© Дмитрий Рухмалёв

Именно здесь впервые в России была установлена и обкатана диспетчерская централизация на промышленном транспорте. Один из тех, кто руководит диспетчерской работой, – **Андрей Пупейко**. В ЦЖТ он пришёл двадцать лет назад, вслед за отцом, начинал с должности монтёра контактной сети. В настоящее время работает поездным диспетчером железнодорожного района «ГОП», занимается планированием и координированием движения тринадцати локомотивов. В его подчинении 24 человека – локомотивно-составительские бригады и диспетчеры.

– Работа ответственная, без права на ошибку, – отмечает Андрей Викторович. – Деятельность района связана с движением, людьми. Поэтому главный критерий – безопасность. Вагоны должны уходить на комбинат – чётко, вовремя – несмотря ни на что.

Семейные династии, преемственность поколений здесь не редкость. **Сергея Силагина** в ЦЖТ привёл отец. «Можно сказать, за руку», – смеётся Сергей Александрович. Работал вагонником, помощником машиниста, сейчас – машинист электровоза, перевозит сырьё из известнякового и доломитового карьеров. Спустя годы железнодорожную династию продолжил уже его **сын Владислав**.

– Вырос на рассказах деда и отца и уже с детства знал, что буду работать на железной дороге, – признаётся Силагин-младший. – Трудиться в одном цехе с отцом очень ответственно. Нельзя подвести фамилию.

Машинист электровоза Наиль Горяев в этом году отмечает 35-летие работы в ЦЖТ. Пришёл в цех сразу после армии. Окончил курсы помощников машинистов, прошёл производственную, слесарную практику и приступил к самостоятельной работе.

– Волновался, конечно, поначалу, но более опытные ребята поддержали, подсказали, – вспоминает Наиль. – У нас ведь почему хорошо работать – потому что коллектив дружный. В беде никогда не бросят. Постепенно втянулся и сам стал помогать новичкам. Одну гору вывезли, вторую, а теперь карьеры рекультивируем, закапываем.

За годы работы **Наилю Горяеву** довелось поработать на тепловозах и электровозах. Переходить с одной тяги на другую тяжело, но интересно, отмечает он. Сейчас Наиль работает на «Савильяно». Его нынешний электровоз – особенный по всем статьям. Со старинными медными ручками, с интерьером, сохранившимся с прежних времён. Рассказывая о своей «Савильянке», Наиль оживляется:

– Если брать энергетическую группу, то здесь столько двигателей, реле, предохранителей. И всё нужно знать. Случись какая поломка, опытный машинист должен найти и устранить неисправность. Большинство действий выполняю на автомате – руки сами знают, что и когда включить. Это приходит с опытом.

– Работал машинистом электровоза, тепловоза, дизель-контактных единиц, – рассказывает свою трудовую биографию ветеран ЦЖТ **Александр Чумаков**. Цеху железнодорожного транспорта он отдал без малого сорок лет. – Попал случайно. До армии по семейной традиции работал водителем. Демобилизовавшись, решил устроиться на ММК. В это время набирали группу в цех железнодорожного транспорта. Помню, что первую смену отработал на локомотиве «Савильяно» № 23. Этот электровоз приехал в XXI век из далёкого прошлого. В 1932 году он считался образцом передовой технологии. В управлении простой, как велосипед. И очень надёжный. Два локомотива итальянской серии передали в музеи железнодорожной техники, а два работают по сей день.

Работа в цехе железнодорожного транспорта под силу далеко не каждому, считает Александр Васильевич и признаётся, что не раз после очередной тяжёлой смены в сорокоградусную жару или трескучий мороз появлялись мысли сменить сферу деятельности. Но, отдохнув, он вновь спешил на работу. Почему? Смущённо поясняет: прикипел за сорок лет к технике и людям.

– Всё представлял, какое количество руды перевёз за эти годы, – смеётся Чумаков. – С гору Магнитную, не меньше. Из магнитогорского рудника сырьё возил, из карьера Малый Куйбас, плюс привозную руду. Освоил все виды техники, существующей в цехе. Всё, что движется. Сколько километров «намотал» за сорок лет – не считал, но думаю, что земной шар обогнул. И не раз.

Сергей Третьяков может часами рассказывать: и о людях ЦЖТ, и о том, как обновлялся и усовершенствовался подвижной состав – более двадцати лет он возглавлял цех железнодорожного транспорта.

– В 1977 году после окончания горно-металлургического института ремонтировал ещё последние паровозы, работавшие на ММК, – вспоминает Сергей Васильевич. – Потом работал мастером вагонного депо в тресте «Магнитострой», в 1979-м вновь вернулся на комбинат, устроился в ЦЖТ и проработал здесь до пенсии. Так что большая и самая насыщенная часть моей жизни связана с этим подразделением. Мне посчастливилось работать с людьми, которые навсегда вошли в историю цеха: **Герман Михайлович Макаров, Максут Фадеевич Шагеев, Борис Фёдорович Назаров** – перечислять могу долго.

Трудовой стаж **Рашида Багаутдинова** – 33 года. Начинал помощником машиниста, затем перешёл в путевую службу. Вспоминает, что у большинства бригадиров и мастеров образование было всего пять–семь классов, но богатейший опыт позволял им справляться со сложнейшими задачами.

– **Михаил Никитович Михта** с пятью классами образования мог оперативно организовать бригаду хоть из десяти, хоть из ста человек, – отмечает Рашид Насипович. – Среди путейцев было немало женщин, которые не уступали в профессионализме и сноровке мужчинам. Что привлекало в работе? Постоянное общение, движение, отсутствие рутины. Один пример. Зимой 1977 года во время обильных снегопадов тепловоз с гружёными вагонами застрял на путях и его занесло по крышу. Освобождали его всем миром, привлекали даже военных на вездеходах. Так что скучать было некогда.

Новые горизонты

Руководство ЦЖТ уделяет внимание не только технике, но и людям. В цехе ведётся постоянная работа по улучшению условий труда. В текущем году завершён капитальный ремонт душевой в здании АБК. На всех станциях произведён косметический ремонт постов, комнат приёма пищи и гардеробных.

Железнодорожники активно участвуют не только в трудовых соревнованиях, но и в спортивных. Двенадцать работников цеха выполнили нормативы Всероссийского физкультурно-спортивного комплекса «Готов к труду и обороне», четверо стали обладателями золотого знака отличия ВФСК «ГТО».

– Стараемся поддерживать с коллективом обратную связь по вопросам охраны труда, безопасности движения, социально-бытовых условий, – отмечает **Сергей Гурьянов**. – Особое внимание уделяем профессиональному и личностному развитию персонала, каждому работнику цеха при желании предоставляем возможность продвижения по карьерной лестнице. Если сравнивать с 2015 годом, то сейчас практически на пятьдесят процентов увеличилось число сотрудников с высшим образованием. Проводим обучение, организуем дополнительные курсы.

В преддверии юбилея от себя лично и от руководства управления логистики хотел бы поблагодарить в первую очередь ветеранов за их неоценимый вклад в становление и развитие цеха. Мы хорошо знаем, в каких условиях они работали, через что им пришлось пройти, особенно в военный и послевоенный период. Желаю им здоровья и долголетия. Сегодняшнему коллективу хочу пожелать безаварийной работы и быть достойными свершений своих предшественников.

Елена Брызгалина