

**М**айже чотири роки я працював на Улан-Баторській залізниці в Монголії. За цей час довелося пережити різне, у тому числі й розчарування. Як говорили мені в Міністерстві шляхів сполучення: "Вам доведеться цінувати час, адже зовсім скоро на залізницю почнуть приходити нові тепловози Луганського тепловозобудівного заводу серії 2М62М. То ж на ваші плечі ляже нелегка ноша: треба буде і навчитися, і допомогти монгольським колегам освоїти цю техніку".



# Львівській залізниці 150 років

напряму залізниці. І результат не забарився – вантажі, необхідні для будівництва одного із найбільших гірничо-збагачувальних комбінатів в Ерденеті, стали надходити без затримок.

Машиністи, яким я давав дозвіл на право керування тепловозами ТЕ-3, із гор-

шанд узяв шефство над п'ятьма бригадами і домогся того, що машиністи цих бригад стали не тільки вкладатися в норми витрат палива, але й заощаджувати його. А машиніст депо Улан-Батор С. Олзиббаяр, незважаючи на час, "об'їжджав" у рейсах машиністів-початківців. Немало таких виїз-

вельні майданчики прибував не один десяток вагонів. Залізничники ледве встигали з перевезенням вантажів.

Ось тоді й облетіла країну цікава інформація, що найновіші радянські тепловози невдовзі з'являться на столичній станції. І ось п'ять тепловозів 2М62М неквапливо зайшли на першу колію станції Улан-Батор. Незважаючи на холодну морозну погоду, на пероні зібралось багато тепловозників, які з великою радістю зустрічали новенькі машини. А зима в Монголії сувора – до сорока градусів морозу. Морозним холодом постійно тягне з крутих високих схилів Боян-Голу. Напередодні, ще з вечора, закрутилась снігова карусель і за ніч вибілила все навкруги. Саме той зимовий день увійшов у трудову біографію залізниці і країни: зі станції Улан-Батор відправився вантажний потяг, який повів тепловоз 2М62М, випущений спеціально для монгольської залізниці. Вага поїзда була вдвічі більшою, ніж зазвичай. А повела його бригада депутата Великого Народного Хуралу Б. Лхаму в супроводі дорожнього машиніста-інструктора Олександра Гуго зі Здолбунова. Їм треба було подолати понад тридцять кілометрів зтяжкого підйому. Раніше на цьому підйомі машиністам доводилося йти попереду тепловоза і посипати рейки піском, щоб витягнути поїзд на перевал. Але цього разу новий тепловоз 2М62М йшов на передостанній позиції контролера впевнено і швидкість була не менше 35 кілометрів на годину. Такого машиністу Б. Лхаму ще не доводилось бачити за довгі роки роботи на цьому відрізку дороги.

Відверто кажучи, це мене не лякало. За довгі роки роботи машиністом та машиністом-інструктором я зумів досконало вивчити п'ять видів вітчизняних тепловозів. Досвіду, знань і навичок у мене було достатньо, щоб навчити монгольські локомотивні бригади обслуговувати і доглядати за цими машинами та водити вантажні поїзди цими сучасними тепловозами. Я розумів, що це завдання – не з легких, треба багато зробити в технічних кабінетах, адже тепловози, які працювали на залізниці, були малопотужні і давно вичерпали свій моторесурс.

В Улан-Баторі на співбесіді в начальника залізниці мені запропонували іншу посаду – теплотехніка залізниці. Мене це призначення здивувало і змусило замислитися. Спробував переконати керівництво залізниці, що це – не за моїм фахом, але мої аргументи до уваги не взяли.

За шість місяців 1979 року тепловозники залізниці перевитратили понад півтисячі тонн дизпалива, а в зобов'язаннях було написано зекономити 200 тонн дизельного пального.

– Щось у нас не виходить, – переконував мене начальник паливного відділу залізниці О. Гамбосурен.

Я побував у всіх депо, зустрічався з машиністами, помічниками, ремонтниками і з керівництвом. З'ясувалось, що в кожному депо по чотири-п'ять тепловозів були в резерві та цілодобово стояли в робочому стані, спалюючи без потреби паливо. А який гвалт підняли руховики, коли ми разом із паливним відділом наполягли, що нема потреби тримати таку кількість тепловозів в резерві. Коли ж їх скоротили, то не одна сотня тонн дизпалива залишилась у запасі.

Саме в цей час, на порозі зими, ускладнилось перевезення вантажів на північному напрямку Улан-Баторської залізниці. Особливо багато вагонів по кілька тижнів простоювали на станції Сухе-Батор, треба було шукати вихід із цієї ситуації.

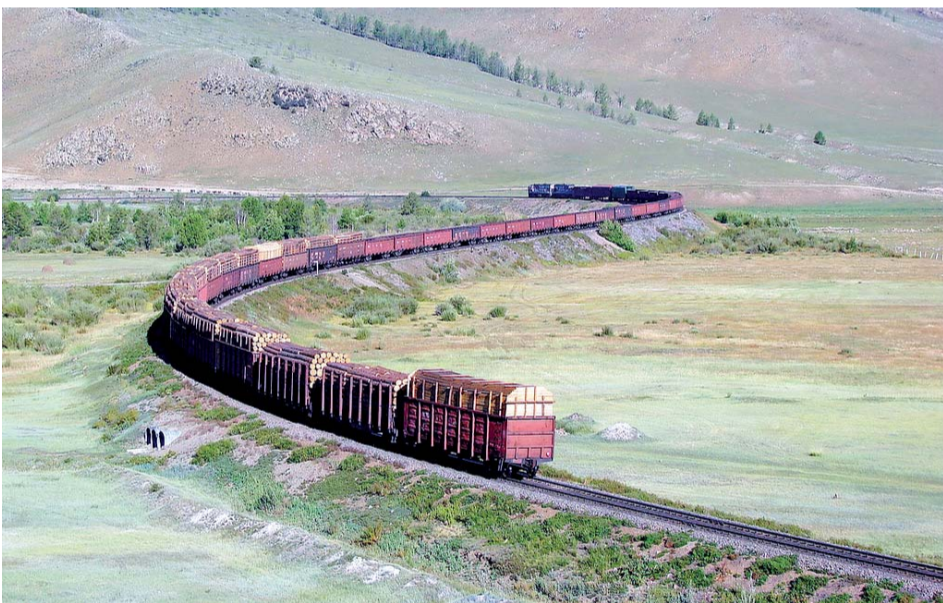
Монгольські керівники звернулись до забайкальських залізничників із проханням надіслати два потужних тепловози серії ТЕ-3. Але в депо Сухе-Батор на цей момент не було жодного машиніста, який міг би повести таку машину, хоча забайкальці виділили зі свого парку найкращу техніку, розуміючи складність ситуації, що склалася у монголів.

Пригадую, викликав мене перший заступник начальника Улан-Баторської залізниці Н. Церенноров і запропонував поїхати в Сухе-Батор допомогти машиністам освоїти тепловози ТЕ-3.

Тиждень я працював у Сухе-Баторі. Відібрані бригади, незважаючи на час, вивчали систему управління потужним тепловозом та правила догляду за ним. І вже через кілька днів ми вирішили перевірити знання на практиці. Першим їхати в рейс випала честь грамотному і вправному машиністу Л. Хошигнорову. Провести його в дорогу прийшли всі члени групи. Вага вантажного поїзда становила понад три тисячі тонн, а це удвічі більше, ніж тепловозники перевозили своїми машинами. А потім вже десять бригад сміливо повели великовантажні ешелони тепловозами ТЕ-3, що дало можливість розвантажити північний



## МАРШРУТИ ДОВІРИ



дістю показували своїм колегам мої записи в їхніх формулярах. А це, по суті, був своєрідний пароль довіри.

Хоч і складно мені працювалось перший рік у Монголії, однак я знайшов у колективах тепловозних депо розуміння потреби в раціональному використанні палива. Доводилось самому дещо перебудовувати у сфері планування, а також навчання тепловозників. І це дало нам можливість до кінця року не тільки покрити перевитрати палива, а й навіть виконати взяті зобов'язання – зекономити 150 тонн дизельного пального.

Розповім трохи детальніше про те, який значний поштовх дало раціональне використання кожного кілограма дизпалива. Насамперед – це школи передового досвіду, які я запропонував створити в кожному депо всьому колективі. Для монгольських тепловозників було новиною практика, коли більш досвідчені механіки відправлялися в рейс з тими машиністами, у яких бракувало знань, навичок і уваги в ощадливому використанні дизпалива. Досвідчений механік Б. Даш із депо Сайн-

дів зробили висококласні спеціалісти своєї справи механік Л. Батдорж, С. Пунцаг, В. Банрач, А. Цеесурен.

А в депо Сухе-Батор авторитетний механік, Герой праці Монгольської республіки В. Чойжил разом із машиністом-інструктором склали режимну карту та вручили її кожному молодому машиністу, що дозволило за короткий час повністю ліквідувати перевитрати палива і відкрити рахунок економії. Ось так, спільними зусиллями всіх підрозділів, у депо було знайдено спосіб, який дозволив великому загону монгольських машиністів щорічно не тільки вкладатися у норми витрат пального, але й заощаджувати значну кількість пального. Тоді ця важлива і нелегка робота була відзначена в доповіді на зборах партійно-господарського активу республіки.

У ті далекі роки нелегкі завдання лягли на плечі радянських спеціалістів, які працювали на Улан-Баторській залізниці. У Монголії з'явилися нові міста, промислові підприємства. Поряд з горою Ерденет був збудований один із найбільших в Азії мідно-нікелевий комбінат. Щодня на його буді-

Попереду зеленим вогнем світився вхідний світлофор 369-го роз'їзду, на якому раніше зупиняли поїзд для відчеплення штовхача. А цього разу вантажний потяг пробіг роз'їзд і прудко набирив швидкість, залишаючи позаду кілометри шляху. Ось і кінцева станція Дзун-Хара.

На зворотну дорогу станційники підготували поїзд вагою понад три тисячі тонн, це вдвічі більше, ніж було дотепер. Машиніст-інструктор Олександр Гуго уважно слідкував, як бригада оглядала тепловоз, і часом підказував машиністу й помічнику, на які вузли треба звертати особливу увагу.

– З диспетчером поговорив? – запитав Олександр Володимирович.

– Так, бокша, поговорив, як вчили, – відповів механік (бокша по-монгольськи – вчитель, наставник).

– І що нам руховики обіцяли?

– Повідомили, що великий поїзд зробили.

– Отже ця поїздка буде для вас екзаменом. Витримаєте – у наступний рейс поїдете самі, без бокші.

– Постарасьмося, – відповів машиніст. Його з усмішкою підтримав помічник.

Тепловозники ще раз оглянули машину, вагонники принесли довідку про гальма, руховики – документи на тепловоз.

На зворотній дорозі диспетчер пропустив важковаговик без зупинок: це двісті кілометрів шляху, десять станцій і роз'їздів, а зустрічні поїзди вітали його гудками тепловозів.

Ніч закінчувалася, наближався ранок нового дня. Великовантажний ешелон неспішно перетинав стрілочні переводи і заходив на столичну станцію. Вогняно-яскраве сонце здійснювалося з-за зубчастих вершин гір і його промені заглядали в широкі вікна нового потужного тепловоза. Потяг, затиснутий гальмами, зупинився майже впритул до вихідного світлофора, довжина колії ледве вмістила його у своїх габаритах.

(Закінчення на 7 стор.)