитову, длительное время работавшую у Толстокова заместителем по лечебной части; искусного хирурга Николая Константиновича Неганова; замечательного хирурга-травматолога Георгия Степановича Безуглого; гастроэнтеролога Веру Александровну Бекетову. И «список» этот можно продолжать и продолжать...

Даже в нынешнее сложное время больница не потеряла свои уникальные кадры, в ней трудятся лучшие специалисты города. Это лечебное учреждение оснащено самым современным лечебным и диагностическим оборудованием, содержится в прекрасном состоянии. Больные чувствуют себя здесь уверенно и комфортно, в чем немалая заслуга руководства дороги и нашего министерства, которые традиционно придают большое значение охране здоровья и лечению железнодорожников. И средств не жалеют. В то же время бдительно следят за тем, как используются эти внимание и помощь. Могу свидетельствовать: используются целенаправленно и творчески.

Сегодня Дорожной больницей руководит замечательный врач и организатор Ольга Васильевна Кравченко. Глубоко ответственно и инициативно работают ее помощники, заместители главного врача Надежда Яковлевна Демиденко, Евгений Аркадьевич Вязигин, Александр Иванович Думан, а также все заведующие отделениями и большая группа врачей и работников среднего медицинского персонала. Будет непростительной государственной ошибкой, если начавшаяся реформа здравоохранения разрушит эту прекрасно настроенную больничную систему.

Когда я работал НОДом, во главе всех отделений нашей дороги, а их восемь, стояли высококлассные специалисты, опытные и самоотверженные руководители. На Омском — Юрий Сергеевич Лелеков, Барабинском — Юрий Михайлович Медведев, Тайгинском — Алексей Степанович Саплов, Беловском Виктор Григорьевич Греков, Новокузнецком — Андрей Иванович Клепиков, Алтайском — Григорий Васильевич Огуй, Карасукском — Кондрат Лаврентьевич Николайчук.

Я охотно учился у более опытных своих товарищей. Были среди них и выдающиеся, по моим понятиям, личности. Но в основном просто достойные — нормальные люди. Не скрою, что мне приятно относить и себя к просто НОРМАЛЬНЫМ людям.

Особенно дружеские отношения сложились у нас с Клепиковым и Сапловым. О Саплове я уже рассказал. Как мы с ним даже на одной коллегии МПС назначались на должность. Потом он долго был главным инженером Кемеровской дороги. А дружба и взаимоуважение сохранились до сих пор.

В 1976 году меня пригласили в обком партии и предложили перейти на выборную должность — председателем дорожного комитета профсоюза. С точки зрения карьеры, это высокий пост, по статусу — чуть ли не

второй на дороге. Я сразу же отказался. Мне настойчиво посоветовали:

— Подумай!

— И думать не буду...

— Не рекомендуем советовать и с начальником дороги.

Я догадался, что с Иваном Ефимовичем уже говорили, что он — против. Хотел, чтобы я остался НОДом.

Прямо из обкома я заехал к начальнику дороги и рассказал ему об этом разговоре. А у Трубникова уже был готов другой вариант. Он вызвал председателя областного совета профсоюза Романа Алексеевича Мокренко и предложил ему рекомендовать на руководящую должность в дорпрофсож кандидатуру Василия Петровича Герасимова — председателя Первомайского райисполкома, по специальности инженера-железнодорожника. Трубников так убедительно представил все лучшие качества этого партийного работника, да еще подчеркнул, что Василий Петрович давно мечтает вернуться на железную дорогу, что Мокренко согласился, и Герасимов был рекомендован к избранию на высший профсоюзный пост железнодорожников.

В этой должности Василий Петрович проработал более двадцати лет. Выбор оказался действительно очень удачный. Эрудированный, умеющий ладить с людьми и поднимать их на доброе дело, Герасимов завоевал авторитет на дороге, в МПС и ЦК профсоюза. С ним меня связывает и личная дружба.

Выйдя на пенсию, Василий Петрович возглавил «Благотворительный фонд» дороги и успешно «раскрутил» это дело.

Я уже говорил, что мне крупно повезло на людей, с которыми по жизни свела судьба. Вокруг меня всегда был широкий круг друзей и товарищей. И каждый из них заслуживает отдельной главы в книге моей жизни. Но книга не бесконечна. Поэтому попытаюсь одним-

двумя штрихами «нарисовать картинки» с натуры моих друзей. Вот Владимир Александрович Воеводский. Волею судеб, мы с ним оказывались в разных «знаковых» ситуациях, как радостных, так и драматичных. Даже трагичных. В частности, мы были последними, кто общался с Иваном Ефимовичем Трубниковым у него на квартире, в канун его смерти. Вместе навещали наших ветеранов, вручали подарки, морально поддерживали их своим «плечом».

Воеводский был помощником у Ивана Ефимовича Трубникова. До конца его жизни у них сохранялась трепетная и бескорыстная дружба. А поскольку и у меня с Трубниковым были самые теплые отношения, это еще больше сблизило нас с Воеводским. Потом Владимир Александрович работал на разных должностях в управлении. Кроме всего прочего, особо примечателен он был тем, что всегда душевно откликался на любую просьбу. Встречается немало «добрячков», которые и выслушают, и все, что просишь, пообещают, а потом ищут не возможность помочь, а способ отговориться, найти «убедительные» причины для отказа. Мол, невозможно — и все тут! Воеводский тому — полная противоположность. Он не знает покоя, пока не испробует все возможности помочь человеку. За это его особенно уважают и ценят.

Уже длительное время Владимир Александрович возглавляет службу управления персоналом. Он отличный организатор любых мероприятий, как официальных, производственных, так и неформальных, дружеских.

Не раз мы бывали семьями друг у друга на дачах, на «вылазках на природу». А однажды — в родном селе Воеводского Заречное Тогучинского района: вместе заготавливали сено для хозяйства его родителей. Компанию нам составил Владимир Иванович Старостенко. Тогда он был начальником Новосибирского отделения. Об этом сенокосе, а также о других наших дружеских

«мероприятиях» можно писать рассказы в назидание молодежи. Чтобы знали, что такое — настоящая мужская дружба.

Весной 1999 года Старостенко назначили министром. Перед его отъездом, 21 апреля мы были на дне рождения у Ивана Ефимовича Трубникова. После скромного застолья попрощались. Иван Ефимович с Владимиром Ивановичем — в последний раз. Трубников уже серьезно болел.

Однажды, по-моему, в пятницу, он позвонил мне и Воеводскому. Пригласил зайти, поговорить, посидеть за преферансом.

В конце дня, часам к пяти, мы с Володей пришли. Трубников нас встретил. «Садитесь, — говорит. — Сейчас будут показывать по телевизору заседание правительства. Посмотрим, где сидит наш министр».

Посмотрели заседание, порадовались за Старостенко, и только выключили телевизор, чтобы без помех общаться, как Ивану Ефимовичу стало плохо. Вызвали «скорую помощь», отправили в больницу. Там сразу приступили к операции, которую он не вынес...

Мы все очень тяжело переживали эту утрату. И горечь ее нас еще крепче связала с Владимиром Воеводским.

Я ушел из «штабной команды», но все еще чувствую себя кем-то вроде «запасного игрока». Я не просто слежу за всем происходящим на дороге с профессиональным интересом игрока, я, может быть, еще как-то и участвую в большом деле. Как и мои коллеги из сегодняшнего актива дорожного совета ветеранов. Да, у многих и здоровье далеко не то, и годы гнут плечи, но не хочется расставаться со своей трудовой семьей. В президиуме совета ветеранов постоянно работают рядом со мной старые добрые друзья и товарищи. Они относятся к своим общественным обязанностям с той же неукоснительной исполнительностью и ответственностью, с

какими относились к работе на прежних должностях. Я извиняюсь перед ними, что имею возможность лишь перечислить их фамилии. А за что и почему — наши железнодорожники сами знают.

Конечно, лидеров «старой гвардии» в нашем коллективе в действительности гораздо больше. Но постоянно со мною рядом в этой работе такие известные на дороге люди, как Н.А. Акулинин, Н.И. Батанин, В.К. Васильев, И.А. Гончаров, Б.В. Еремчук, Г.И. Кузнецов, В.У. Ляпич, А.П. Мизгулина, Л.В. Плешкова, Л.Я. Подкованцев, П.И. Фридман, В.Д. Харина и другие. Более двух тысяч активистов, старых железнодорожников, с прежней добросовестностью работают на общественных началах по решению социально-бытовых проблем, с которыми сталкивается теперь старшее поколение. Но наша ветеранская организация — вовсе не «общество взаимобслуживания». Хотя и эту работу по всесторонней поддержке пенсионеров трудно переоценить и невозможно чем-то заменить. Однако мы по-прежнему считаем себя «участниками движения». Наша ветеранская «гвардия», вроде эстафетной палочки, передает от старшего поколения молодой своей смене самую главную ценность — дух и живые традиции прославленного коллектива дороги, помогает и старым, и малым. Мы с гордостью наблюдаем, как в строй становятся вместо нас молодые, сильные и умные преемники. Отличные специалисты. Профессионалы.

Я по-доброму им завидую. Им приходится не легче, чем нам в свое время. Но как изменились техника и технология! Принципиально иной уровень. Наше поколение о подобном только мечтало. Информационные технологии. Промышленное содержание железнодорожного пути. Эстетика наших вокзалов и других сооружений! Но иной раз так и хочется сесть в поезд и отправиться на высоких скоростях назад, на первую станцию управления, длиною в целую жизнь. Но туда поезда не ходят.

На рубеже прошлого и нынешнего веков группа новосибирских писателей и пенсионеров работала над созданием книги об истории Западно-Сибирской железной дороги «Вековой путь на службе Отечеству». Многие из наших ветеранов внесли в этот труд свою лепту вместе с частицей своей души. Это ответственное дело — слагать историю. На ее страницах остаются отпечатки лет жизни старших товарищей и твоего поколения. За каждой строкой истории стоят труд, мысли, надежды, удачи и просчеты тех, кто помогал дороге «ехать» или и сам «вез» ее на своих плечах.

Я тоже принимал участие в подготовке этой книги, помогал собирать материал, насыщать его «живыми» фактами и судьбами. И эта работа оказалась очень интересной и полезной. Мне пришлось посмотреть, пролистать и прочесть не один десяток подшивок старых газет и журналов. Я сделал запоздалое открытие: как много, оказывается, было опубликовано ярких, правдивых, интересных материалов о «героях стальных магистралей»! А дорожная газета для любителей истории может служить настоящим справочным пособием. Истинным кладом технической мысли, идей и мнений ученых, руководителей всех уровней, инженеров и практиков являются отраслевые журналы. Особенно — «Железнодорожный транспорт». Среди газет, по моему мнению, неоспоримое в этом плане лидерство принадлежит нашему отраслевому «Гудку». Я всю жизнь был подписчиком этих изданий. И вот я обнаружил, что читать свежие, «пахнущие типографской краской» страницы и перечитывать старые, «пыльные», — две большие разницы. Совсем по-другому воспринимаются публикации о знакомых тебе людях и событиях, когда они стали фактами истории. А сколько даже для себя я открыл там нового, как по-новому воспринял имена заслуженных тружеников и показавшиеся знаковыми события, которыми «вымощена» история нашей дороги!

Я обрадовался, словно живой встрече, рассказам в печати о моих товарищах и современниках. Нашел материалы и о себе, и те, которые писал сам. «Гудок» всегда был для меня не просто отраслевой, а какой-то особенно личностной газетой. Это так и сегодня: я, как и многие мои коллеги-товарищи, считаю «Гудок» самой объективной, высокопрофессиональной и интересной газетой. В ней очень квалифицированно освещаются не только транспортные проблемы, но весь спектр вопросов, волнующих современников. От политических, технических, и экономических — до социально-культурных. Как общероссийского, так и регионального уровня.

Причем все это подается ярко, иной раз — дискуссионно, что дает возможность «услышать» разные точки зрения. Мне кажется, наша отраслевая газета стала особенно интересной и многогранной при новом руководстве редакции во главе с Игорем Трофимовичем Яниным.

Так, отправившись «поездом» в глубь истории, мы даже в процессе подготовки книги лучше поняли и оценили день сегодняшний, что дало возможность и заглянуть за горизонт.

Мне хочется, чтобы и моя книга стала для кого-то возможностью «купить билет» в прошлое. Ведь, чтобы верно выбрать Дорогу, нельзя терять из виду точку отправления. У каждого из нас есть в истории страны свой собственный «сегмент», но только собрав их вместе, можно получить целостную картину жизни в объемном изображении.

Содержание

Часть первая

ЖИЗНЬ НАБЕЛО

«Ты, книга юности, дочитана, увы!»	5
Жизнь как на ладони	8
«День завтрашний сокрыт от наших глаз!	
Спешу использовать летящий в бездну час...»	12
Вырезали его автогеном	15
Корни	16
Как мы тут оказались	17
Рассказ деда	20
Наша «путеводная звезда» дядя Назар	22
Кочевники поневоле	24
Не ученье, а мученье	25
Зашелестели старые бумаги	33
Доморощенный «профессор»: финансист и правовед	35
Моя мама	38
Мои «университеты»	41
И у детей было свое «поле брани»	46
На «колею» меня вывел отец	47

Часть вторая

В «КОЛЕЮ»

Закономерность случайностей	50
В нашей «буче»... ..	53
«Если тебе комсомолец имя...»	55
С бойцами мы ели из одного котла	60
Наши «физики» были «лириками»	62
Как нас готовили к труду и обороне	67
«За себя и за того парня»	72

Территория души	75
Смерть Сталина	77
Как я чуть было не перепутал «стрелки»	79
У меня не было карьерного честолюбия	81

Часть третья

И КОМАНДИР, И «КОМИССАР»

Станция отправления	83
С тех пор и навсегда... ..	86
Как я был комсомольским вожаком	91
«Едем мы, друзья...»	92
Закрытое письмо	94
«Да» и «нет» не говорите»	96
Время ушло, а эхо осталось	102
Фестиваль звенел повсюду... ..	103
В комсомоле я научился понимать людей	106
Товарищ и «кунаку» — друг и брат	107
Моя «партийная школа»	109
Ностальгия по будущему	112
Я снова железнодорожник	117
И снова проблемы целины	124
«Полоса отчуждения»	132

Часть четвертая

ТРАНЗИТ

А на финише — орден	140
Я почувствовал себя «локомотивом»	153
Новый поворот	162
«Оборотная сторона»... ..	179

Часть пятая

В «ШТАБЕ» УПРАВЛЕНИЯ

«НОД»: не один делаешь, а один отвечаешь	186
На острие событий	207

Часть шестая
ВРЕМЯ БОЛЬШИХ ЛЮДЕЙ
И БОЛЬШИХ СОБЫТИЙ

Колоритный лидер	224
Первый? Второй?..	233
На перепутье	244
Перестановка фигур	256
На своем месте	259

Часть седьмая
В ВETERАНСКОЙ СЕМЬЕ

«Командир» старой гвардии	263
Время уходит, привязанности остаются	271
Первая и последняя...	274
Древо рода обновляет крону	276
«Эхо» жизни — дети и внуки	277
С кем поведешься, от того и наберешься...	282

Петр Филиппович Мысик

ДОРОГА МОЕЙ ЖИЗНИ

Воспоминания

Литературная запись *Сасса Л.А.*

Редактор *Горшенин А.В.*

Технический редактор *Лазуткин В.Б.*

Обложка *Курилов В.Н.*

Компьютерная верстка *Санбельгина О.Н.*

Корректор *Ярков В.И.*

Подписано к печати 05.05.2005. Формат 84x108/32. Гарнитура Кудряшов.
Печать офсетная. Бумага офсетная. Тираж 2000 экз. Заказ ц

Издательский Дом «Историческое наследие Сибири»
тел. 21-96-28, 92-00-42

Отпечано в ГУП СИПКП «Наука»
630077, Новосибирск, ул. Станиславского, 25
E-mail: nauka_sp@sibmail.ru