

# Ветеран служби перевезень Костянтин РОДІН: “У роботі мені доводилось винаходити унікальні технології, які успішно використовуються дотепер”



Нещодавно колектив служби перевезень вшанував своїх ветеранів – колишнього начальника служби Костянтина Васильовича Родіна та колишнього головного інженера Антона Матвійовича Фандиру. Ветерани пригадали трудові будні. У розмові, яка продовжилася в редакції “Львівського залізничника”, почесний залізничник Костянтин Васильович Родін, який багато років віддав Львівській залізниці, висловився про свій трудовий шлях стисло: “Свого часу я чимало попрацював на різних залізницях колишнього СРСР, яких у ті часи було 32, розповісти про це можна багато, та від роботи в апараті управління Львівської залізниці я отримав найбільше задоволення”.

Часто кажуть, що характер людини, від якого потім залежить її доля, починає формуватися ще у ранньому дитинстві. Якщо це так, то одним із випадків, який назавжди закарбувався у пам'ять Костянтина Родіна, стала розмова його діда під час Другої світової війни зі штурмбанфюрером СС. Можливо саме цей випадок додав йому уміння мислити в роботі самостійно і незалежно від проблем, якими складними вони б не виглядали.

## “Ще невідомо, кому буде капут...”

Костянтин Васильович згадує про це так: “Мені не було ще й 6 років, як ми – двоє онуків та дві мої тітки – разом із дідом потрапили під німецьку окупацію у Краснодарському краї. Дід жив у містечку на березі Азовського моря і був відомим спеціалістом із рибопереробки. Якоюсь цілою колоною німців на чолі з штурмбанфюрером СС прибула до діда з вимогою налагодити постачання рибних делікатесів для Берліна. Під час “переговорів” німець сказав діду: “Ти все одно будеш на нас працювати, бо інакше – капут”. Дід глянув у вічі німцеві і спокійно та чітко відповів: “Ще невідомо, кому буде капут...” Німець посміхнувся, але промовчав. А дід, як у воду дивився, невдовзі тих німців перевели під Сталінград, де вони й згинули”.

## Справжній спеціаліст повинен пройти всі сходи професії

Батько Костянтина загинув у 1943 році, матір репресували. Хлопець закінчив Таганрозьке технічне училище і отримав спеціальність чергового по станції. Після півторарічного навчання отримав свідоцтво з відзнакою і право вибору майбутнього місця роботи. Він обрав цілину. Прибувши на місце, категорично відмовився від посади чергового по станції і вирішив працювати головним кон-

дуктором вантажних поїздів, який супроводжував вантажні поїзди на відкритому гальмівному майданчику останнього вагона товарняка. Інженер із кадрів спочатку рішуче відмовив, а потім пішов до начальника залізниці погоджувати дивний вибір відмінника навчання. Всі троє його однокласників, що теж прибули на цілину, обрали ту саму спеціальність. Потім вони тривалий час працювали разом та жили в одній кімнаті гуртожитку.

Свій дивний вибір Костянтин Родін пояснює просто – справжній спеціаліст повинен пройти всі сходи професії. Цього правила він дотримувався завжди, тому наступними щаблями залізничної кар'єри стала робота стрілочником, складачем поїздів, черговим по станції, поїзним диспетчером.

– У той час обсяги робіт у нашому відділку настільки зросли, що ми запровадили власну систему, якої ще ніде не було, – розповідає Костянтин Васильович. – У підпорядкуванні старшого диспетчера знаходилося чотири змінних заступники. У 23 роки він виборов титул кращого залізничного диспетчера з-посеред 20 тисяч колег. Був у житті ветерана ще один яскравий епізод, коли він був за крок до нагородження зіркою Героя соціалістичної праці за унікальний експеримент з вантажним поїздом рекордної ваги. Такі звання тоді погоджувалися на найвищому рівні, але один з чиновників вирішив перестраховатися. Під час обговорення кандидатури Родіна хитрий чиновник закинув камінець у

У своїй практиці я створив та впровадив не одну унікальну технологію, які дотепер успішно використовуються. Вважаю, що мені талантило на людей, які завжди були готові передавати власний досвід і знання.

На станції Екібастуз, де я тоді працював, вантажили видобуте буре вугілля із зольністю 42%. В основному воно іде на ГРЕС, ТЕЦ та на опалення. Якщо взяти, наприклад, схему станцій Львів та Екібастуз, вони практично однакові, відмінність у тому, що на Екібастузі на добу вантажили 3600 вагонів, тобто кожні 23 хвилини необхідно подавати 60 піввагонів під навантаження вугіллям. Щоб цілодобово витримувати такий ритм, необхідно мати відповідну кількість станційних колій та відповідну базу ремонту рухомого складу. Можу з повною відповідальністю сказати, що ніде у світі нічого подібного нема.

На тій же станції я запропонував та реалізував унікальну ремонтну базу. Зима у тих краях сувора, з температурами від 25 до 42 градусів морозу. Снігу по коліна. Зрозуміло, що у таких умовах людина не може нормально виконувати ремонт вагонів. У проектуванні нового ремонтного комплексу ми активно співпрацювали з кількома відомими інститутами союзного рівня. Серцем комплексу став ангар із двома коліями довжиною 500 метрів. Тут була встановлена вся необхідна ремонтна техніка. Температура у приміщенні +12°, а назовні мороз до -40°. Все це господарство працювало з точністю і чіткістю годинника.



город кандидата: “Цей керівник не дружить з наукою”. Так Костянтину Родіну “пригадали” його кілька категоричних відмов писати дисертацію по своїх технологіях. А він просто не хотів витратити дорогоцінний час на науку, яку тоді вважав не головною у своєму житті. У результаті Родін замість Героя соцпраці отримав знак “Почесному залізничнику”.

У Костянтина Родіна просте життєве кредо: “Роби для людей, як для себе, бо порядність – насамперед”.

– Пригадую один випадок, який стався ще за часів СРСР, тоді я працював заступником начальника Цілинної залізниці. Прийшов до мене голова комітету з питань праці і каже: “Хочу порадитися з вами як із досвідченою людиною, що б ви написали у паспорті людини, щоб охарактеризувати її єдиним словом?” Я тоді подумав і відповів, що треба писати лише одне слово – “порядний” і більше нічого.

Я завжди намагався досконало вивчити питання або технологію, яка мене зацікавила. Свого часу на Горьківському автозаводі я пройшов увесь технологічний цикл – від шматка заліза до його перетворення на готовий автомобіль, був і на ВАЗі, спускався у шахту... Де тільки мене не носило. Все це стосується і будь-якої технології, з якою доводилося стикатися.

## Вантажний рекорд

Наступним цікавим завданням стало транспортування вугілля, видобутого у відкритому кар'єрі, за 8 км від якого розташована ГРЕС-1. Планувалося зробити чотири таких гіганти, при мені ввели в дію два. Ось всього декілька цифр із характеристиками цієї станції. Її топки були з'єднані з димовою трубою (діаметр біля землі 10 метрів, висота 360 м). Технічну водоїму для охолодження обладнання станції заповнювали з ріки Іртиш впродовж 5 років. Для роботи цей гігант потребував 16 млн тонн вугілля на рік. Ці підприємства донині успішно використовують наші технології.

На навантаженні піввагонів працювали два екскаватори виробництва НДР потужністю 4,5 тис. тонн на годину і ще один кранаторський – потужністю 6 тис. тонн на годину. Ухил колії – 40 тисячних, довжина дільниці – 760 км. Цю ділянку обслуговувало 100 локомотивів. Безпосередньо у кар'єрі працювали зв'язки з двох тягових агрегатів: одна – секція (електровоз), друга – тепловоз. Дизель працював унизу, де не було контактної провладу, а по мірі підйому починалася контактна мережа і тоді до роботи підключався електровоз. Диспетчер, що керував рухом 134 спеціальних

вантажних поїздів (ми називали їх “вертушками”, бо вони рухалися кільцевими маршрутами по всьому Сибіру), за 12-годинну зміну зазнавав колосального нервового навантаження. Це була настільки важлива та відповідальна робота, що диспетчер підпорядковувався безпосередньо Москві.

На той час промисловість почала випускати електровози марки 80С, що працювали на змінному струмі. Від попередніх вони відрізнялися тим, що тут з одного пульта можна було керувати великою кількістю тягових одиниць. Маючи такої локомотиви, можна було спробувати збільшити вагу поїзда. Після підтримки у міністерстві ми почали експериментувати. Все пішло настільки добре, що у 1982 р. було прийнято рішення піти на рекорд – пустити поїзд вагою у 42 тис. тонн і довжиною 5,5 км. Я спостерігав за ним із моста, коли він заїжджав з вузлової станції до Цілиннограда (нині Астана) – не було видно ані голови, ані хвоста поїзда. Довжина маршруту від Екібастузу до Магнітки – 1 тис. км. Весь цей час він був під контролем, але нервово навантаження було таке, що волосся у мене на скронях мов інеєм припорошило. Експеримент пройшов вдало. Звичайно, був у ньому певний ризик, адже ніколи не можна передбачити абсолютно всіх несподіванок. До речі, наша залізниця обслуговувала і космодром Байконур. Для прикладу, стартова вага ракети-носія “Союз” на стартовому “столі” становила 2900 тонн при довжині 109 м. Тобто вантажні поїзди такої ваги курсують Львівською залізницею.

## “Переозброєння” Львівської залізниці

Підсумовуючи свій виробничий шлях, під час однієї із зустрічей з колективом Львівської залізниці, Костянтин Родін висловився коротко і просто: “Важко сказати: 42 роки на залізниці – це багато чи мало, проте я пройшов хорошу школу від головного кондуктора вантажних поїздів до заступника начальника Цілинної залізниці, головного розподільвача вагонів Міністерства шляхів сполучення СРСР і, нарешті, працював на Львівській залізниці. Розповісти можна багато, адже кожна залізниця має свою специфіку. Важко порівнювати Цілинну залізницю зі Львівською. Якщо на першій технологія перевезень відпрацьована на масові навантаження руди, вугілля, то тут всі вантажі складаються по одному вагону. До того ж на Львівській треба було відстоювати інтереси залізниці та держави за кордоном. Все це суттєво доповнило мій досвід. І я дійсно отримав задоволення від роботи в апараті управління Львівської залізниці”.

Несподівано для Костянтина Васильовича, який на той час курував у Міністерстві шляхів сполучення розподілом вантажних вагонів по всіх залізницях (їх парк у ті часи нараховував 1,5 млн одиниць), його запросили попрацювати на Львівську залізницю. У порівнянні з Цілинною на той час тут було значно слабше технічне обладнання. Для порівняння ветеран-залізничник наводить простий приклад: якщо на Цілинній було лише близько сотні ручних стрілочних переводів, то на Львівській майже 11 тис. Одним з перших завдань було перевести на електричну централізацію кілька вузлових станцій. Все це з часом було зроблено.

На заслужений відпочинок Костянтин Васильович вийшов “пунктуально” день у день. За роки, прожиті поза залізничною працею майже повністю оновився склад служби перевезень. Сьогодні тут залишилися лише кілька осіб, які працювали під його керівництвом, але і у свої 75 ветеран не скаржиться на здоров'я і з успіхом працює на кількох громадських посадах, віддаючи свої знання і досвід людям.

Спілкувався Олександр ГЕРШУНЕНКО  
Фото Ігоря ПАРАЩАКА