







# НАЧАЛО ПУТИ

Производственные темы на страницах газет, пожалуй, набили оскомину читателю еще во времена застоя. И сегодня мы первым делом ищем в газетах астрологические прогнозы, захватывающие рассказы о встречах с интеллигентами, живописующие сцены из жизни политиков и знаменитостей всех мастей. Но независимо от наших интересов жизнь различных производственных сфер продолжается. Встречаясь с производственниками, порой удивляешься тому, что раньше называлось «трудным энтузиазмом», а сегодня в него уже и верить-то перестали. Наверное, поэтому нам и захотелось продолжить рассказ о работе Ташкентского отделения Среднеазиатской железной дороги.

Дорога для пассажиров начинается с вокзала, для железнодорожников — из депо. О работе вокзалных служб мы рассказывали в прошлом выпуске «Магистраль». Сегодня мы хотим познакомиться с жизнью работников депо. Пожалуй, это одна из самых малоизвестных сторон жизни железнодорожников.

Наша с вами безопасность в пути в первую очередь зависит от мастера машиниста и технического состояния средств передвижения — локомотивов, электропоездов. А нынче, когда летние отпуска в разгаре и большая часть населения предпочитает передвигаться, так сказать, «малой скоростью», мы думаем, вам будет небезынтересно узнать, кому мы доверяем на время свои жизни.

## ДЕПО «УЗБЕКИСТАН»

Общие сведения о депо, его назначении и целях я получил от начальника электровозного депо «Узбекистан» Г. Е. Моделова.

Наше депо на сегодняшний день самое крупное в Узбекистане. И, пожалуй, уникальное. Только у нас ремонтируются, проходят профилактические осмотры электропоезда и электровагоны. Общее техническое состояние их зависит от наших работников. Задача заключается не только в ремонте подвижного состава. Это перевозка пассажиров и грузов, формирование локомотивных бригад, обучение плюс повышение квалификации машинистов и их помощников. Наше депо — очень сложный и универсальный механизм. Деятельность его весьма и весьма разнообразна.

Чтобы рассказать о ней, а главное, разобраться, что к чему, понадобится ни час и ни два. Геннадий Евгеньевич оказался прав: мне понадобилось два дня, чтобы только осмотреть все цехи и службы электровозного депо и лишь попытаться разобраться в этом сложнейшем производстве. И тем не менее я не рискнул сама рассказывать о работе депо, а предоставлю возможность сделать это самим железнодорожникам.

Депо наше сравнительно молодое — 15 лет как оно существует, — продолжает Г. Е. Моделов. — Но рабочий потенциал, опыт мы накопили за эти годы немалый... У нас дружный, слаженный и творческий коллектив. Это не бахвальство, придите к цехам, поговорите с людьми и сами убедитесь в правдивости моих слов.

Профессия железнодорожников особая. Среди нас практически нет случайных людей, это профессия рабочих династий. Почти у каждого второго нашего работника — машиниста ли, ремонтника ли — на железной дороге служил отец, дед. У многих здесь работают теперь и дети. Я с удовольствием бы перечислил такие династии, но боюсь обидеть тех, кого не назову. А чтобы назвать всех поименно, нужна будет не газетная полоса, а, наверное, книга.

То, что электровозы — наиболее современный вид железнодорожного транспорта, — общезвестно. Это и экологически чистый транспорт, и на сегодняшний день самый экономичный. Ведь цены на дизельное топливо, на котором работают тепловозы, непомерно высоки и растут день ото дня. Цена одной тонны его десятки тысяч рублей. Для читателя эта цифра мало что говорит. Поэто-

му я приведу пример — если раньше расходы предприятия на тягу поездов составляли 12–15 процентов, то в мае этого года общий уровень расходов возрос до 60. Чтобы проехать от станции «Узбекистан» до станции «Ченгельды» на тепловозе, требуется 1,5 тонны топлива, а расстояние всего 80 километров. Что говорить, какие затраты несет железнодорожная служба, когда расстояние измеряется тысячами километров! А надо учесть еще и то, что топливо мы закупали в России, а банковские расчеты с ней все сложнее и сложнее... Поэтому наше отделение и уделяет такое большое внимание использованию электроэнергии.

К 1994 году мы поставимся электрифицировать все железнодорожные пути нашего отделения. Немалая доля участия в этом будет принадлежать и нашему депо. Как я уже говорил, только у нас в депо готовятся к поездкам электрички и электровагоны. Поэтому мы и начали строительство большого цеха, в котором собираемся самостоятельно делать капитальный и текущий ремонт электровагонов и электропоездов. Вы не представляете, сколько проблем для нас снимется с его вводом в действие!

Раньше мы полностью зависели от централизованных поставок. С одной стороны, конечно, было удобно, но с другой... За каждой мелочью приходилось в центр обращаться. Хотя уже тогда мы своими силами производили некоторые детали, станки, делали текущий ремонт локомотивов. А сегодня нам приходится рассчитывать только на себя. Оговорюсь. У нас остались профессиональные отношения с железнодорожниками всех республик СНГ, мы покупаем электровозы, электропоезда и отправляем их для сложного ремонта в Россию, но стоит это все больших денег, да и нервов немалых.

К 1994 году, мы думаем, наш комплекс будет полностью введен в действие, и тогда мы вздохнем свободно. Уже сейчас часть служб этого цеха действует, хотя строительные работы продолжают.

Но, как гласит пословица, «соловья баснями не кормят». Разговоры разговорами, но будет лучше, если мы их проиллюстрируем. Иначе ни вы, ни ваши читатели не получите полной картины нашего труда — и начальный депю повед меня и знакомить со своим начальным и сложным хозяйством.

## КОЗА В ЭЛЕКТРИЧКЕ

Каждые 5 дней заходит электропоезд в депо. Уборка вагонов и санобработка, профилактический осмотр, ремонт, если таковой требуется. Эти вагоны электрички отремонтим, но стоит нам посмотреть, что будет с ними, когда они вернутся к нам через пять дней, — говорит Геннадий Евгеньевич, — хотя можете посмотреть

те, которые вернулись и ждут уборщиц. Следующая электричка, честно говоря, пустует. Стекла разбиты, грязь и запустение такие, что я не верю, будто пять дней назад здесь могло быть чисто. У некоторых сидений нет спинки, у других есть спинки, но нет сидений.

Мое немое удивление превратилось в разговор, с ведрами, вениками, тряпками заходили они в вагон. Я думала, они тоже удивятся такому разгрому, но нет, поздравлялись, по-деловому, обращая внимание ни на начальство, ни на меня, они стали скрести, чистить вагон, мыть окна. А когда я спросила, всегда ли такое творится, немолдая уже женщина, махнув рукой, ответила коротко: — Почти всегда, хорошо, еще сегодня коровье навоза нет.

А что, бывает? — поинтересовалась я. — Не без того, — ответила моя собеседница. — Бензин дорог, на машинах на базар скот возить частники, вот и приспособились в электричках переправлять. Иногда и корову запрячь умудряются. За всеми уследить трудно, когда, может, и контролеру глаза замажут, не все же безгрешные.

Слова уборщицы подтвердил и начальник депо. Да, действительно, так говорится, факты имеют место. — Понимаете, — говорит Геннадий Евгеньевич, — перевозка скота в электропоездах — это нонсенс, издержки рынка, пренебрежение элементарными правилами. Навоз можно убрать, хотя процедура не из приятных. Но вот посмотрите на эти помятые сиденья! А вот стекла, они не просто выбиты, хотя и бьют их нещадно, а вытаскивают вместе с рамами. Ведь электрички просто подвергаются, можно сказать, разбойным нападкам с целью разграбления, присвоения госсобственности. Я вам покажу вагоны, в которых все сиденья выдернуты.

У нас в депо две бригады работают только на восстановление сидений, мы их делаем из дорогостоящей древесины, потом привариваем. Но и это не помогает. Все равно воруют, причем воруют все: термоматрицы, приборы сигнализации. Печки, которые есть в вагонах, вырывают. Это настоящее бедствие.

Наша дорога не в состоянии оградить поезда от этих налетчиков. Хотя зачастую

## ДЕЛЬТАПЛАНЫ, ЛИМОНЫ И... ПЛАЗМЕННОЕ НАПЫЛЕНИЕ

Раньше одним из самых распространенных афоризмов был: «Не в деньгах счастье». Так, наверное, и осталось. Но даже без небольшого капитала жить становится все труднее и труднее. И не только частным лицам. Нелегко приходится и предприятиям. Поэтому и зарабатывают сейчас стремятся все и любыми доступными способами. Кто как может. Железнодорожникам где-то удаётся это легко, а где-то с трудом, но зато всегда честными методами.

Мне показывают установку, которую купили, как объясняют, давно и по дешёвке. Зато очень скоро ей цены не будет. Продукция, которую она уже начала выдавать для железнодорожников, весьма экономна. А в скором времени они собираются и зарабатывать на этой установке деньги, и, наверное, немалые. Но... чудные деньги считать — признак дурного тона.

— Принцип работы установки плазменного напыления, — объясняет А. Т. Голки, — интересен, наверное, только для специалистов, да и вряд ли неспециалист разберётся в нём. А дело в общем-то простое, мы напыляем специальные порошки на изношенные поверхности деталей, и они становятся как новые, даже лучше новых, так как повышается износостойкость и твердость там, где она нужна. В зависимости от напыляемого порошка — получаем ту структуру металла, которая нам нужна. Вот этот валик, что я держу в руках, очень нужная деталь на электровозах. После напыления, т. е. после ремонта, имеет пробег в два с половиной раза больше, чем новый.

Установку таких у нас две, причем обе купили весьма своевременно и выгодно. В скором времени, как только свои проблемы решим, обеспечим себя необходимыми деталями, сможем и со стороны заказы принимать. Желающие уже сейчас есть. Нефтяники хотят с нами сотрудничать, пожалуй,

ста. Но и нам, честно говоря, помогал и помогает НПО «Нефтехиммаштехнология».

Когда у нас возникают проблемы с установками, они всегда рады помочь. Правда, сейчас стало сложнее. Деньги, которые мы перечисляем за выполненную работу, плохо поступают. Правда, иногда везет, бывает светлые моменты, когда открываются технические кредиты на 2 — 3 дня. Так, мы успели проскочить, и недавно за новые электровозы рассчитались с Новочеркасском.

У нашего отделения планы больше — электрификация всей нашей магистрали, поэтому парк подвижного состава необходимо увеличивать. Проблем как таковых с оплатой у нас нет, мы всегда готовы заплатить. Но... трудности с банковскими операциями иногда весьма велики. Правда, мы находим варианты, платим, поэтому и заводы-изготовители идут на навстречу. Контакты у нас есть, вот если бы экономика еще работала нормально, вообще бы проблем не было.

Ну, проблемы всегда найдутся, — говорит Александр Николаевич, — так же, как и люди, которые смогут их решить. Уж как, кажется, сейчас трудно работать, но ведь находим решения. И деньги умудряемся зарабатывать, расширяем сферу своего влияния. Создали участки по выпуску товаров народного потребления и народнохозяйственного значения. Выпускаем двери, бетонные блоки для строительства домов. Теплицы у нас есть. И зимой, и летом выращиваем помидоры, женщинам на праздники — розы. Разбили участок под лимонарий. Надеемся урожай лимонов собрать.

Думаем наладить серийное производство двигателей для дельтапланов. Этот двигатель универсального назначения разрабатывался в центре научно-технического творчества «Магистраль» — есть такой у нас на железной дороге. Руководитель там И. М. Семин — энергичный, инициативный человек. Знаете, из тех, что сам не спит и другим дремать не дает.

Разработали они этот двигатель, испытали, а мы за эту идею ухватились. Выпускаем детали к этому двигателю, а собирают его в центре «Магистраль». Пока есть некоторые трудности. Но мы с ними, думаю, справимся. Тем более что двигатель этот универсальный, он и для моторной лодки, и для насосов, и для мотоблоков подойдет. Попробуем его для своих нужд использовать на железнодорожных дрезинах, сейчас ребята как раз над этой идеей работают. Так что, думаю, наладим скоро серийное производство этого двигателя.

Ну это, так сказать, лирическое отступление. Главная задача для нас — качественный и быстрый ремонт подвижного состава. И все наше производство поставлено на этот ремонт, чтобы сократить сроки ремонта не в ущерб качеству. Для этого мы постоянно совершенствуем свое оборудование, создаем новое.

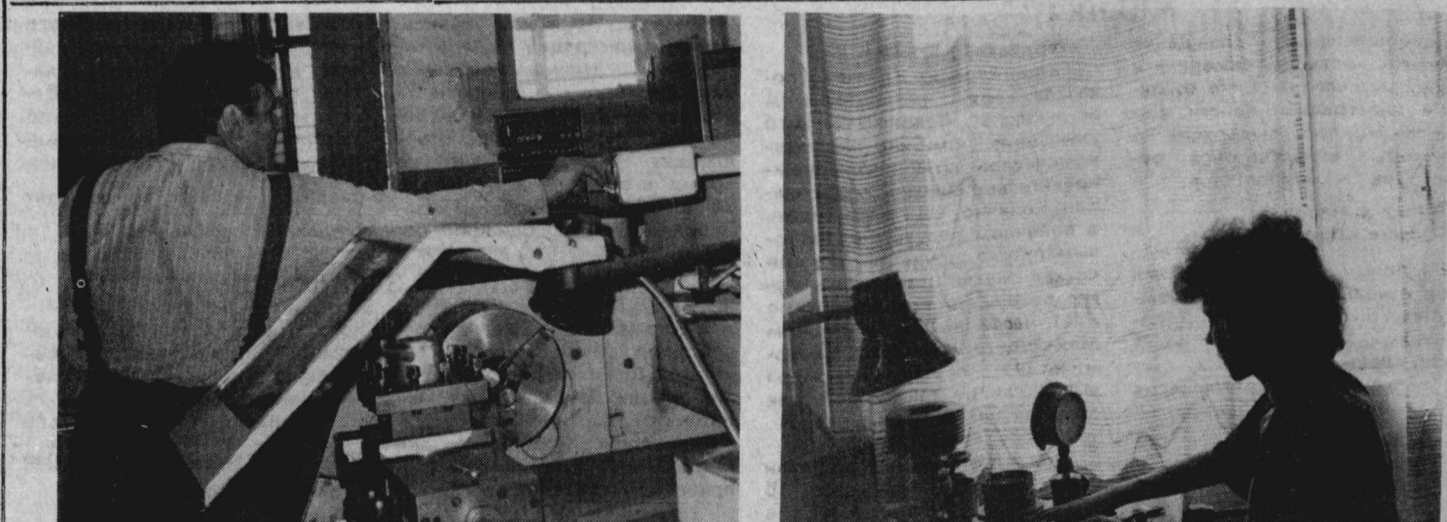
И мы опять из одного цеха попадаем на другой участок. А главный инженер продолжает свой рассказ: — Вот осваиваем плазменное напыление.

— Да, творческий подход к делу наших ребят во многом помогает производству. Сейчас мы вкладываем в него довольно большие

К сожалению, я успел рассказать об одной стороне жизни всего депо — чисто производственной, а существует и вторая сторона, как говорилось раньше, связанная с человеческим фактором. О том, как готовятся к поездкам машинисты и их помощники, об этих поездках, о трудностях и радостях этой профессии мы расскажем в следующем выпуске «Магистраль».

С. ГРИГОРЬЕВА.

(Продолжение следует).



НА СНИМКАХ:

- Токарь инструментального цеха П. Марга умело управляет с любимым оборудованием.
- В контрольно-измерительном лабораторном депо.
- В теплице депо зреет богатый урожай.

Фото автора.

## С ЧЕГО НАЧИНАЕТСЯ ДОРОГА?

Говорят, все дороги ведут в Рим. Все железнодорожные пути ведут в депо. Здесь они начинаются, здесь же и кончаются. Отсюда отправляются в путь пригородные электрички, электровозы. Здесь их ремонтируют, моют, чистят. Поэтому в первую очередь меня познакомили с цехами и участками, которые занимаются подготовкой подвижного состава к пути. До. А главными людьми здесь считаются ремонтники.

Если провести аналогию, то сравнить их можно, пожалуй, с врачами. Именно они ставят диагнозы, проводят профилактические осмотры.

Без недавних починов, отмыли... и заменили почти все сиденья. Эти вагоны электрички отремонтим, но стоит нам посмотреть, что будет с ними, когда они вернутся к нам через пять дней, — говорит Геннадий Евгеньевич, — хотя можете посмотреть

Культура и рынок

С дотацией или без нее?

ТАШКЕНТСКИЙ ОБЛАСТНОЙ ЦЕНТР КУЛЬТУРЫ ПРОФСОЮЗОВ ОТКАЗАЛСЯ ОТ ДОТАЦИИ ПРОФСОЮЗОВ И ПЕРЕШЕЛ НА ПОЛНЫЙ ХОЗРАСЧЕТ

До сих пор центр делал лишь робкие попытки...

получать прибыль за счет организации концертной деятельности...

культпросветучреждения в м и области на хозрасчетной основе...

ный самодельный коллектив «Хайтарма» Чирчикской обувной фабрики...

ФУТБОЛ

ЦСКА-клуб боевой

Портрет команды

Главный тренер — Берадор Хасанович Абдураимов...

Однако в ходе чемпионата тренеры увидели хорошую перспективу выхода в буферную зону...

Во все планы, стравившиеся на 1992 год...

В начале сезона 92 команду переименовали в «Пахтакор-79»...

У дружины ЦСКА младенческий возраст...

мировую, 38 мячей забито, 58 — пропущено...

В Кубке Узбекистана 1992 года столичные футболисты...

В нынешнем чемпионате республики ЦСКА всеялет оптимизм...

Пожоже, армейцы набирают обороты...

С. ДУМА

Дерзайте, талантливые!

В ознаменование 2-й годовщины независимости Республики Узбекистан...

- «Изобретай, Узбекистан!» «Исцеляй, Узбекистан!» «Сохраняй, Узбекистан!» «Твори, Узбекистан!»

К участию в конкурсе приглашаются учащиеся школ, училищ, техникумов...

На конкурс могут представляться: по разделу «Изобретай, Узбекистан!»...

по разделу «Исцеляй, Узбекистан!» — новые апробированные методы лечения...

по разделу «Сохраняй, Узбекистан!» — новые способы и технические средства...

по разделу «Твори, Узбекистан!» — литературные (художественные и публицистические) произведения...

Начало конкурса 1 октября 1993 года...

Материалы для участия в конкурсе направлять в Фонд имени Улугбека...

Для поощрения победителей конкурса устанавливаются следующие премии:

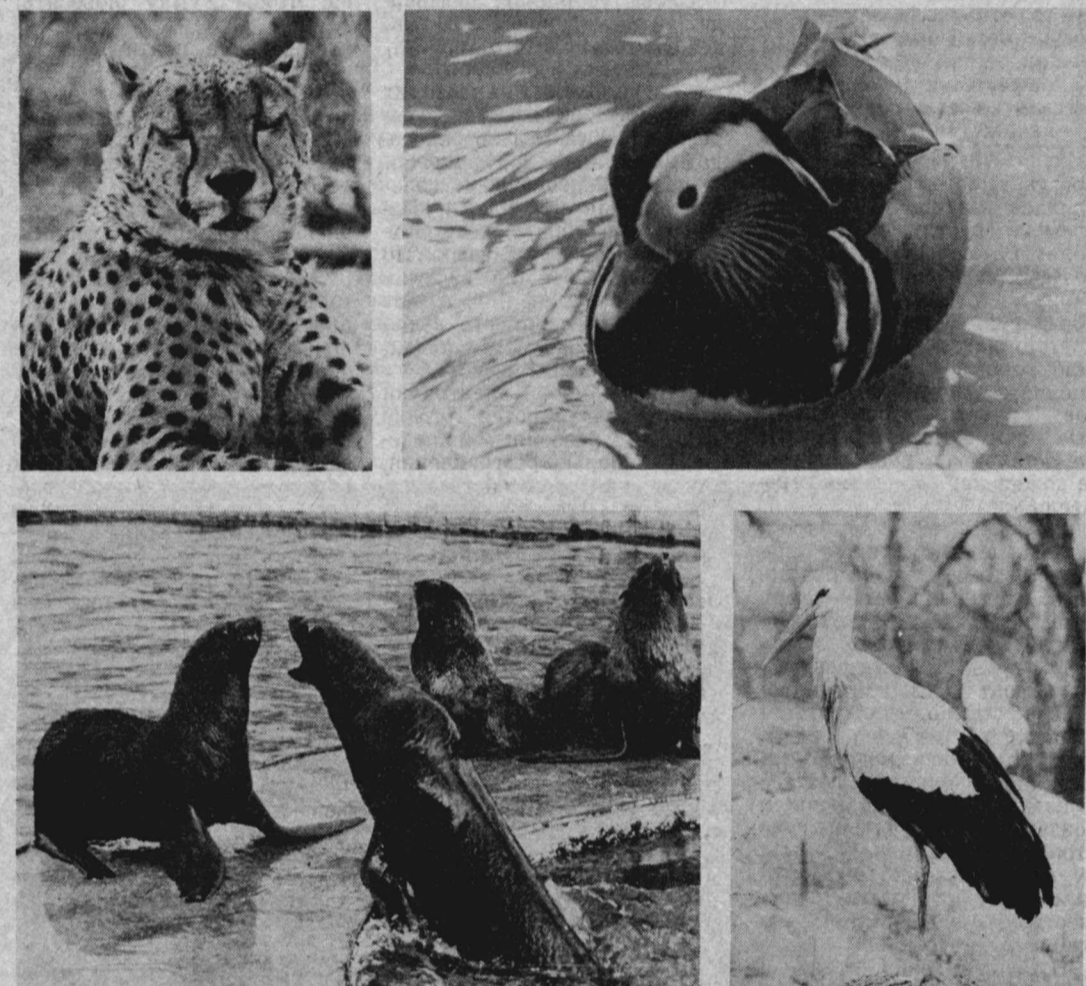
- 1. 5 путевок для поездки в зарубежные страны за счет Фонда имени Улугбека; 2. 10 первых мест — по 60 тысяч рублей каждое; 3. 10 вторых мест — по 30 тысяч рублей каждое; 4. 10 третьих мест — по 15 тысяч рублей каждое; 5. 20 дипломов и почетных грамот.

ПРОГНОЗ ПОГОДЫ

С 20 ПО 26 ИЮЛЯ

Как сообщали нам в отделе долгосрочных прогнозов Гидрометцентра Республики Узбекистан...

года. Температура ночью 19 — 24 градуса, днем 34 — 39 градусов...



Жаркое лето в Ташкентском зоопарке

...Знойный, словно пропитанный солнцем насквозь воздух. Духота. Раскаленный асфальт...

Человеку намного легче: на работе и дома можно включить кондиционер или просто «себягать» от жары...

Нерпам тоже неплохо: можно целыми днями плескаться в свежей воде — прямо, как в природных условиях...

сил нет. Вот и вынуждены «ныски» весь день лежать в укромном уголке...

ФАКТЫ, СОБЫТИЯ, КОММЕНТАРИИ ЗАРУБЕЖНЫЙ КАЛЕЙДОСКОП

Встреча «большой семерки»

(ОБЗОР МИРОВОГО ОБЩЕСТВЕННОГО МНЕНИЯ)

Завершившееся совещание в верхах «большой семерки» в Токио вызвало широкие отклики в иностранной печати...

«Гардиан», Англия Администрация Клинтона показала себя потенциальным источником экономического улучшения...

«Джарнал пост», Индонезия Улучшение условий жизни в развивающихся странах должно снизить поток экономических беженцев...

«Фрэнс суар», Франция Страны «семерки» достигли определенного прогресса. В прошлом году в Мюнхене они выразили свое удивление тем, что рост производительности не привел к росту экономики...

«Ди Вельт», Германия

Лидеры стран «семерки» концентрируются на России и Ельцине, при этом пренебрегая другими странами...

«Эксельсиор», Мексика

Страны «большой семерки» признали, что современные трудности в мировой экономике связаны не только со спадом, но также и со структурными недостатками экономики этих стран...

РЫБА ГИБНЕТ

Норвежский танкер «Бетула» с большим грузом серной кислоты, две недели назад выброшенной на мель у берегов мексиканского штата Мичоакан...

ОТ ОЖОГОВ

ры на распространенный министерством военно-морского флота Мексики доклад, отрицающий утечку с судна кислоты или топлива...

ЭТО ИНТЕРЕСНО

Уилмот. «Я понимаю, какая ответственность возлагается на меня. Я готова и могу выполнить эти обязанности»...

Остатки разбитого римского отряда осели на территории нынешнего уезда Юнчан, утверждают китайские специалисты...

ОБЩЕСТВО РАВНЫХ ВОЗМОЖНОСТЕЙ?

Критика политики внешней администрации США в отношении гражданских прав национальных меньшинств...

ОТСИДЕЛ ЗА ИНТЕРВЬЮ

Марокканские власти оспорили генерального секретаря Демократической конфедерации труда, члена Политбюро партии Социалистический союз народных сил Марокко Н. Амаути...

ЖЕРТВЫ ЦУАМИ

Пайзави, оставшийся после массивной бомбардировки, напоминает сегодня остров Окусир, принявший на себя главный удар мощного землетрясения...

ПО МАТЕРИАЛАМ ПРЕС-СЪЕЗДА

Адрес редакции: 700000, ГСП, ул. Матбуотчилар, 32.

СПРАШИВАЕТЕ — ОТВЕЧАЕМ «АЛЛО, ВЫЗВАЕТ ТАШКЕНТ...»

Содружества. Фактически с первого июля одна минута переговоров с абонентами Казахстана, Кыргызстана, Таджикистана, Туркменистана...

ОРГАНИЗАЦИЯ РЕАЛИЗУЕТ КАБЕЛЬНУЮ ПРОДУКЦИЮ ПРОВОД ПУНП, ПУН, ПВ-1, ПВ-3, ПВ-4, ПГВА КАБЕЛЬ ТП2Х0,4 АВВГ, ОСТАТКИ ТПП до 50 м. ТЕЛ. 41-88-20, с 9 до 17.00

ФИРМА TEKNEST-INFO НОВЫЕ ПОСТУПЛЕНИЯ программно-технические комплексы на базе IBM PC/AT 286, 386, 486 оргтехника (ксероксы, телефаксы) 67-25-57, 67-85-86

ПРОДАЮТСЯ антикварный рождь «Мольбах» черный 1.5X1.5 м... РЕМОНТИРУЮ АОНы. Тел. 77-56-93, после 19.00. Фотографирую торжества, свадьбы на дому. Тел. 23-10-90, 44-67-12, 76-18-69.