



АВТОМОБИЛИ ПОЧЕТНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ

к 150-летию СЖД

День железнодорожника в 2018 года для Севера России - особенный день. 150 лет назад был построен участок от станции Новки до станции Иваново, положивший начало Северной железной дороге. К этой знаменательной дате будет приурочено ещё много публикаций по истории СЖД. Но здесь хочется вспомнить о железнодорожниках, что обеспечивали руководство Северной магистралью в недавнем прошлом. Управление СЖД и по сей день находится в городе Ярославле, поэтому в продолжение тематики ярославских автомобилей предлагаем вниманию читателей четыре очерка, посвященных известным железнодорожникам и их автомобилям. Редакция журнала сердечно поздравляет ветеранов и действующих сотрудников СЖД с Днём железнодорожника и грядущим 150-летием Северной магистрали!

Текст: Андрей Лагузов



Виталий Митрофанович Предыбайлов – начальник Северной железной дороги с 1982 по 1999 год – родился 5 декабря 1935 года на Украине в городе Новоград-Волынский Киевской области. По окончании Великой Отечественной войны семья переехала в подмосковное Трубино. Среднюю школу Виталий окончил во Фрязино. Высшее образование В.М. Предыбайлов получил в Белорусском институте инженеров железнодорожного транспорта. В 1958 году, защитив дипломную работу по теме «Реконструкция станции Гомель», он был распределён на Северную железную дорогу. Профессиональный путь В.М. Предыбайлов начинал со старшего стрелочника. В ходе стажировки он также работал дежурным по путям и дежурным по станции. За четыре года работы В.М. Предыбайлов от простого дежурного вырос до начальника станции Череповец, в состав которой входили ещё две – Череповец-1 и Пристань. На этом посту в обязанности В.М. Предыбайлова входило бесперебойное обеспечение транспортом растущего быстрыми темпами промышленного города Череповец. Но в тоже время ему приходилось решать и серьёзные социальные задачи. Так,

ВИТАЛИЙ МИТРОФАНОВИЧ ПРЕДЫБАЙЛОВ

за семь лет в должности начальника станции В.М. Предыбайлов построил пять жилых домов, больницу, общежитие и детский сад.

В 1969 году подающего надежды молодого руководителя пригласили в Вологодское отделение СЖД на должность начальника отдела движения. А спустя восемь лет, в 1977 году, В.М. Предыбайлов был назначен начальником отделения. За годы его работы в Вологде была осуществлена масштабная реконструкция станции Лоста, ставшей главной сортировочной станцией СЖД, была начата электрификация основных магистралей отделения.

В 1981 В.М. Предыбайлова назначили первым заместителем начальника дороги, и он переехал в Ярославль – столицу СЖД. В 1983 году В.М. Предыбайлов становится начальником Северной железной дороги. За семнадцать лет его работы на ответственном посту было достигнуто немало. Под его руководством внедрена автоматизированная система управления движением, реконструированы станции и узлы, увеличена грузоподъемность составов, продолжена электрификация участков пути, а также создан единый диспетчерский центр управления движением. По окончании работы на Северной железной дороге В.М. Предыбайлов не ушёл на заслуженный отдых. В конце 1999 года в возрасте 64 лет он был избран депутатом Государственной Думы РФ, где внёс большой вклад в укрепление законодательной базы железных дорог России.

В.М. Предыбайлов награжден орденами Трудового Красного Знамени, Дружбы Народов, Знаком Почета и медалями. Ему присвоены высокие звания – Заслуженный работник транспорта России и Почетный железнодорожник.

Москвич-412

Первой собственной машиной Виталия Митрофановича стал новый Москвич-412 производства Ижевского автомобильного завода. Модель была разработана как версия Москвич-408 с более мощным современным мотором. Отличные динамические качества машины делали её очень востребованной. Москвич-412 отправляли на экспорт не только в страны социалистического лагеря, но и в капиталистические государства, такие как Великобритания, Франция и Бельгия. Модель выпускали параллельно сразу два завода. Но продукция АЗЛК в основном поставлялась на экспорт. Советскому же покупателю чаще предлагалась машина Ижевского автозавода. Именно такой автомобиль и приобрёл в 1971 году В.М. Предыбайлов. Москвич-412 в начале 1970-х стоил 4936 рублей, а средняя зарплата составляла 100-120 рублей. Такой огромной суммы не могло быть у молодого сотрудника Вологодского отделения СЖД. Машина семье была крайне необходима, и две с лишним тысячи пришлось занимать у друзей и сослуживцев. Так рассказывает об этом времени В.М. Предыбайлов: «Летом мы отправляли дочку к бабушке. Каждые выходные собирали сетки-сумки с продуктами и отправлялись в деревню. Сначала ехали поездом, потом семь - восемь километров шли пешком. Так продолжалось пару лет. И тогда мы решили – надо покупать автомобиль. В свободной продаже у нас в те годы машин не было. Автомобили обычно покупали по месту работы на своём предприятии. Но на железной дороге приобретать машину мне было как-то неловко, поэтому пришлось покупать автомобиль по месту работы моей супруги. Тамара Валентиновна трудилась тогда в сфере строительства, и Москвич мы купили через предприятие «Лесосбыт». Мотор новой машины работал неустойчиво. Иногда вообще отказывался заводиться. Мы пригласили мастера, и он обнаружил заусеницу на запорной игле карбюратора! Заводской дефект был устранен, и Москвич стал ездить нормально. Вспоминается ещё один случай, связанный с нашей первой машиной. Поехали мы как-то в вологодские леса за рыжиками. На обратном пути Москвич заглох всего в пяти километрах от дома. Мимо проезжала машина ГАИ. Инспектор остановился и поинтересовался, в чём дело. Он открыл капот нашего Москвича, немного поко-



вырвался в моторе, снял со своего милицейского Москвича катушку и наша машина заработала. Причина поломки была найдена! В этот момент подоспели мои товарищи на Запорожье, зацепили наш Москвич и отбуксировали его в гараж. Дома я поставил другое сопротивление катушки зажигания, но оно прослужило недолго. Когда купил новое сопротивление, проблема исчезла».

Москвич часто выручал своего хозяина и в служебных делах. В.М. Предыбайлов в нерабочее время служебной машиной старался не пользоваться. Как-то в пятницу после работы он поехал на своём Москвиче к родственникам в деревню, и те уговорили остаться ночевать. В субботу в отделении на 8-00 было назначено совещание, и В.М. Предыбайлов выехал очень рано. По дороге нужно было переправиться через паром, но паромщик «загулял» и открыл переправу только в 7-00. Виталий Митрофанович вспоминает: «Ехал так быстро, что в поворотах Москвич почти становился на два колеса, но к разбору успел...»

В 1974 году В.М. Предыбайлов приобрёл в своём отделении красные Жигули ВАЗ-2101, и с Москвичом пришлось расстаться. Несмотря на то, что Виталий Митрофанович говорит, что в Жигулях его руки всегда были чистыми, а в Москвиче – в масле, об этой машине у него остались самые тёплые и радостные воспоминания.





ДМИТРИЙ ЛЬВОВИЧ АНДРЕЕВ

Дмитрий Львович Андреев – главный инженер Северной железной дороги с 1993 по 2012 год – родился 3 октября 1944 года в Ярославле. Свою трудовую деятельность на Северной железной дороге Д.Л. Андреев начал в четырнадцать лет. В июле 1959 года он трудился временным рабочим по смене балласта на подъездных путях станции Вологда-2. В 1963 году с отличием окончил Вологодский техникум железнодорожного транспорта по специальности «техник-электромеханик». По направлению Д.Л. Андреев прибыл электро-монтажёром на Горьковскую железную дорогу и в составе Кировского участка энергоснабжения занимался обслуживанием контактной сети. В очень короткий срок он получил должность старшего электромеханика контактной сети. В 1965 году Д.Л. Андреева призвали в армию, а после демобилизации его пригласили на работу на Буйский участок электроснабжения Северной железной дороги. Здесь он также получил должность старшего электромеханика контактной сети. В 1968-1970 годах впервые на СЖД был полностью электрифицирован на переменном токе участок Данилов – Буй – Шарья – Свеча. Осуществлён переход с тепловозной тяги на электрическую. Даль-

нейшая работа в Буйском отделении требовала качественно новых знаний, и в 1972 году Д.Л. Андреев поступает во Всесоюзный заочный институт инженеров транспорта. В 1981 году он успешно защищает диплом инженера-электромеханика, а в 1982 году Д.Л. Андреева назначают начальником Буйского участка электроснабжения.

В 1989 году Д.Л. Андреев становится начальником Буйского отделения Северной железной дороги. Это было нелёгкое время для всей страны. Д.Л. Андрееву пришлось решать, в том числе, и вопросы улучшения жилищных условий железнодорожников. В 1991-1993 годах объем строительства жилья для работников Буйского отделения вырос с 3000 м² до 20000 м² в год. Помимо домов были построены Дворец культуры в Буе, больница в Шарье и 147-квартирный дом в Костроме. Работа по решению социальных проблем железнодорожников на Буйском отделении получила высокую оценку министра путей сообщения Г.М. Фадеева.

В июне 1993 года Д.Л. Андреев был назначен главным инженером СЖД. На этом посту он трудился без малого двадцать лет. Первые годы работы пришлись на период поиска новых форм экономических отношений в нашей стране. Но, несмотря на падение объемов перевозок и доходов, СЖД в 1990-х годах удалось продолжить электрификацию участков, модернизацию диспетчерской системы, а также внедрить оптоволоконные линии связи. В 2000-х все эти направления получили дальнейшее развитие, а единый диспетчерский центр СЖД стал самым современным в России.

Д.Л. Андреев награжден двумя медалями, ему присвоено звание Почетный железнодорожник.

ГАЗ-69

Дмитрий Львович очень любит автомобили. Курсы водителей он окончил ещё в 1978 году. Учился водительскому мастерству в школе для железнодорожников при Буйском отделении СЖД. Но свою первую машину ГАЗ-69 он смог приобрести только в 1990 году.

Автомобили ГАЗ-69 пришли на смену первому отечественному массовому джипу ГАЗ-67, созданному ещё во время Великой отечественной войны. Параллельно сугубо военной модели ГАЗ-69 разрабатывалась и «гражданская» версия машины ГАЗ-69А. Но создавалась она с тем прицелом, чтобы в условиях военных действий выполнять функции командирского автомобиля. Производство обеих модификаций началось в 1953 году на Горьковском автозаводе. А в конце 1954 года машины ГАЗ-69 стали выпускать и на Ульяновском автозаводе. Сначала на УАЗ производили сборку из узлов и деталей завода ГАЗ, а с 1956 года освоили собственное производство узлов и агрегатов. В 1958 году ГАЗ прекратил выпуск моделей 69 и 69А. В Ульяновске, напротив, стали наращивать выпуск джипов советского производства. Автомобили ГАЗ-69 и 69А выпускались для нужд армии, милиции и сельского хозяйства. В частные руки они попадали очень редко. В продажу ГАЗ-69 не поступали, и купить их можно было только тогда, когда они отслужат свой срок на государственных предприятиях. В 1972 году на смену ГАЗ-69 пришёл УАЗ-469. Формально его можно было приобрести в частное пользование. Стоимость его была сопоставима с ценой машины «Волга»! Но даже при этом купить УАЗ-469 в советское время было практически невозможно. В 1989 году на государственном уровне был принят указ о сокращении численности вооружённых сил нашей страны. За этим последовало списание старой армейской техники. В результате, военные УАЗ-469 и ГАЗ-69 стали продавать в частные руки.

Д.Л. Андрееву достался ГАЗ-69 1969 года выпуска. Машина была не новой. Несмотря на пробег в 4000 километров, она уже начала ржаветь. Её оценили в сумму около 3000 рублей – не слишком большие деньги для начальника отделения дороги с зарплатой 300 рублей в месяц. Модель ГАЗ-69 Д.Л. Андрееву была хорошо знакома. Работая в энергоучастке он, в отсутствие водителей в выходные дни, сам возил аварийные бригады на служебном ГАЗ-69А.



Через полтора года ГАЗ-69 потребовал ремонта. Окончательно проржавел низ кузова, пришёл в негодность брезентовый тент. Днище машины заварили, а верх Дмитрий Львович решил сделать железным. Автомобили ГАЗ-69 и ГАЗ-69А в заводском исполнении не оснащались металлической крышей, и стандартного решения для подобных случаев не было.

Для милиции, например, жёсткий верх делали различные ведомственные ремонтные предприятия, а частным владельцам ГАЗ-69 и ГАЗ-69А приходилось довольствоваться подручными средствами.

Обычно «будку» городили из того, что было под рукой. Но наиболее эстетичным вариантом считалась установка фрагмента грузового кузова ИЖ-2715. У Д.Л. Андреева получился очень интересный вариант. На отделении дороги нашёлся кузов списанного фургона ЕрАЗ-762. Его крышу с задней частью он и установил на свой ГАЗ-69.

С первой машиной у Д.Л. Андреева связано много хороших воспоминаний: «Однажды моя супруга Валентина Ивановна попросила отвезти её с подругами за малиной. Буйские леса были очень богаты грибами и ягодами. Когда я в назначенный день к 8 часам утра подъехал к дому, на крыльце стояло двенадцать человек! Пришлось положить между боковыми скамейками две доски и все сели. Доехали до деревни Ликурга. Там мы планировали оставить машину и дальше идти пешком. Медленно проехали по всей деревне и остановились на околице. Там сидел пастух и курил «козью ногу». Когда двенадцать женщин вышли из машины, у пастуха вывалилась сигарка, и он изумлённо произнёс: «Она что, резиновая?!».

Продолжение в следующем номере