

Нас водила молодость...



# Магистраль студентеских отрядов

Журналистка «ММ»  
в своё время проехала по Транссибу

**В 70–80 годы прошлого века комсомольские отряды ехали на стройку века – Байкало-Амурскую магистраль. Посчастливилось и мне в составе студенческого отряда проехать по Транссибу, познав и тяготы, и прелести работы проводника пассажирских вагонов.**

Студенческий отряд формировался на базе горного института, и примкнувшие к «технарям» филологи чувствовали себя не в своей тарелке. Мне повезло: с напарницей Татьяной Вейс мы стали подругами на долгие годы, светлая ей память. В нынешнее время девушки с её внешностью становятся моделями. Высокая, тоненькая, как прутик, с огромными серыми глазами и африканской гривой русских волос, в которых терялись расчёски.

Из всей инструкции, которую прочитала перед отправлением состава, запомнила три момента: на каждой станции обязательно простукивать буксы, следить, чтобы в вагон закачивали воду. И главное – не забывать поить пассажиров чаем. За время работы повидала

множество вагонов – и совершенно «убитых», и вполне приличных, но ни в одном из них треклятый титан не работал исправно. Топить вагонный самовар надо было как русскую печку, с той разницей, что вместо дров выдавали горячие брикеты. Как только вагон отходил от станции, мы с Татьяной бросались раздавать бельё, зачем-то собирать билеты, так требовала инструкция. Пассажиры гуськом выстраивались у холодного титана. Татьяна колдовала с брикетами, спичками, нажимала на устройстве какие-то ручки. В большинстве случаев находились умельцы-добровольцы, и через час счастливый народ наполнял гранёные стаканы в мельхиоровых подстаканниках тёмным чаем.

Поначалу на каждой станции честно простукивали буксы, и даже ночная темень не останавливала. Цена безалаберности – жизнь пассажиров, утверждал инструктор, который хвалился, что по звуку может определить степень нагрева буксы. Студенты музыкальным слухом не отличались и температуру важной железки определяли, как нагрев утюга, – плюнув на палец.

Как праздника ждали поездки в Ленинград. Вся страна ездила в столицы за едой и одеждой. При-

пасли денег на наряды и косметику и загодя расспросили пассажирку, назвавшуюся коренной ленинградкой, о магазинах, универмагах. Напали на изощрённую модницу, которая посоветовала отправиться за покупками в универмаг Гатчины. Запаковав мешки с грязным бельём и почти вытолкнув пассажиров на перрон, бросились на электричку. Путь неблизкий. С учётом обратной дороги времени на изучение универмага оставалось не более получаса. Коварство ленинградки осознали, когда взору предстали такие же, как в Магнитке, полупустые полки.

До отправления поезда оставалось минут 15. Несясь по вокзалу на всех парусах, издали увидели толпу пассажиров у закрытого вагона. Крики и возмущения поутихли, когда людей запустили, не проверяя билетов. За опоздание получили выволочку от начальника поезда, нашей ровесницы: она считалась авторитетом – окончила железнодорожный техникум.

Выкроив минутку, сбегали в соседний вагон к девочкам. С завистью разглядывая невообразимое богатство, приобретённое студентками в «Пассаже»: пластиковые баночки с кремом, коробки с французскими духами, заграничную тушь, кофты, юбки и костюмы, осознали, какой радости себя лишили. С красной помадой на губах, благоухая заграничным парфюмом, вернулись в свой вагон и договорились более не попадаться на удочку модных дам из Северной Пальмиры.

С приключениями добирались до Читы. В вагоне преобладал мужской пол. Чуть ли не до утра мужики таранили в купе, умоляя продать хотя бы чекушечку, предлагая цену в три, пять раз дороже магазинной. Купеческой жилки у нас не было, тем более зарабатывать на выпивохах считали ниже своего достоинства. Но не все студентки стройотряда

были столь щепетильны, однако скандалы, драки, выбитые стёкла перебравших пассажиров отвратили горе-коммерсанток от занятий нелегальным бизнесом.

На станции «Тайга» накупили у аборигена кедровых орешков, запустили пассажиров, готовясь к отбытию состава. У открытой двери докуривала сигарету милая девушка с закрученной на затылке русской косой. Удивительный контраст – тургеневская девушка с папирсой. Вдруг на подножку вагона ступил пьяный детина. Требование предъявить билет проигнорировал. Огромной ручищей схватил меня за ногу и дёрнул. Я шлёпнулась на железный пол, грозя милицией и начальником поезда. Тургеневская девушка мгновенно схватилась за поручни, подпрыгнула и ударила верзилу ногами в грудь. Сила удара была такая, что хулиган свалился на перрон. Поднялся и, поливая обидчицу непечатными выражениями, ринулся к вагону. Скромница мгновенно подняла верхнюю ступень и захлопнула дверь. Поезд тронулся, а детина всё бежал за вагоном, грозя убить, зарезать, застрелить.

На каждой станции надо обязательно простукивать буксы, следить, чтобы в вагон закачивали воду. И главное – не забывать поить пассажиров чаем

Нашу спасительницу пришла благодарить сама начальник поезда. Охраны в пассажирских составах не было, милиции на перронах не видно, трудно представить, чем бы закончился инцидент, если бы не милая пассажирка. Она скромно улыбалась, советовала быть осторожнее, учитывать местный контингент: Сибирь-де – страна суровых людей. Второй сюрприз ожидал, когда подъехали к станции, где выходила наша спасительница. Мы рты разинули, увидев тургеневскую барышню в синем прокурорском кителе с майорскими звёздами на погонах.

Если в центральные города СССР выделяли относительно приличные вагоны, то по Транссибу ездили развалюхи. Как ни бились над титаном инженеры из числа пассажиров, но раскошегарить вагонный самовар так и не смогли. Ночью стоял такой холод, что, казалось, наутро выпадет снег – это в середине-то августа. На перрон проводницы выходили, закутавшись в казённое одеяло, а то и в два.

Чуть ли не неделю добирались до Читы. Но поездка оставила неизгладимое впечатление... Несколько минут поезд нёсся в темноте тоннеля. Вырвавшись из бетонной пасти, состав оказался на вершине горы. Внизу до горизонта отливала серебром водная гладь Байкала. Дух захватило от красоты, мощи и величия озера. Потом мне говорили, что

нет там гор, но почему-то в памяти Байкал остался как бескрайняя замкнутая вершинами водная чаша.

С нетерпением ожидала станцию Петровский Завод. Филологи меня поймут. Историческое место, связанное с именами декабристов: Трубецкого, Бестужева, Кюхельбекера, Муравьёва. Одиннадцать женщин последовали за мужьями на каторгу. В мировой истории немного найдётся героинь, которые бы разделили с мужьями тяготы жизни в остроге.

Станция разочаровала убожеством. Декабристы, как нас учили на лекциях, преобразили Сибирь, привив аборигенам навыки садоводства, огородничества, научили грамоте, музыке, ремёслам. Изменения оценить могло лишь местное население да историки. Нынешние путешественники по Транссибу пишут, что каток «преобразований» перестроечной поры раздавил малые города Сибири. Нам же из вагонного окна виделось, что и на окраинах Страны Советов кипит трудовая жизнь и всё как у людей, если сбросить со счетов адский холод...

А после было путешествие в Симферополь, запомнившееся вёдрами фруктов чуть ли не за три копейки, дынями, арбузами, которыми уральские пассажиры заполняли купе. Потом много раз бывала в Крыму, но в памяти остался незабываемый пейзаж первой встречи с полуостровом – на фоне чёрного бархата неба силуэты пирамидальных тополей.

Последняя поездка была разорительно-убыточна. Процедура сдачи-приёмки вагона требовала скрупулёзности, внимательности и большого опыта. Учёту подлежали подстаканники, ложечки, комплекты постельного белья, одеяла и ещё куча всякого скарба. Иногда ложки пропадали, за что начисляли штраф, в десятки раз превосходящий стоимость пропажи. Приходилось бежать в магазин, покупать 50-копеечную ложку. Студенты особо не заморачивались. Недоставало стакана – отдавали рубль.

Принимая вагон, особо въедливая проводница со стажером, перебрав одеяла, вдруг заявила, что в стопке не хватает нескольких штук. Нет, успорядала она, когда сызнала всё пересчитали. Вы-де сдаёте байковые, а надо верблюжьи. Доводы, что нам такие передали, не возымели действия. Составили акт и вывели из нашего заработка по сто рублей – половину студенческой зарплаты за всё лето.

Одно утешение – если бы не стройотряд, может, и не удалось бы увидеть Байкал, проехать по Транссибу, хоть одним глазком посмотреть на исторические места и осознать необъятность страны, которую соединяли железнодорожные магистрали.

✍ Ирина Коротких  
ответит на ваши вопросы  
на сайте [magmetall.ru](http://magmetall.ru)



Архивариус



© Дмитрий Румянёв

## Праздник с длинной историей

**В первое воскресенье августа труженики стальных магистралей страны отмечают свой профессиональный праздник – День железнодорожника.**

У него очень длинная история – это один из первых профессиональных праздников России. Учреждён он ещё в 1896 году. Приурочили новый праздник к особой для страны дате – дню рождения императора Николая I (25 июня по старому стилю или 6 июля – по новому).

Именно этот правитель начал строить в России первую железную дорогу. Она вела в Царское Село и использовалась в прогулочных целях. К этому же времени относится и появление первой всероссийской магистрали, которая протянулась от Санкт-Петербурга до Москвы.

До 1917 года День железнодорожника отмечался 25 июня. После Октябрьской революции этот праздник был упразднён почти на двадцать лет.

Традицию чествовать железнодорожников возродили только в 1936

году. В 1935 году с 25 по 30 июля в Москве состоялось совещание работников железнодорожного транспорта. На нём железнодорожники выступили с предложением возродить забытый праздник. Тогда в стране шёл период индустриализации, а железнодорожный транспорт имел очень важное значение для экономического развития.

Правительство выпустило постановление, согласно которому День железнодорожного транспорта СССР было решено каждый год проводить 30 августа.

Специальный выпуск газеты «Гудок», вышедший 29 июля 1936 года, сообщал общественности о том, что День железнодорожного транспорта объявлялся всенародным праздником.

В 1940 году вышло постановление правительства Советского Союза о переносе этого праздника на первое воскресенье августа. В 80-е годы XX века праздник переименовали в День железнодорожника.

В настоящее время праздник является международным: он отмечается не только в России, но и в Кыргызстане, Беларуси, на Украине и в некоторых странах Восточной Европы.