

Железнодорожный транспорт - вторая армия

ЦЕЛЕУСТРЕМЛЕННЫЙ НИКОЛКА-ПАРОВОЗ

- Люблю песню «Деревенка», потому что с простого народа, с деревни все начиналось: росли города и районные центры. Мои родители работали вместе на железной дороге в резерве проводников - вся жизнь на колесах, начиная с 1954 года. Часто приходил встречать их из рейса на котласский вокзал, а жили мы на ул. Кирова. У меня, семилетнего мальчишки, вызвали большой интерес паровоз, ведущий состав, и управляющий процессом машинист. После того, как они отцеплялись, мы с детворой наблюдали за уборкой шланга из котла, как набирают воду, снабжаются, смазывают фитинги. Иногда доверяли нам капнуть смазки из масленки под контролем взрослого. Называли меня в шутку Николка-паровоз родители и соседи (в нашем доме жили три машиниста). После окончания школы поступил в радиотехническое училище в Александров, где познакомился со своей будущей супругой из Вычегодского. А после службы в армии работал в свои 22 года слесарем в локомотивном депо Сольвычегодск. Планировал сначала учиться на помощника машиниста, но мне руководство сказала: «Прежде, чем стать хорошим машинистом, надо поработать слесарем». Отработал положенный срок, за это время выбрали в местком, а на обучение в дорожно-техническую школу помощником машиниста так и не направили. Тогда написал заявление об уходе по собственному желанию, указав причину «нет продвижения по службе». Думаю, пойду на птицефабрику или в КПД - они в то время для БАМа детали производили. А начальник депо Юрий Дмитриевич Цвилев проходил в это время мимо: «Что пишешь?», прочитал заявление и ушел в отдел кадров, решив проблему. В этот же день меня направили на учебу в Котласскую дорожно-техническую школу. Проучился семь

За плечами ветерана труда Николая Бутина 36 лет работы на железной дороге. На пенсию он вышел машинистом тепловоза второго класса. В канун своего 60-летнего юбилея гостеприимный Николай Алексеевич, перебирая клавиши гармони, исполнил мне «Деревенку». После чего стал рассматривать черно-белые фотографии в семейном альбоме, вспоминая былые времена.



С отцом Алексеем Александровичем

месяцев, получил квалификацию помощника машиниста. Через время отправили в эту же школу на курсы машинистов. Шесть лет работал помощником машиниста, а остальные 30 - машинистом.

ПОД РУКОВОДСТВОМ КАВАЛЕРА ОРДЕНА СЛАВЫ

- Первым машинистом-наставником, с которым отправился в поездку, стал Иван Дмитриевич Гусевской - ветеран Великой Отечественной войны, кавалер ордена Славы. Его в День Победы в поездки не вызывали, а поскольку работали в паре, то выходной перепалал и мне. О войне он не рассказывал. Очень рад, что Иван Дмитриевич бодр и остается в строю. Благодарен судьбе за то, что довелось общаться с таким надежным человеком. Мы работа-

ли вместе года полтора.

Железнодорожный транспорт, считай, что вторая армия. В любое время дня и ночи могут вызвать на работу. Здесь очень важны ответственность и самодисциплина. Существуют определенные графики движения поездов, которые следует безукоризненно выполнять. Принимаешь локомотив, берешь грузовой состав и ведешь - ходили мы в Микунь, Лузу, Кулой. А вот трамвай водить не умею, так как для каждого вида транспорта существуют свои условия и инструкции. Но если несколько раз проехать под контролем профессионала, думаю, освоил бы.

РАССВЕТ ПРЕКРАСЕН, А БЕСПЕЧНЫЕ ВОДИТЕЛИ - НЕТ

- Для меня было незабываемо, когда едешь на рассвете и солнце встает за горизонтом, наблюдаешь, как все преобразуется вокруг! Откроешь окно кабины, ее наполняет утренняя свежесть, проникают солнечные лучи. Такое вдохновение получаешь... особенно весной. Многие специально встают, чтобы рассвет увидеть, а тут рассвет встречает тебя на работе. И осень прекрасна своими красками, когда стоят преобразившиеся деревья с желто-багровой листвой, среди них и клен, и рябина. А ты едешь мимо этой красоты. Как-то за несколько сотен метров наблюдал за медведицей с медвежонком, которые, слышав шум, переходили через железнодорожное полотно. Или лоси перебежали вдали за 600 метров.

Погодные условия играют немалую роль. Зимой, когда идет движение, вьюжит, забивается снег в том числе и под колески. Зимой резко затормозить труднее, тормозной путь длиннее. В теплый период времени это сделать значительно проще.

Случались и курьезы за время работы. Ведя поезд с Микуня



Николай Алексеевич награжден многими грамотами и дипломами, один из которых вручен в связи с присвоением почетного звания лауреата дорожного приза имени Героев Социалистического труда машинистов А.П. Папавина и В. И. Болонина. Запечатлен ветеран труда и на Почетной доске железнодорожников.

до Сольвычегодска, под утро на 1203 км произошел толчок. Я снизил скорость, проследовал далее, согласно инструкции сообщил о казусе дежурной по станции и диспетчеру. На место толчка позже выехал дорожный мастер и установил, что лопнула рельса. В моем составе было около 50 вагонов угля, полный груз составлял 4600-4800 тысяч тонн. А максимальная скорость достигала 80 км/час.

К сожалению, водители игнорируют на переезде сигналы и правила. Заезжали мы с Лузы на станцию Котлас-Узел, а в это время через переезд водитель на легковом автомобиле несся на расстоянии около 30 метров, у меня скорость 60 км/час. Я применил торможение, которое было отражено на шифровальной ленте (тогда видео-регистраторов не было). Позже отчитывался начальству, по какой причине тормозил.

АКТИВИСТ-ГАРМОНИСТ

- В молодости я активно участвовал во всех мероприятиях, был избран командиром комсомольского оперативного отряда. Мы регулярно проводили рейды по общественному порядку. Следили за тем, чтобы не было дебоширов во дворах, на танцплощадках, в парке, в ДК, в общежитиях. Старались решать проблемы мирным путем, проводили разъяснительные беседы о том, как не подает себя вести. Время было другое: степенное, размеренное, люди уважали друг друга. Старших называли по имени-отчеству, уступали место в транспорте и не только. Мы организовывали встречи с ветеранами Великой Отечественной войны, которые

рассказывали о своем боевом пути. На должном уровне стояло патриотическое воспитание. Телевидение тогда только зарождалось, Интернета не было, а потому молодежь увлекалась лыжным спортом, в хоккей играла, в КВН, диспуты различные проводились.

На гармони играла вся наша семья: дед, отец, дядя Коля - старший брат отца, который погиб на войне в 1943 году. На баяне и аккордеоне - дядя Валентин, полковник; дядя Саша. Родом мы все из Вотлажмы. Постепенно, глядя на отца, овладел и я музыкальным инструментом. Играл и пел в кругу родственников в праздничные дни. Однажды на одном юбилее меня услышал руководитель ансамбля «Вычегодская гармонь» Валерий Мариев и пригласил в коллектив, с тех пор я на сцене. Очень ему благодарен. Ездили выступать к ветеранам по линейным станциям, в Кулоу, на Удиму. Сейчас исполнилось 60 лет станции Низовка, тоже там выступали.

ДИНАСТИЮ ПРОДОЛЖИЛИ

- Наш сын Алексей работает мастером электромашин в локомотивном депо Сольвычегодск, а дочь Антонина по призванию стала педагогом дошкольного образования. Сноха имеет отношение к железной дороге. Супруга моя, Галина Николаевна, работала и машинистом-кочегаром котельной, и оператором газовой котельной. Внучка окончила Самарский университет железнодорожного транспорта, работает на одном из вокзалов столицы дежурной по станции. Внук учится на втором курсе военно-космической академии имени А.Ф. Можайского в Санкт-Петербурге.



С супругой Галиной