

СЛЕД В ЖИЗНИ

ТАЛИСМАН ЛЮБВИ

26 июня 1941 года Соня Вохмянина уже была в воинском эшелоне. На память о том дне осталась фотография, на которой она запечатлена вместе с рано поседевшей мамой, сестрой и совсем маленькими братьями.

Дорога была долгая — пропускать встречные, идущие на фронт. А их поезд шел в обратную сторону. Именно на дальневосточных рубежах молоденькая медсестра простояла «под ружьем» всю войну, дослужившись до звания лейтенанта медицинской службы. Здесь встретила Победу, здесь вышла замуж, родила дочь. Во Владивостоке, где прошла почти вся ее жизнь, многие, особенно железнодорожники, хорошо знали Софью Васильевну Михайлову. Без малого полвека она проработала в больнице и поликлинике местного отделения Дальневосточной железной дороги. Сюда к ней направляли

порой даже из ведущих медучреждений краевого центра.

В отпуск она старалась уходить летом, когда у дочери были каникулы. Хотелось вместе навестить родных, повидать столицу. Благо служебный железнодорожный билет давал возможность проехать по стране. Вот и в тот год собрались они в дальний путь — сестра Софья Нина жила на другом конце страны, в Калининграде.

На вокзале билетный кассир сразу узнала Михайлову.

— В Калининград через Москву, Софья Васильевна? — переспросила она. — А знаете что? Очень советую новый поезд. У него и название те-

перь есть — «Россия». Наши ездили, очень хвалят.

Через пару недель вдвоем с дочкой они уже были в дороге. Поезд понравился сразу. Он был виден издали: на фоне привычных зеленых он выделялся, прежде всего, цветом, крупным названием. Приятно было и в вагоне: мягкие ковровые дорожки, хорошее белье, салфетки на столиках. Уже только по этой причине поездка была неординарной. Но было и еще кое-что, сделавшее ее поистине судьбоносной для семьи Михайловых.

Зоркий взгляд матери вскоре заметил, что в их вагон стал наведываться молодой человек в форме пограничника. И хотя соседями у них были несколько молодых девушек, чаще обращался он

к ее Люде. Причина вроде уважительная: Людмила, студентка филфака Дальневосточного университета, консультировала Александра по русскому языку. Ведь он вместе с двумя друзьями ехал в Томск поступать в местный политехнический институт. Но за время пути нашлись и другие интересы, так что когда настал черед выходить Александру, молодым людям расставаться не хотелось.

О том, что их полутчики стали студентами, Михайловы узнали осенью, получив письмо. Весточки из Томска во Владивосток и обратно стали регулярными. А потом Алек-

сандра пригласили в гости. И вновь поезд стал связующим звеном для влюбленных. Выбор дочери одобрил и ее отец.

С той поездки минуло без малого 40 лет. Для Людмилы и Александра «Россия» стала счастливым талисманом. Встретившись в дороге, они долгие годы вместе. У них уже выросли дети, появились внуки. Нет, к сожалению, Софьи Васильевны. За несколько лет до кончины именно на «России» она навсегда уехала из ставшего ей родным Владивостока в Москву. Но такова логика нашей жизни: быть поближе к детям.

История, рассказанная здесь, в общем-то, обычна. Трудно сказать, сколько судеб соединила «Россия» за годы своего существования, не ведется такой статистики. Конечно, истории любви складывались по-разному. Мы рассказали об одной из них, благополучной. Ведь скоро наши герои отметят 40-летие семейной жизни. А сейчас они мечтают повторить романтическое путешествие и, конечно же, на «России».

Вера ЧУБАРОВА

«Трудно сказать, сколько судеб соединила «Россия» за годы своего существования. Конкретно у этой пары скоро 40-летие семейной жизни»

ВETERАНЫ С НАМИ

«Российская» академия

Они так и идут по жизни вместе, встретившись более 50 лет назад, соединив свои сердца и жизненный путь, поддерживая друг друга в работе, а теперь в заботах о внуках. Исаак Сергеевич и Нина Васильевна Мамо вспоминают былое. А вспомнить есть что.



Исаак Сергеевич и Нина Васильевна

В 1950 году вернулся в родное Подмосковье, демобилизовавшись из армии, 25-летний сержант Исаак Мамо. Убрав подальше китель с 24 наградами, бывший участник прорыва блокады Ленинграда, перенесший все тяготы Великой Отечественной войны, решил связать свою судьбу с железной дорогой. Окончив курсы проводников в Ховринской «академии» (так все, кто в ней учился, называют дорожную школу по подготовке поездных работников на станции Ховрино), начал Исаак свою поездную карьеру на Юго-Западном участке. Показав, что может вести за собой людей, стал начальником поезда. Здесь же встретил свою единственную любовь — Ниночку, с которой навсегда свя-

зал судьбу. Так и ездили они вместе: он — начальником поезда, она — проводником штабного вагона.

Как снег на голову, в январе 1963 года особым распоряжением начальника Дирекции СВПС (спальных вагонов прямого сообщения) Чернышева их, как ведущую бригаду, перевели на вагонный участок Восточного направления. Первый рейс поездом №82 Москва—Владивосток оказался очень долгим — 21 день, особенно по сравнению с короткими на Юго-Западном участке. Но зато через всю Россию.

Ко многому пришлось привыкать. К сибирским морозам и пронизывающим ветрам с океана в Приморье. К взаимоотношениям с коллегами и пассажирами за многие сутки пути.

Ничего, притерлись за пару лет.

В 1966 году руководством Министерства путей сообщения была поставлена задача — сделать поезд Москва—Владивосток фирменным, лучшим поездом страны. Возглавил эту «перестройку» начальник дирекции Чернышев, а также начальник вагонного участка Восточного направления Петр Васин и начальник резерва проводников Иван Кудряшов. За дело взялись основательно: новые вагоны, полученные из Германии, перекрашивались на заводе Войтовича, были изготовлены большие металлические буквы — РОССИЯ. Экипировались вагоны абсолютно всем новым, всем лучшим. Но главное внимание — кадрам. Сразу же перевели на этот поезд поездные бригады Тамары Заостровцевой и Исаака Мамо.

Вновь Исаак со своей Ниночкой и всей бригадой «попали на передо-

вую». Нина даже дома сумочки сшила для уголка добрых услуг, так хотелось удивить пассажиров. Сделали и детское купе, куда принесли книжки и игрушки своих ребятишек. Да и ходить поезд стал быстрее. Туда-обратно за 18 суток.

И поезд приглянулся, от пассажиров отбоя не было. Некоторые из них даже брали домашний адрес отличного начальника Исаака Сергеевича, писали письма с просьбой помочь уехать именно с его бригадой.

— Мы занимали ведущие места по всему Союзу, а сколько теплых благодарностей было написано! Книга отзывов тогда была большая, красная, с золотым тиснением. Так огромная стопка этих книг за время моей работы на «России» получилась. Ревизоры уважали, а некоторые говорили, что побаиваются садиться с проверкой, когда едет наша бригада.

В постоянной заботе о пассажирах и о проводниках проработал Мамо начальником поезда до конца 1971 года. И все время верным спут-

ником и помощником была Ниночка.

В 1972 году Исаак Сергеевич стал заместителем начальника резерва проводников, а Ниночка пошла формировать поездные бригады в рейс.

Из всех дел, что выпали на долю Мамо в бытность его на новой должности, особо запомнилось, как отправляли молодежь на БАМ.

— Вызвал меня к себе в кабинет начальник вагонного участка Восточного направления Петр Павлович Васин и говорит: «Надеюсь на твое ответственное отношение к делу. Готовь состав и сам поедешь сопровождать».

— Ну что ж, — вспоминает ветеран, — приказы выполнять нам не впервой. Надо — так надо! С заданием справились с честью.

До мая 1998 года Исаак Сергеевич находился на должности заместителя начальника резерва проводников вагонного участка Восточного направления.

Сергей ВЕДЕНЕВ



Детское купе. 1969 год

