

ИЗ ПЕРВЫХ РЫН

ТРАДИЦИИ

Отличный поезд, отличные люди

Несколько лет назад на обложке «бортового журнала» бригады Валерия Вотицнева появились запись: «Отличный поезд. Даже не верится». И подпись: «Ефим Шфирин». А спустя какое-то время прямо под ней другой российский сатирик Михаил Захаров написал: «Полностью согласен с Ефимом».

О том, что захотел убедиться в правдивости этих слов, советуя вместе с бригадой Валерия Алексеевича. Прекрасная возможность, пусть всего лишь из вагонов свои, и страну посмотреть, и на себе испытать, что в России могут работать не хуже, чем на Западе.

В отличие от многих Валерия на работу в отделе конструкторов привела не романтика, а суровая необходимость.

Жизненный путь сына машиниста локомотивного дела Москва-Сергиево-Павловск Валерия Вотицнева был предопределен еще в юном возрасте. Иногда отец брал его в поездку, знакомил с тем, как управлять стальной громадой. Пусть делалось это вопреки инструкциям, но мальчишка, с опроченным талантом духом уважливому на «железке» профессору, после восьмого класса поступил в профтехучилище №62, что на станции Перво.

Тогда так делали многие ребята: в ПТУ и профсино давали, и среднее образование. После окончания училища — работа в локомотивном депо Раменское, куда он вернулся после службы в армии.

Прекрасный заработок, любимое дело — о чем можно было еще мечтать! Но появлением семьи появилась потребность в более упорядоченном режиме труда и отдыха. И Валерий Вотицнев, предельно ответственно относясь к делу, ушел из тепловоза, работая на подъездных путях промышленного предприятия. Казалось бы, теперь все в порядке. Но в долгосрочные планы миллионов маленьких людей вмешалась большая политика: перестройка поставила крест на предприятии. Перед Валерием встал проблема поиска работы.

Как-то возвращаясь домой на электричке, Вотицнев встретил соседа. В дороге разговорились. Он тоже ехал домой, работая проводником в вагонном участке Восточного направления. Был в запасе, в резерве проводников по всей стране, решение созрело быстро, и вскоре Валерий Алексеевич был принят в резерв. Год пробыл в экипировке, очень помогла тогда группа старшим мастерам второй экипировки Светлана Валерьевна Гривко. Очень не хотела она отпускать добросовестного работника, когда он решил перейти на поездную работу. Так что на учебу в известную школу он отправился уже привычно, и Валерий Вотицнев, сдавший до ВОРКУПа, постепенно подбирал бригаду. Де-



Валерий Вотицнев

у вас. Откройте секрет! Ира пошла вместе с ней и показала. Для меня такое любопытство — лучшая характеристика человека», — делится Валерий Алексеевич.

В начале 1987 года бригаду Вотицнева в полном составе перевели на поезд «Россия». Даже сейчас он в деталях помнит первый рейс. В Иркутске, до которого примерно такое же расстояние, как от Москвы до ВОРКУПа, до боли захотелось выйти из поезда. Но эмоции не переигрели. Когда вернулся в Москву, бригада обратилась к Валерию Алексеевичу с просьбой вернуться на прежний маршрут.

— Об этом не может быть и речи, — такой ответ получили Вотицнев, когда от имени коллектива обратилась к руководству резерва.

С каждым рейсом приходила уверенность. Сегодня бригада В.А. Вотицнева — одна из самых опытных в пассажирском вагонном депо Москва-3. В нем мне довелось увидеть, когда в июле этого года возвращалась из командировки в Москву. Тогда, правда, не удалось познакомиться с самим Валерием Алексеевичем — он был на больничном. В разговорах девчата постоянно вспоминали своего руководителя, хотя с должным уважением отно-

сили и к временно замещающему его Валерию Полкову. Встретился с Вотицневым после очередного возвращения его из рейса. Бригада, говоря профессиональным языком, «раздалась» состав.

Накануне вечером они вернулись в Москву и лишь на следующий день передвинули состав в надвигавшиеся выходные дни. Валерий еще не был дома, в Раменском, хотя живет совсем рядом. Не в привычном это настоящих начальников поездов. Даже весьма нарядные: после долгого пути надо успеть очиститься, отмыться, а тут еще журналист. Но он был в добротном, деловой и надо отметить, зрелый. Сорванный костюм смотрелся как дорогой фирменный.

— Брости не доверял гладить даже в поезд, — говорит он.

Впрочем, и поездок тоже приходится в порядок сам. Да так, что не хуже, чем в хумистике.

Думается, что это не случайно. Сегодня и проводники, и начальники поездов единично в Московском депо. Работая с людьми, они становятся психологами (меня на мякине не проведешь, нутом «чувство человека», — говорит тот же Вотицнев), и техниками, и хозяйственниками. Ответственность в рейсе — крупные суки. Так что же в этой работе так, что привлекает человека? И ни вневские по нынешним временам зарплата, ни постоянное напряжение, ни влияние негативных факторов на здоровье не заставляют уходить отсюда? Вот ведь где тема для научных исследований психологов-психологов. Когда же задаю свой вопрос Валерию Алексеевичу, то вижу, как загораются его глаза, рождает мысль о своем роде «адаптации».

Чтобы не отвлекать от бега времени, вспоминаю некие моменты. Близки мне в поездку, штурговал их, когда все уже спало, и можно было чуть расслабиться. Иногда казалась, что брости все это, но предельно мимолетная слабость, ни о чем не напоминает. Единственность вспоминает, как помогал ему девчонки из бригады, особенно приятельница Ирина Седова. Все вместе они раздвинули новенькому влиятельному своему руководителю.

«Сегодня бригада В.А.Вотицнева — одна из самых опытных в пассажирском вагонном депо Москва-3»

Проедет несколько дней, и ему не будет сидеть дома просят, как вынести из него дерю, разные дела. У них, тем, кто с «РОССИИ», всегда так.

Сегодня мы рассказали себе об одном человеке, посвятившем себя главному поезду страны. Чем больше я знаю, тем больше уважаю его, тем больше проникаюсь. Труд лопотливый, поездная нелегка и ответственна. Но с «РОССИЕЙ» — особый шрифт. О многих из них в канун 40-летия мы уже рассказали нашим читателям. О многих поездах еще вспоминаю. Виктор Зайцев-Бег, Даниил Илю, Александр Илюкин, Ирина Карева — эти и многие другие начальники поездов «Россия», работавшие и работающие на «РОССИИ», чья бы команда — достойны того, чтобы стать героями газетных публикаций, а может быть, и книги.

Вера ЧУБАРОВА
Фото автора

РЕЙС В ЮБИЛЕЙ

Как готовятся к 40-летию главного поезда России в Московской региональной дирекции по обслуживанию пассажиров Федеральной пассажирской дирекции? Об этом рассказал начальник Дирекции по обслуживанию пассажиров Олег Прохоров.

— В начале года одна из бригад поезда «Россия» выступила с инициативой провести в честь этой славной даты юбилейный поезд. Идея, как известно, получила одобрение руководства и дороги, и ОАО «РЖД».

— Да, в эти дни от перрона Ярославского вокзала отправится такой поезд. Получив поддержку руководства, в пассажирском вагонном депо Москва-3 приступили к подготовке состава. Обновлены кузова вагонов, оборудованы детали интерьера, разработана и изготовлена праздничная символика. Для проводников пошили новую форму, модель которой была разработана несколько лет назад и прошла испытание временем. Форма нравится и проводникам, и пассажирам.

— Это будет рейс по расписанию или какой-то специальный, дополнительный?

— Скажем так: этот рейс полностью соответствует расписанию «Россия». К октябрю, как известно, пассажирские перевозки идут на спад. Так что и в привычной схеме можно выделить места для приглашенных гостей.

— Вы приглашаете всех ветеранов «РОССИИ»?

— Все не получится, в том числе и по состоянию здоровья многих из них — как никак полвека в дороге. Большинство будут присутствовать на торжественном митинге по случаю отправления юбилейного поезда. Почетными пассажирами станут несомненно ветераны и нынешние работники, в том числе и Татьяна Владимировна Куства. В настоящее время она — начальник поезда «Россия». Надеюсь, всем, кто побывает в этой поездке, она запомнится надолго.

— Олег Анатольевич, хорошо отметить памятную дату, конечно, нужно. Но поезд, особенно такой как «Россия», требует постоянного внимания.

— Последнее обновление произошло в 2002 году. Тогда все составы были сформированы из вагонов, прошедших капитально-восстановительный ремонт. Сейчас ресурс их использования на маршруте именно «Россия» подходит к концу. Региональная дирекция обратилась в Федеральную с просьбой о выделении новых вагонов. На восемь составов, а именно столько задействовано главным поездом страны, требуется 130 вагонов.

Сейчас нам поставляется порядка 90 вагонов в год. Это на все направления. Надеюсь, что с учетом известности этого поезда, его востребованности, наконец, то, что он символизирует нашу страну, Федеральная пассажирская дирекция поддержит нас.

— Жизнь показала, что не все в вагонах устраивает пассажиров. Есть, в частности, претензии к кондиционеру, отопительной системе.

— Поезд, который проедет в один конец почти 10 тысяч километров, различные климатические зоны, требует особо надежных систем жизнеобеспечения. Это, кстати, касается и поездов, направляющихся в Новый Уренгой, Дабланын. В вагонах проведена работа Тверского завода достаточно высокой уровнем надежности систем кондиционирования воздуха, но требуется доработка. Мы уверены, что нужна программа строительства специальных вагонов для холодных климатических зон. Некаждое предприятие строительных конструкций располагает персоналом этих фирменных поездов. Пытаются компенсировать высоким уровнем обслуживания.

— Вы планируете переименовать «человеческому фактору», Олег Анатольевич. Об этом многом определяют авторитет главного поезда как «Россия».

— 15 миллионов поездов, более 300 проводников: все они — эволюция формы дирекции. Люди, работающие в этом поезде, обладают, кроме прочего, одним очень ценным качеством. Они берут на себя принятие решений. Вдали от родного предприятия, среди безлюдных просторов России без этого невозможно существовать. Мы, к сожалению, редко говорили им слова благодарности. Особо ценные производственные показатели, чаще критикуют, снимаем «структуры». В эти праздничные для «РОССИИ» дни я поздравляю всех, чья судьба связана с главным поездом страны, его 40-летию. Счастия, здоровья всем, — Устаев.

— Кстати, а сами вы, Олег Анатольевич, проехали по маршруту Москва—Владивосток?

— Нет, хотя мечтаю и надеюсь поехать во всю страну из окон нашей «РОССИИ».

Вера ЧУБАРОВА

Постоянно подбирал бригаду. Де-

