

Історія однієї нагороди Миколи Калашникова

За десятки років життя в кожній людині набирається чимало історій, за сюжетом яких можна було б написати книгу. У Миколи Григоровича Калашникова теж є випадок, що додає роботи на багато років не одному конструкторському бюро та кільком автомобільним заводам на теренах тодішнього СРСР.

Якщо йти за хронологією, то починати треба з червня 1966 р., коли у дорожню ремонтно-експлуатаційну базу залізниці (ДРЕА) прийшов недавній випускник Волгоградського політехнічного інституту Микола Калашников. Саме на цьому підприємстві він пройшов всі сходи – від майстра до начальника бази. Як згадує Микола Григорович, на той час у парку бази було біля двохсот вантажівок і навантаження було чималим – будували тоді дуже багато. База забезпечувала перевезеннями всі будівельні організації залізниці. Крім того, були ще й так звані сезонні роботи, коли зі всієї області виділявся автотранспорт для заготівлі картоплі й буряків на овочеві бази та на вивіз цукрових буряків. Взимку залізничні транспортники теж мали додаткове навантаження – заготівля льоду для холодильників та рефрижераторів. Спеціальні бригади вирубували величезні брили льоду на приміських озерах.

Словом, турбот вистачало, і його робочий день, зазвичай, тривав по 13-14 годин. У 1980-му, коли Микола Григорович вже був начальником ДРЕА, до нього завітав кореспондент газети "Известия". Результатом тривалої розмови стала стаття під назвою "Грузовику бензин не нужен".

– Було це, як зараз пам'ятаю, 9 грудня, – розповідає Микола Григорович, – мова йшла про те, що наша автобаза, виявляється, була



єдиною в СРСР, де вантажівки їздили не на бензині, а на стисненому газі. Раніше, відразу після війни, така техніка була дуже розповсюджена через дефіцит бензину. Потім ця проблема відпала і про економію вже ніхто не думав. Поступово зникла й мережа газозаправок для автомобілів. Лише у Львові на той час таких станцій було три. Лишилася одна, яка трималася на плаву завдяки вантажному автопарку Львівської залізниці. Потім я дізнався, що вона була єдиною на території України.

Мене тоді часто запитували – як так сталося, що на нашій залізниці збереглися такі вантажівки. Думаю, справа тут в унікальній атмосфері, що склалася в колективі. По-перше, працювати на залізниці було дуже

престижно – у нас сформувався стабільний склад робітників, водіїв та керівників. Для прикладу скажу, що за 50 років існування автобази (півстоліття їй виповнилося ще в 1993 р.) змінилося всього три її начальники. (Від себе додамо, що Микола Григорович пропрацював на цій посаді найдовше – 22 роки).

– Водії звикли до газобалонної техніки, – продовжує Микола Калашников, – хоча вантажівки були старенькими, та бігали справно. Був тут іще один секрет – наша ремонтна база була дійсно унікальною. Всі верстати для неї перший директор привіз із Німеччини, де завершився бойовий шлях автобази. Її було сформовано в 1943 р. на Кавказі, і вона рухалася за фронтом у складі Управління відновлювальних робіт Міністерства шляхів сполучення. Війну автобаза закінчила в Берліні й уже звідти була передислокована до Львова.

Та повернемося до нашої історії. Рівно за тиждень, після виходу газетної публікації, до Львова приїхала дуже поважна комісія з Ради Міністрів СРСР. Завдання було поставлене чітко – розібратися на місці, вивчити досвід і, якщо він того вартий, рекомендувати газобалонну техніку для найширшого впровадження. Калашникову довелося особисто доповідати урядовцям про всі аспекти роботи автобази. Цікавило їх абсолютно все, навіть, як вдавалося добувати запчастини до старого обладнання. А вже навесні до Львова приїхали конструктори з флагманів автобудування СРСР: автозаводів ім. Лихачова та Горького. Після огляду наших вантажівок дали завдання – поставити випуск газобалонного обладнання на промислову основу. І по всьому СРСР знову з'явилися газові автозаправки.

– Тільки у Львові їх сьогодні біля шести, – продовжує Микола Григорович. До речі, і

сьогодні експлуатація вантажного авто на газі набагато дешевша, ніж на бензині – перевірено багаторічним досвідом. Побуває думка, що при роботі на газі сильно падає потужність двигуна. Як інженер і практик можу стверджувати, що це не зовсім так. Нашій автобазі постійно доводилося вивозити великі обсяги вантажів зі станцій Львів та Скнилів. Час був дорогий, тому на п'ятитонку вантажили по 6-7 тонн і все було нормально. А щодо економії, то з повним переходом на газ споживання бензину в ДРЕА зменшилося із 1300 тонн до 250-300 тонн на рік. Це стало можливим завдяки співпраці з конструкторським бюро автозаводу імені Лихачова. Тоді на нашому підприємстві проходила випробовування вся газобалонна вантажна техніка, що вироблялася в СРСР. До речі, й до сьогодні весь вантажний парк автобази працює на газі.

Через дев'ять років після широкого впровадження досвіду роботи ДРЕА Львівської залізниці Президія Верховної Ради СРСР нагородила Миколу Григоровича Калашникова орденом "Знак пошани". Подія, звичайно, приємна, та свою нагороду він ніколи не носив. На радість трьом онукам орден зберігається вдома в оксамитовій коробочці. А сам ветеран, що днями розмінює сьомий десяток, переконаний – головне не нагороди, а людська пам'ять, яку кожен повинен залишити по собі.

Ідеш часом вулицею, раптом пригальмує вантажний ЗІЛ:

– Григоровичу, ви куди?

– Та от, – кажу, – по справах іду.

– Чекайте, я зараз розвернуся і вас підвезу.

Дрібниця, напевно, а приємно, що тебе й досі пам'ятають звичайні водії.

Олександр ГЕРШУНЕНКО

Студентів екзаменує дорога

Добігає до завершення доволі напружений період у щорічному залізничному календарі – час літніх пасажирських перевезень. Організація та здійснення пасажирських перевезень – комплексний процес, що вимагає чітких, злагоджених дій низки господарств залізниці, та основний тягар клопотів усе ж лягає на пасажирське господарство. Традиційно на допомогу залізничникам у цей період приходять майбутня зміна – студенти залізничних навчальних закладів.

За інформацією служби пасажирського господарства залізниці, влітку цього року навчально-виробничу практику в підрозділах господарства проходять майже 200 учнів та студентів залізничних навчальних закладів.

Для багатьох хлопців і дівчат, які, як кажуть, "ще порошу не нюхали", літня практика на виробництві є першим серйозним знайомством зі специфікою роботи на залізниці. Зрештою, самі вони зізнаються, що зголошувалися на практику, щоб закріпити теорію з підручників, конспектів та макетів першим практичним досвідом. Цього року навчально-виробничу практику в пасажирському вагонному депо Львів проходять 78 студентів львівського факультету Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту ім. академіка Лазаряна. Варто зазначити, що свій перший практичний досвід студенти здобувають в умовах, наближених до "бойових", адже за словами начальника резерву провідників депо Петра Марківа, хлопці та дівчата стажу-

ються в поїзних бригадах, що обслуговують традиційно напружені в літній період південні напрямки – Сімферополь, Херсон, Одеса. Петро Іванович також зазначив, що за кожним студентом закріплено досвідченого провідника зі стажем роботи понад три роки, тому можна не переживати, що перший млинець у студентів буде глевким.

Студент III курсу львівської філії Дніпропетровського університету залізничного транспорту Андрій Ткач (на фото), що навчається на факультеті "Будівництво залізниць", поїхав у рейс вперше. Він переконаний, що ця практика дає перш за все ширше уявлення про роботу залізниці, адже навчання – це теоретичні знання, тоді як практика впритул наближена до життя, до майбутньої професії.

Щоправда, Андрій каже, що не планує пов'язувати свій професійний шлях із фахом провідника пасажирських вагонів, а хоче працювати за спеціальністю, яку здобуває у вузі.



До речі, із професією залізничника Андрій до вступу в університет не був знайомий, адже у Заліщиках, на Тернопільщині, звідки хлопець приїхав до Львова на навчання, серед його родичів нема залізничників.

– Та коли прийшов час робити вибір, дослухався до порад батьків піти на залізницю, – каже Андрій. – Бо професія залізничника в усі часи в суспільстві в пошані.

– Чи не шкодуєш, що період літніх канікул фактично збігає із завершенням виробничої практики?

– Зовсім не шкодує, адже

кожен рейс – це окрема історія, знайомство з цікавими людьми, містами, регіонами України. Крім того, для багатьох із нас, студентів, це перші власноруч зароблені гроші.

– Що важче дається в практиці: обслуговування техніки чи пасажирів?

– Мабуть, друге, адже з технікою легше дати собі раду та й наші куратори пильнують нас, дуже нам допомагають. Коли виникає якась проблема з експлуатацією вагонного спорядження, вони підкажуть і покажуть, як усе робити правильно. А от спілкуватися із пасажирами важче, бо, зрозуміло, люди різні бувають і на допомогу старших колег у кожній окремій ситуації розраховувати не доводиться. Та головне – не забувати, що спокійні

та виважені дії провідника, доброзичливе ставлення до пасажирів, усмішка долають усі труднощі.

– Може пригадаєш ситуацію, яка тобі особливо запам'яталася?

– Найчастіше це стосувалося, так би мовити "труднощів перекладу". Іноді доходило до смішного – спілкуєшся з людиною, а вона деяких слів узагалі не розуміє. Звичайно, багатьом громадянам, особливо зі сходу та півдня, зручніше спілкуватися російською, але мені видається дивним, як можна жити в Україні й не розуміти української мови.

Андрій ВЕЗДЕНКО
Фото автора
та Юрія ЮХНИЦЬКОГО