Ярыгин Л. Золотое имя дороги / Л. Ярыгин // Вечерний Котлас. - 2004. - 13 мая. - С. 1, 3.

ЗОЛОТОЕ ИМЯ ДОРОГИ

Леонид ЯРЫГИН,
бывший начальник Котласской дистанции пути.

17 мая исполняется 95 лет старейшему ветерану, опытнейшему наставнику, бывшему старшему дорожному мастеру Котласской дистанции пути Петру Семеновичу Клестову. За почти полвека самоотверженного безупречного труда он был удостоен самых высоких почетных орденов, медалей и званий.

Мне довелось узнать не понаслышке нашего легендарного путейца-командира, когда я пришел на работу после окончания Вологодского железнодорожного техникума и начал работать под его началом в должности мастера. Именно Петр Семенович помогал нам, своим молодым коллегам, набираться путейского опыта, ума-разума, личным примером учил выдержке, корректному общению с людьми, практической и технической эрудиции. Он умел убеждать в своей правоте даже командиров более высокого ранга.

Общаясь с Петром Семеновичем ежедневно, отметил, как мне кажется, самую хорошую черту его характера – доброжелательность. Все распоряжения он отдавал без крика и давления на человека. Любое дело, которым он руководил, выполнялось технически грамотно и качественно. Если для бригадира или дорожного мастера оказывался затруднительным какой-либо сложный технологический прием, а этого хватает в работе путейцев, Петр Семенович спокойно объяснял, как и что нужно сделать. Причем без «крутых» выражений, которыми зачастую грешат командиры путевого хозяйства. Стилем руководства нашего заслуженного ветерана всегда были уравновешенность, четкий, обоснованный расчет.

Родился Петр Семенович в деревне в четырех километрах от Лузы в 1909 году. Кроме него, в семье росли еще три брата. Отец погиб на Первой мировой, братья – во время Великой Отечественной войны. Один из них был тогда в звании полковника. В советское время Клестовы жили в той же деревне, трудились в совхозе «Коммуна», куда мать отправила и его после трех лет учебы. В 1927-м Петр Семенович определился на 16-ю дистанцию пути Горьковской железной дороги, сначала временно, а затем постоянно ремонтным рабочим на 309 км перегона Луза – Бумажный.

Он быстро освоил технологию путейских работ. Содержать путь в те времена было непросто. Обходились без техники, малой механизации, путеизмерительных и контрольных приборов. Все сложные операции: выправка пути по уровню, перешивка колеи по шаблону, рихтовка прямых и кривых участков, регулировка и разгонка зазоров – производились на глазок, вручную, с простейшими приспособлениями. А требования предъявлялись очень высокие. Надо было иметь большую сноровку, чтобы подсыпать под шпалу песчаный балласт специальной (суфляжной) лопатой, и сделать это не кучей, а разостлать под шпалой тонким слоем. Этот метод Левши, основанный на принципе «пристрелявши», Петр Семенович освоил и стал незаменимым учителем на околотках. Так и ездил он по бригадам, замещал бригадиров пути, пока в 1937 году не устроился в Котласе на эту должность постоянно. А еще через год он стал дорожным мастером на станции Савватия.

В годы войны с фашистами Петр Семенович написал военкому заявление с просьбой взять его добровольцем на фронт. Получив отказ, лично поехал в военкомат. Разговаривали с ним жестко: «Иди и больше не появляйся». Пришлось подчиниться, да и понимал он, что железная дорога, связавшая всю страну, – тоже второй фронт.

Петр Семенович решил продолжить образование – поступил в 4 класс вечерней школы. Но через полгода на дистанцию пути пришел приказ начальника дороги: направить П. С. Клестова в Горький на курсы повышения квалификации.

После учебы, в августе 1942-го, его назначили старшим дорожным мастером. В 50-х годах дважды довелось исполнять обязанности заместителя начальника дистанции пути, а

затем три года заведовать базой материалов верхнего строения пути, механизмов и оборудования для путевого хозяйства Северной железной дороги.

На Котласской дистанции пути не все и не всегда было в черных тонах. Петр Семенович трудился и в светлые 60-е годы, когда развивалось, модернизировалось и машинизировалось путевое хозяйство. В тот период дорога интенсивно оснащалась тяжелой техникой, малой механизацией, мощным верхним строением пути (рельсами, стрелочными переводами для высоких скоростей движения по боковым путям). Появились электробалластеры, шпалоподбивочные и выправочно-подбивочные отделочные машины, путеукладчики, щебнеочистители и мощная снегоуборочная техника. Из малой механизации: электрошпалоподбойки, переносные электростанции, электрогаечные ключи, гидрорихтовщики, контрольно-измерительные приборы и многое другое.

Петр Семенович на закрепленных за ним околотках активно внедрял все поступающие на дорогу и дистанцию новинки. На капитальном, среднем ремонтах пути организовал работу тяжелых машин. В зимнее, особо ответственное для путейцев, время возглавлял работу всей снегоуборочной техники.

Помню его слова после первой работы ВПО на дистанции: «Какая хорошая, умная машина. Идешь вслед, контролируешь подъемку, меряешь уровнем 0–2 мм. В кривом участке какое закажешь возвышение наружной нити, такое и выдает».

За безупречную работу, самоотверженный труд, хорошее и отличное содержание пути, за внедрение механизации и машинизации на дистанции и другие показатели в труде Петр Семенович получил более 40 отличий за доблесть. Еще в молодости в его трудовую книжку были внесены такие оригинальные записи: в 1933 году – «За перевыполнение измерителей премирован деньгами 40 рублей и костюмом»; в 1934 году – «За перевыполнение производственных измерителей премирован промтоварами на 39 рублей 40 копеек и деньгами в сумме 23 рублей»; в 1935 году – «За подлинное ударничество в борьбе за высокие показатели награжден грамотой ударника» и так далее. Первая памятная профессиональная награда – знак «Отличный путеец» – получена в 1946-м. В том же году – медаль «За доблестный труд в ВОВ 1941–1945 годов». За долголетнюю и безупречную работу на железнодорожном транспорте в марте 1951 года он награжден знаком «Почетный железнодорожник», а в июле того же года – орденом Трудового Красного Знамени. Затем были самая высокая награда в СССР – орден Ленина, юбилейная медаль к 100-летию В. И. Ленина, юбилейная медаль «50 лет Победы в ВОВ» и медаль «Ветеран труда».

Свой опыт он передал молодым инженерам, работающим на дистанции в разные годы. У него учились Королев, Гусельников, Демидов, Чистяков, Черпаков, Раздобурдин, Ярыгин. Большинство из них в дальнейшем стали начальниками дистанции пути в разных местах Северной дороги, а В. С. Раздобурдин – заместителем начальника службы пути в Ярославле. Петр Семенович горд тем, что переданный опыт пошел на поль-зу бывшим коллегам, сослуживцам, а значит, и путевому хозяйству в целом.

Трудно перечислить всех монтеров пути, бригадиров и мастеров, благодарных ему за науку в нелегком, кропотливом путейском труде. А сам он до сей поры помнит по именам работавших на дистанции дорожных мастеров, бригадиров и многих ремонтных рабочих, ныне монтеров пути.

Все работающие и неработающие ветераны сердечно поздравляют вас, Петр Семенович, с девяносто пятым, юбилейным, днем рождения. Мы благодарны за все, что было сделано вами в жизни. Здоровья вам еще на долгие годы. По вашей судьбе и сегодня равняется молодежь.