

Коммунист. Его дела

Когда разговор заходит об успехах локомотивного депо Сольвычегодск, то обычно упоминается и имя его начальника Ю. Д. Цвылева. Мне не раз приходилось слышать такую характеристику этого человека: трудолюбив, прирожденный руководитель, умеет работать с людьми.

Начальник ДЕПО

сначала бригадиром, а потом мастером. В августе 1956 года был назначен заместителем начальника депо по ремонту.

Это стало трудным испытанием для молодого инженера. Значительный объем работы, большая ответственность требовали от него полной самоотдачи. Ведь только подъемочный ремонт в то время в депо ежемесячно проходили 14 паровозов. И каждый нужно было лично проверить, обкатать. Приходилось работать без выходных, приходиться в депо рано утром, а уходить чаще всего уже ночью.

В июле 1961 года Юрий Дмитриевич был переведен на должность главного инженера депо. К этому времени он в совершенстве знал производство, людей, заслужил их уважение своей удивительной работоспособностью, знаниями, умением добиваться поставленной цели, повести за собой других.

И вот в декабре 1963 года Ю. Д. Цвылев назначается начальником локомотивного депо Сольвычегодск.

— Мне доверили руководство сильным, сплоченным коллективом, имеющим славные трудовые традиции, — рассказывает Юрий Дмитриевич. — Депо успешно решало поставленные перед ним задачи, справлялось с планами, было в числе лучших не только на дороге, но и на сети дорог.

Молодой руководитель горячо взялся за дело. В течение всех четырех кварталов 1964 года коллектив признавался победителем Всесоюзного социалистического соревнования. В этом же году на базе депо была проведена сетевая школа передового опыта по организации ремонта и эксплуатации паровозов. В 1964 году произошло знаменательное событие и в жизни Юрия Дмитриевича: он стал членом КПСС.

В 1965 году начался, пожалуй, самый трудный период для молодого руководителя. Коллектив приступил к замене паровозного парка на тепловозный. Процесс перехода с од-

ного вида тяги на другом длительный. Приходилось одновременно ремонтировать и паровозы, и тепловозы, а затем — тепловозы разных серий. К тому же в депо шла реконструкция, внедрялись новейшее оборудование, рациональные графики работы. Несмотря на все трудности, коллектив успешно справлялся с планами ремонта локомотивов и перевозки народнохозяйственных грузов.

Депо росло, развивалось. В 1973 году было закончено строительство корпуса цеха подъемочного ремонта. В этом же году Министерство путей сообщения провело здесь сетевую школу передового опыта по ремонту и эксплуатации тепловозов. В 1975 году депо было присвоено звание предприятия высокой культуры производства, а в 1977 году — звание коллектива коммунистического труда.

Год 1977 стал знаменательным для коллектива и его начальника. Седьмого декабря Генеральный секретарь ЦК КПСС, Председатель Президиума Верховного Совета СССР Л. И. Брежнев поздравил депо и его работников с трудовыми успехами. Такое внимание со стороны руководителя партии и государства вызвало новый прилив творческой активности, стало дополнительным стимулом в борьбе за выполнение планов и обязательств.

Сейчас локомотивное депо Сольвычегодск — высокооснащенное современное предприятие. В основных цехах его действуют десятки поточных линий и механизированных позиций по ремонту узлов и деталей тепловозов. Внедрены бездефектная сдача локомотивов из ремонта по узлам с первого предъявления и депоские стандарты по комплексной системе управления качеством труда. Успешно применяются опыт вождения тяжелых поездов и соединенных поездов, лунинский метод ухода за тепловозами, ведется большая работа по экономии топлива, запасных частей и материалов.

Стремление к новому, передовому — вот что характерно для коллектива и его руководителя.

— Раньше мы как-то считали, что цех эксплуатации — это просто помещение для дежурного по депо и нарядчика, — говорит Юрий Дмитриевич. — Однако посмотрели, как организована работа в лучших депо, и решили построить здание эксплуатации. Это позволило в одном месте сконцентрировать кабинеты не только дежурного по депо и нарядчика, но и расшивщиков, машинистов-инструкторов, медицинского контроля, руководителей и специалистов цеха. Есть помещение и для проведения технической учебы локомотивных бригад. Или вот цех обмывки тепловозов, то есть подготовки их к ремонту. Такой мы увидели в Свердловске и решили сделать у себя. Теперь локомотивы идут в ремонт чистыми. Это позволило улучшить условия труда и качество работы.

Необходимо отметить, что начальник депо очень внимательно относится к людям, много внимания уделяет улучшению условий их труда. В цехах светло, чисто, уютно, трудоемкие процессы практически полностью механизированы.

Юрий Дмитриевич работает в тесном контакте с партийной и профсоюзной организациями. Секретарь партийной организации В. М. Ксенофонтов и председатель месткома профсоюза А. Г. Цнев тоже коренные депожане, отлично разбираются в производственных вопросах. Не случайно, что возглавляемые ими организации вносят весомый вклад во все успехи коллектива.

А успехи эти значительны. За высокие показатели в социалистическом соревновании за выполнение планов десятой пятилетки коллектив награжден орденом Трудового Красного Знамени. Высоко оценила Родина и энтузиазм, большой личный вклад в организацию работы предприятия, в борьбу за осуществление поставленных партийей задач Юрия Дмитриевича Цвылева. По итогам девятой пятилетки он был награжден орденом Трудового Красного Знамени, а по итогам десятой — орденом Ленина.

Своей работе Юрий Дмитриевич отдает все силы. Однако не стоит в стороне и от общественной жизни. Избран членом Котласского горкома КПСС, депутатом Котласского городского Совета народных депутатов, является пропагандистом, ведет техникуму. А недавно он был избран на съезд профсоюза отрасли.

А. БРАУН.

ТРУДОЛЮБИЕ. Эта черта характера Юрия Дмитриевича проявилась еще в детстве. С молоком матери впитал он в себя любовь к труду. Постоянно помогал родителям, колхозникам одного из колхозов Калининской области, привык, как и они, с уважением относиться к любой работе, выполнять ее на совесть.

Мальчику было 14 лет, когда в светлый и радостный мир его детства ворвалась война. И он, как и тысячи сверстников, наравне со взрослыми трудился для Победы, работал и тогда, когда до линии фронта оставались считанные километры, а артиллерийская канонада гремела, казалось, совсем рядом. Суровая школа войны закалила юношу, проверила на прочность его характер, волю, приучила не отступать перед трудностями.

Уже в те далекие годы Юрия Дмитриевича тянуло к технике, к машинам. Поэтому и стал он механизатором, четыре года проработал на тракторе. А затем уехал в Ленинград учиться в техникум промышленного транспорта. Закончил его с отличием и сразу же поступил в Ленинградский орден Ленина институт инженеров железнодорожного транспорта.

Здесь, в вузе, проявилась еще одна черта, очень важная для каждого работающего специалиста и руководителя, — творческий подход к делу. Дипломный проект молодого инженера «Организация работы локомотивного депо» получил высокую оценку комиссии, а предложенный им стенд по обкатке скоростемеров локомотивов был внедрен в производство.

И вот в 1954 году Юрий Дмитриевич с дипломом об окончании Ленинградского института инженеров железнодорожного транспорта прибыл в распоряжение управления Печорской железной дороги и был направлен на работу в паровозное депо Сольвычегодск. С этим коллективом неразрывно связана вся его дальнейшая трудовая биография. Здесь он прошел путь от помощника машиниста паровоза до начальника депо.

— Да, начинал я с помощника машиниста, — вспоминает Цвылев. — Ведь в то время выпускники института не имели прав на управление локомотивом. А что это за инженер-железнодорожник, да к тому же локомотивщик, если он не может управлять паровозом. Так совершенно справедливо рассуждали тогда руководители депо. И я им за это только благодарен. Работал помощником, потом машинистом. Затем перевели меня в цех подъемочного ремонта