

ЖИВАЯ ПАМЯТЬ



Анатолий БОКОВ

СЕРИЯ
ЖИВАЯ ПАМЯТЬ

Анатолий Боков



17050266
МБУК ЧБС
г Сургут КР

Сургут, 2016

ОБЯЗАТЕЛЬНЫЙ
ЭКЗЕМПЛЯР

ББК 39.2г
УДК 625.1
Р 471

Издано по заказу Администрации г. Сургута

Авторы текста Г. В. Решетникова, И. В. Кондрякова
Редактор – составитель И. В. Кондрякова

Анатолий Боков / Администрация города Сургута. — Сургут; Екатеринбург: ООО «Типография ДЛЯ ВАС», 2016. — 32 с.: ил. — (Живая память).

Издание посвящено Анатолию Александровичу Бокову, первому начальнику Сургутского отделения Свердловской железной дороги. Его имя увековечено в названии одной из улиц Сургута.

Анатолий Александрович проработал самые трудные первые десять лет начальником отделения. За это время снискал себе глубокое уважение и признание его как лидера отрасли, о чем свидетельствуют награды и грамоты. Ему присвоено звание Почетного железнодорожника. А в год 50летнего юбилея с начала строительства железной дороги Тюмень –Тобольск –Сургут–Уренгой– Коротчаево, на здании ЖдЗ вокзала открыта мемориальная доска НОДу № 1 Анатолию Александровичу Бокову.

ISBN 978-5-905522-34-5

© Администрация города Сургута, 2016
© ООО «Типография ДЛЯ ВАС»

Линия жизни Анатолия Бокова

Значение северного плацдарма Свердловской магистрали, связавшего ключевые для экономики России регионы Крайнего Севера с «большой землей, трудно переоценить. У истоков становления Сургутского отделения стояла замечательная команда первопроходцев, которую возглавил Анатолий Александрович Боков. Легендарная личность, первый начальник отделения, достойно вынесший на своих плечах ответственность за судьбы людей и дело, которое ему поручили.

Скупые строки автобиографии личности такого масштаба совсем не похожи на те, что сегодня пишут еще совсем молодые, начинающие свой трудовой путь специалисты.

Автобиография первого начальника Сургутского отделения Свердловской железной дороги скромна до скупости и явно уступает сегодняшним характеристикам поступающим на работу. Конечно, необходимо восполнить этот пробел и представить человека, поставившего работу железной дороги на «гладкие» рельсы.

Автобиография

Я, Боков Анатолий Александрович, родился 3 января 1929 года в г. Маринке Кемеровской области в селе рабочего. Отец умер в 1985 году, мать в 1979.

В 1948 поступил и в 1953 году закончил с отличием Томский электромеханический институт инженеров ж.д. транспорта по специальности: паровозы и паровозное хозяйство. С 1953 по 1974 год работал в локомотивном депо Свердловск-Сортировочный кочегаром, помощником, машинистом паровоза, бригадиром, инженером, заместителем начальника, главным инженером, начальником депо.

С 1974 по 1978 год работал главным инженером Свердловского отделения железной дороги.

С января 1978 года с момента образования и по настоящее время работаю начальником Сургутского отделения Свердловской железной дороги.

В 1965 году заочно закончил Уральский электромеханический институт ж.д. транспорта по специальности: электрификация ж.д. транспорта.

С 1943 по 1965 год был членом ВЛКСМ с 1959 года — член КПСС.

С 1967 по 1977 год избирался депутатом железнодорожного районного совета. С 1968 по 1975 год — членом железнодорожного райкома КПСС города Свердловска.

С 1978 по 1987 год избирался членом Ханты-Мансийского окружкома КПСС, с 1979 по 1987 — депутатом Ханты-Мансийского окружного совета народных депутатов.

С 1987 по 1988 год был членом Сургутского горкома КПСС, с 1987 по настоящее время — депутат Сургутского городского совета народных депутатов Тюменской области.

За период трудовой деятельности награжден двумя орденами «Знак Почета», медалями «Ветеран труда», «За доблестный труд в ознаменование 100-летия со дня рождения В. И. Ленина», «За освоение недр и развитие нефтегазового комплекса Западной Сибири», золотой медалью ВДНХ СССР.

Министерством путей сообщения награжден двумя знаками «Почетный железнодорожник».

17 января 1989 год.

По маршруту Тюмень — Сургут — Коротчаево

Субботний день выдался солнечным, легкий ветерок освежал людей, находившихся на перроне железнодорожного вокзала в Сургуте. Среди спешащих к поезду пассажиров можно было увидеть группу людей с бейджиками. Они встречали пассажиров из Тюмени, где формировалась делегация для марш-броска по железнодорожной ветке Тюмень–Тобольск–Сургут–Коротчаево. Десант, состоявший из ветеранов большой стройки таким образом отметил полстолетия с начала строительства железнодорожной магистрали.

Поколению 21 века ныне трудно представить, что 50 с лишним лет назад в Сургут, как поется в песне, только самолетом можно было долететь. Правда, в период навигации на полную мощь эксплуатировалась матушка — Обь, по ней и малым речкам завозили грузы для новой отрасли, врубавшейся в жизнь сургутян и окрестных селений — строительной и нефтегазовой. О железной дороге местные жители и не думали, тем более среди них нашлось немало таких, кто и паровоз с вагонами видел лишь на картинке. Например, моя мама ездила на переезд, чтобы подивиться на новое средство передвижения.

А как пришла к нам железная дорога и собрались ветераны, чтобы вспомнить молодость и ударный труд на строительстве магистрали «Тюмень — Сургут — Нижневартовск — Новый Уренгой». Одним из инициаторов акции стал областной общественный фонд имени нефтяного маршала Виктора Ивановича Муравленко. В составе делегации были его представители, руководители Свердловской железной дороги, сын первого НОДа Анатолия Александровича Бокова — Сергей Анатольевич, бывший НОД Фанис Фаррахович Афлятунов, здесь к ним присоединились местные ветераны, представители администрации, гости, приглашенные на празднование Дня города и России, кто в прошлом потрудились на благо Сургута.

Импровизированный митинг начался у памятника тепловозу первого поезда, прибывшего в Сургут 15 июня 1974 года. Помощником машиниста приехал Рафик Александрович Куранов, так и оставшийся в Сургуте. Ему пришлось выступить одному из первых и вспомнить тот свой исторический приезд! И гости, и хозяева произносили поздравительно-похвальные речи. И это понятно, ведь действительно полвека назад эти люди прорезали новую дорогу среди болот и топей, рек и речушек! В честь этой даты в сквере железнодорожников заложили юбилейную аллею.

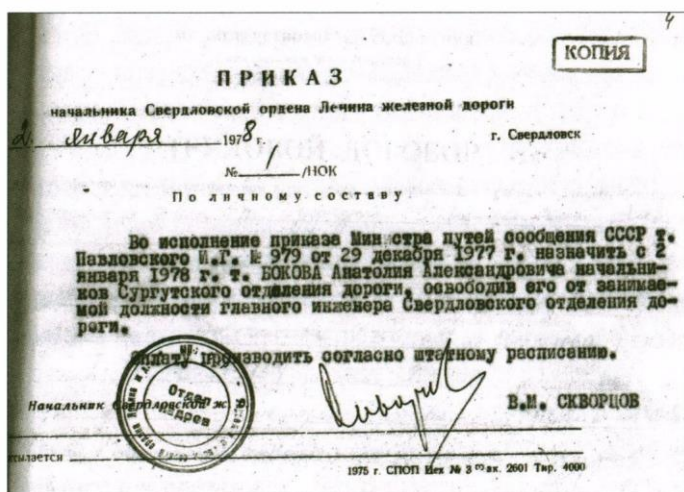
Щадящее солнце не стало скрываться, когда мы переходили к зданию вокзала. Здесь стояли огромные корзины цветов. Здесь открывали мемориальную доску Ана-

толию Александровичу Бокову. Право снять с нее полотно предоставили заместителю начальника Свердловской железной дороги Роману Викторовичу Лавриненко, который заметил, что железнодорожники всегда будут помнить Анатолия Александровича Бокова, первого начальника отделения ЖЭДэ, кавалера орденов Красной Звезды, «Знака Почета», медалей «За доблестный труд», «За освоение Западно-Сибирского нефтегазового комплекса».

Отдали дань уважения и начальнику «Тюменьстройпути» Дмитрию Ивановичу Коротчаеву, после немногословных речей так же возложили цветы к мемориальной доске Героя социалистического труда, фронтовика Д. И. Коротчаева. Она установлена на улице его имени, дом 26! Каким же стал теперь город, делегация смогла убедиться на организованной экскурсии по Сургуту, а также побывав в музеях транспортных строителей, железнодорожников и краеведческом музее!

Торжественной встречей, где многие ветераны получили заслуженные награды, закончилось пребывание делегации в Сургуте. Вечером участники десанта уезжали из города. Путь их лежал в Коротчаево, потому что это имя неотрывно связано с нашей железной дорогой, которую Дмитрий Иванович со своим коллективом, характерно, что с ним из Абакана приехали почти все, построил в рекордно короткие сроки. А Анатолий Боков встал во главе Сургутского отделения Свердловской железной дороги. Какой ценной и как строилась эта дорога железная, вспоминали ветераны.

А мы в этом издании расскажем устами Анатолия Александровича и его коллег, потому что в свое время и Боков и его соратники неоднократно становились героями наших публикаций. Попробуем создать портрет нашего современника.





Дорога идет на север

«В связи со сдачей в постоянную эксплуатацию железнодорожной линии Демьянка — Сургут и ходатайством Свердловской железной дороги: организовать на Свердловской железной дороге Сургутское отделение дороги с местонахождением аппарата на станции Сургут на хозяйственном расчете, самостоятельном балансе и счетами в Госбанке, включить в состав Сургутского отделения дороги железнодорожную линию Тобольск-Сургут, установив границу этого отделения по станции Сургут исключительно для Сургутского отделения» — это строки из приказа № 2926 Министра путей сообщения Ивана Павловского, подписанного 28 декабря 1977 года.

В тот период, когда вышел этот приказ, строители ушли далеко на север к Уренгюю, а эксплуатационникам пришлось начинать работу в сложнейших условиях: наряду с организацией движения предстояло решать важные бытовые проблемы. Железнодорожники, как правило, не ищут легких путей и способны нести тяжелый груз ответственности на своих плечах. Таким был первый начальник Сургутского отделения Анатолий Александрович Боков. Дед его еще до революции работал путейским рабочим. Отец, после окончания Томского техникума путей сообщения, стал бригадиром путейцев на Красноярской дороге, а затем начальником дистанции гражданских сооружений.



Здесь будет город-сад.

Анатолий Александрович не сразу продолжил дело своих родных, правда, трудовую деятельность начал в жилищно-ремонтной конторе на Кемеровской железной дороге: рабочий на разных работах, молотобоец зимой, летом — по горло занят в подсобном хозяйстве. Здесь он научился пахать, сеять, боронить, молотить. Про школу пришлось на время забыть, он остался за старшего, когда отца отправили на восстановительные работы. Но после возвращения отца Анатолий закончил десятилетку, правда в вечерней школе и поступил в институт.

Студенческие годы запомнились Анатолию Александровичу не только учебой. Между преподавателями и студентами была добрая дружеская атмосфера, особое уважение вызывала постоянная поддержка и готовность старших помочь во всем. Каждое лето студенты ездили работать в колхоз, и Бокову, уже готовому колхознику, пришлось обучать многих своих однокурсников умению работать на земле. Однажды, приехав к родителям в гости, Анатолий Александрович познакомился со своей будущей женой Валентиной, студенткой педагогического института. После пяти лет дружбы они поженились.

С отличием закончив Томский электротехнический институт инженеров железнодорожного транспорта, Анатолий Александрович по направлению приехал на Свердловскую железную дорогу. Его зачислили в штаб паровозного депо Свердловск — Сортировочный на должность поездного кочегара, а уже через короткий промежуток времени он становится помощником машиниста.



Дорога идет на Север. Походный штаб стройки.

Сильный характер, железная воля, настойчивость, творческое мышление молодого специалиста не остались незамеченными. Он быстро поднимался по карьерной лестнице. В 1959 году Бокова назначают заместителем, а в 1963 — главным инженером локомотивного депо. Много труда пришлось вложить в реконструкцию депо, в реорганизацию технологических процессов.

Тяга к знаниям, желание вносить в любое дело все новое и прогрессивное заставляют Анатолия Александровича постоянно повышать свой профессиональный уровень. Без отрыва от производства он получает второе высшее образование в Уральском электротехническом институте инженеров железнодорожного транспорта по специальности «Электрификация железнодорожного транспорта».

В 1974 году Анатолия Александровича назначают главным инженером Свердловского отделения железной дороги. Положение на предприятии было сложным, дорога не справлялась с пропуском грузов. Было принято решение о строительстве южного обхода — от станции Решеты до Арамиля — с выходом на главное направление. Занимаясь строительством, Анатолий Александрович хорошо узнал и путевское дело, и работу движенцев. И вот отсчет начал 1978 год, именно в зимнюю пору прибыл в Сургут и Анатолий Александрович Боков, первый начальник новой станции Сургут на железной дороге, которая пришла в город.

Море снега, нескончаемые нити вагонов, а вместо вокзала — деревянный сарай. Такую картину увидела перед собой команда первопроходцев, когда впервые прибыла на станцию Сургут принимать отделение в постоянную эксплуатацию. Это было 5 января 1978 года, а уже 12 небольшой коллектив железнодорожников приступил к работе. Именно в этот день сдали и приняли первый поезд. Несмотря на то, что по документам отделение уже существовало несколько недель, фактически его еще не было. Ни специалистов, ни жилых домов, ни необходимого оборудования.

Чтобы работать в таких условиях, нужен был сильный лидер. Таким человеком стал первый начальник Сургутского отделения — Анатолий Александрович Боков. Он навсегда вошел в историю отделения как легендарная личность.

— Его сильный характер, железная воля, талант руководителя не позволили пасовать перед трудностями, — рассказывает бывший главный ревизор отделения Николай Николаевич Мельников.

— В тяжелейших условиях ему удалось сформировать крепкую, слаженную команду, мастерски объединить людей и настроить их на позитивный лад.

Виктор Михайлович Головенкин, пенсионер, встречался с Боковым в 50-х годах еще до их работы в Сургуте в депо Свердловск-Сортировочная.

— Второй раз мы встретились 1 января 1978 года, — рассказал Виктор Михайлович, — в управлении железной дороги, когда наша бригада комплектовалась для отправки в Сургут. Первая дата работы сургутского отделения планировалась 5 января. Мы прибыли в этот день в полдень, встречал нас второй секретарь горкома партии Владимир Сергеевич Чертищев. Обсказал обстановку, какая задача стоит перед нами, и мы разошлись.

Поехали в ОВЗ (отделение временной эксплуатации), оно находилось на Юности. Это был длинный щитовой барак, там для железнодорожников Сургутского отделения выделили две комнаты. В одной расположились все мы, а во второй — Боков, замы, некоторые начальники отделов. Ждем, когда поступит приказ, но нам объявили, что приемка сургутского отделения переносится на 12 января 1978 года. А пока задача — знакомиться, готовиться к работе.

Ну, мы ходим, осматриваемся, прикидываем, правда, телефон у нас один и чтобы позвонить куда-либо по работе или по срочным делам очередь к аппарату выстраивается с утра и не исчезает до позднего вечера. До полуночи сидели и крутили диск телефона.

12 января в 18 часов все мы — начальники отделов выстроились в коридоре, идет Боков из своего кабинета. Диспетчеры: Селезнев, Каменская, Дятлова пошли принимать первую смену, открыли двери — зашли, минут десять прошло, гаснет свет и не только в нашем здании, но и во всем поселке. Открывается дверь, Боков кричит:

— НАТХА! (Отдел материально-технического обеспечения)

— Я отвечаю: слушаю!

— Боков: свечи надо.

— Понял! Бегом в 330 строительно монтажный поезд, а там уже все со свечками сидят. Давайте выручайте, соседи! — говорю им. — Кладовщик выдает ящик свечей. Прибегаю к своим, распечатаваю ящик сапогом, ломая доску, поскольку никаких инструментов нет. И так целую неделю мы жили и работали так сказать, при «лучине».

12 января утром Павловский проводит селекторное совещание совместно с заместителем министра транспортных строителей Степановым.

— Ну, вы там так сделайте, чтобы ваши работники встали из-за стола, а наши сели, чтобы все было готово для работы». 12 приходим к 7.30 на работу. Заходим, что такое? Даже света нет, пустые коридоры, двери кабинетов, переданных нам, открыты. Заходим в кабинет — шарим, выключатель есть, а лампочек нет, ни мебели, ни стульев, ни столов ничего — пустые комнаты.

Анатолий Александрович, зайдя в свой кабинет, опять говорит: НАТХА!

Я ему отвечаю:

— Дак, не только у вас, во всех кабинетах ничего нет. Все пошли в дежурку в ОВЗ, в 10 часов селекторное совещание с Павловским, он задает вопрос:

— Сургут. Боков! Приняли?

— Приняли! — отвечает Боков.

— Как вас встретили, — спрашивает Павловский.

— Никак!

И описал ситуацию. На том конце провода долгое молчание прерывается сообщением о переносе совещания на два часа. И за эти два часа на высшем уровне решали вопрос снабжения наших кабинетов всем необходимым.

Вскорости подъезжают на машине «овэшники», выгружают столы, стулья, телефоны устанавливают, ремонтируют, проводят, вкручивают. Начинается совещание:

— Боков. Сургут. Доложить обстановку.

— Кабинеты оборудованы, все готово для нормальной работы, — сообщает Боков.

С этого мы и начали работать, — подытожил Головенкин».

Масштабы задачи были необъятные. В целом тогда не только отделение, но и дорога не успевала перерабатывать грузы, которые шли на Сургут. По 50 брошенных поездов стояло на дороге, в каждом поезде по 70 вагонов, проехать было невозможно.



Много сил, энергии, организаторского таланта Анатолий Александрович вложил в формирование коллектива.

Эпизоды освоения

И все же держать высокие темпы разгрузки без развития станции оказалось неимоверно трудно. Вся надежда была на подъездные пути. Неоценимую помощь в их строительстве Бокову оказывал его коллега, начальник управления «Тюменьстройпуть» Дмитрий Коротчаев.

Помогали местные власти, тревожили милых грузополучателей. И эффективнее всего была одна «страшилка»: горком партии и комитет народного контроля. На некоторых станциях, Чимбулаты, к примеру, трубы выгружали прямо в болото. Снег растаял, трубы поплыли. После сдачи трубопровода с проверкой из столицы прибыл представитель народного контроля. Увидел горы брошенных труб, цемента, стройматериалов. Одного нерадивого начальника привезли с милицией и арестовали. За задержку вагонов под выгрузкой с руководителей снимали по два оклада, но главное было не ударить в грязь лицом, не подвести страну, доверие, на котором в то время было построено все.

— Поэтому, — вспоминает Вячеслав Васильевич Черемисин, заведующий музеем железнодорожников — когда я, будучи заместителем начальника станции Пеле, нынешняя станция Ноябрьск — 2, допустил сход вагонов, а сход вагонов — это брак. Это происходит в тех случаях, когда не убирают «башмак» с рельсов и колесо поезда наезжает на тормозной «башмак». Колесо, перекатываясь, назад на рельс не попадает и остается внутри колеи, что и считается сходом вагонов, то есть браком.

Так вот, все это дело зафиксировали, оформили, составителя поездов наказали, а меня, как заместителя начальника станции по оперативной работе — это мое хозяйство — вызвали к Бокову.

Надо сказать, что мы были знакомы с ним, ну, как знакомы — здоровались в коридоре. И я — наивный полагал: какой душевный человек. Вот он выйдет покурить в коридор, а он любил покурить в коридоре в здании административно — бытового корпус — 1, на втором этаже, я его в это время и встречу и все время думал еще: кем он работает? А мне: «Да ты что?! Это же начальник отделения дороги». А я: — Какой хороший начальник, какой добрый, спокойный. Пока он как-то не отчехвостил меня по телефону за выгрузку вагонов жестко, с применением не литературной лексики.

Смысл этой лексики заключался в том, что если такой — сякой не выгружу вагоны, то уеду назад на Украину в теплый климат, а здесь надо работать в том климате, который есть. И выгружать вагоны и настраивать работу так, чтобы все занимались этим вопросом на полную мощность, применив и увеличение мощностей механизмов, и возможности людей при пиковых ситуациях, когда норма поступления вагонов того или иного предприятия превышала норму, оговоренную в договорах.

Я это все понял, стал исправляться и от этой критики ушел. И тут мы встречаемся в коридоре, ревизоры ведут меня на разбор. Мы как, водится, поздоровались, он осведомился по-доброму: «Че тут? — отвечаю: «Ну, дак на разбор пригласили». Боков, одобрительно-заговорщчески замотал головой: ну, это надо, по-отечески так.

Минут через десять заводят меня ревизоры к Бокову, обсказав суть вопроса: так и так. Он на меня этак смотрит как Ленин на буржуазию, и в одночасье переменялся, и зарычал: «Так это ты — бракодел? «Я оробел: «Ну, да! — Так это я с тобой за руку здоровался, так как ты — бракодел и руку мне свою подавал?!»

Уже и брак в сторону ушел. Чувствую себя подлецом страшным: я с легендарным Боковым здороваюсь за руку, а у самого брак на станции. Ну, отделал меня чище белочки и все, больше не было такого — Бог миловал. Горяч был, но отходчив и очень болел за людей, зря не наказывал, давал возможность работать и исправлять промахи. Заботился не только о производстве, но и о быте железнодорожников».



Сам Анатолий Александрович вспоминал время становления на Сургутском отделении дороги с некоторой долей сентиментальности.

Уже деревья стали большими

— Нам дали направление на поселение в купейный вагон, где уже проживало семь семей, — рассказывала Людмила Васильевна Варганова. — Условия жизни лучше и не вспоминать: вода только для отопления, деревянный туалет на улице. Поставили электроплитку и по очереди готовили ужин на всех. Самым популярным был суп из балатонского салата с тушенкой, варили его в пятилитровой кастрюле. Жили очень дружно!

Это случилось через восемь месяцев после нашего приезда в Сургут. Стояли крепкие морозы, и в вагоне перемерзла система отопления. Поэтому все жильцы разошлись по знакомым, остались на ночевку одна семья и проводница. Нас приютили друзья, а уходя, мы прихватили лишь документы. Ночью вагон запылал. Все сгорело в один миг, погибла и проводница. Практически мы остались на улице, но на помощь пришел профсоюзный комитет отделения, выхлопотал для нас квартиру, и мы привезли в Сургут своего сына».

Как вспоминает участница первого десанта Галия Джуманова, что из Свердловска до Сургута будущие железнодорожники, разместившиеся в трех вагонах, добирались трое суток.

— Конечно, каждый из прибывших на новую станцию Сургут, — вспоминала она, — рисовал в своем воображении картину будущего места жительства и будущей работы. Как



Общение с трудовым коллективом, с каждым человеком, независимо от его ранга и чина, было для Анатолия Александровича настоящей потребностью.

говорят в таких случаях, действительность превзошла все ожидания. Служебных помещений фактически не было, под них выделили малоприспособленное здание, где для финансистов поставили два стола, а остальные службы пользовались одним столом по очереди. Не хватало стульев, элементарных канцелярских принадлежностей.



Ключи от нового дома. Будет новоселье.

Дошли. До Нижневартовска!



Боков с кем-то договорился, и для нас, женщин — специалистов, выделили комнату в общежитии поселка Юность. Туда мы приходили только ночевать, так как работали до 9–10 часов вечера. Мне тогда приходилось исполнять обязанности нескольких специалистов. В это время в отделение было прикомандировано много работников со всего Советского Союза: машинисты, их помощники, дежурные по станции, составители поездов. Срок командировки — месяц, и ежедневно в финотделе скапливалось немало людей, ждущих расчета. И если мы не успевали, то за каждый просроченный день снова начисляли зарплату.

Он считал, что самое серьезное — это люди и развитие станции. По прошествии времени с нескрываемым интересом оглядывал поднявшиеся до уровня пятиэтажек тополя в железнодорожном микрорайоне Сургута. «Какие вымахали! А ведь сажали кустики», — удивлялся он.

Рядом с первым жилым домом, который благодаря заботам Бокова построили в первый же год создания отделения, вырос целый городок благоустроенных коробок.

— Плодитесь! — сказал главнокомандующий, вручая ключи от квартир счастливым, переселившимся из купе вагонов, служившим им домами.

*Поселок ж.д.*

Говорят, с чьей-то легкой руки эти вагончики в народе называли деревней Боково.

Кондукторы единственного в ту пору автобуса 103-го маршрута, который курсировал от города до здания старого вокзала, гордо объявляли остановку — «Деревня Боково», а не контейнерная площадка. Узнать об истинности данного факта у самого Бокова теперь нет возможности, поэтому пусть он останется желаемой реальностью.

Много сил, энергии, организаторского таланта Анатолий Александрович вложил в формирование коллектива, в организацию работы всех служб и участков. Он очень хорошо понимал, что закрепить квалифицированные кадры в северном городе можно только добротным жильем, созданием нормальных условий труда и быта. И поэтому много строилось не только производственных помещений, но и жилья. Уже в 1978 году на станции Сургут были заселены первые три дома, введено в эксплуатацию временное здание локомотивного депо, организована экипировка локомотивов. В октябре 1979 года открылся первый детский садик. И все это делалось параллельно с выполнением главной задачи — доставкой грузов, жизненно необходимых предприятиям бурно развивающегося нефтегазодобывающего комплекса.



Сургут встречает первый поезд.



Триумфальная арка.

За гранью возможного

Анатолий Александрович так вспоминает то время:

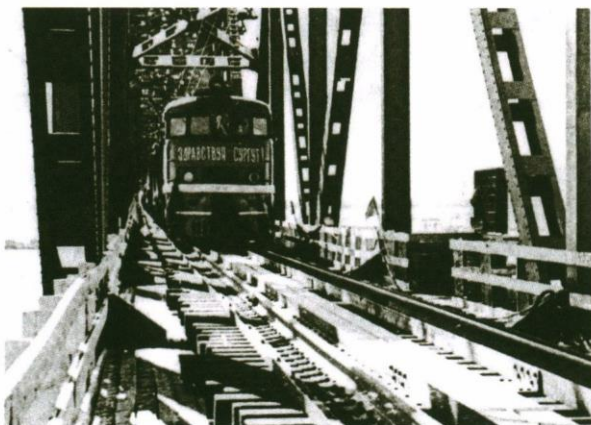
— Прибыли в Сургут 5 января 1978 года. Было не очень холодно, падал снежок. Вагоны, в которых мы приехали, поставили в тупик, в них и стали жить. На следующий день предстояло определяться, где брать рабочую силу? Пошел к начальнику отделения временной эксплуатации, спросил, кого он может из своих рабочих и аппарата выделить? Тот, не раздумывая, ответил, мол, бери любого, кто пойдет!

Начальник отдела кадров Николай Григорьевич Синицкий пошел агитировать людей, но никто не соглашался. Да и кто даст согласие, когда наша зарплата составляла 70 процентов



Коллектив локомотивного депо Сургут на коммунистическом субботнике. 1980 г.

от их заработной платы, хотя работали в одних условиях? Звоню в отдел кадров дороги, говорю: «Никто к нам не идет работать. Давайте решайте что-то, чтобы платить одинаково». Тогда и был издан приказ, на основании которого все на линии остаются на своих местах и подчиняются мне, а зарплату платило отделение временной эксплуатации. Как же работать? Деньги получают в ОВЭ, а я должен командовать. Дашь команду — как в пустую бочку.



Первый пассажирский поезд следует по вновь открытому мосту через р.Обь.



*Планы-обязательства
первостроителей ст.Ноябрьская.*

Вчерашних хозяев путей не привлекал заработок новых владельцев и жесткий спрос за дело. У железнодорожников устав, дисциплина, порядок, а строители привыкли жить вольготно. Многие «овзшники» отказались работать в отделении. Зато оставшиеся вошли позднее в его золотой фонд, например, начальники станций Юность Комсомольская, Мегион Галина Мостовщикова, Дмитрий Демиденко и другие.

Но, несмотря ни на что, 12 января наш маленький коллектив отделения приступил к работе. В первый день сдали один поезд и один приняли. Как свидетельствуют воспоминания и документы, в тот первый год НОДу удалось уговорить многих специалистов из отделения временной эксплуатации. Начальники станций остались работать, к жестким требованиям хозяев дороги привыкли.

Понятно, что не все вспоминал Анатолий Александрович, рассказывая о формировании костяка нового отделения. Было все намного сложнее и трагичнее. Сверху требовали увеличения пропускной способности дороги и сокращения сроков выгрузки вагонов, а на месте не хватало как профессиональных железнодорожников, так и просто рабочих рук. Техническая оснащенность во многом желала быть лучшей.

По натуре самолюбивый и настойчивый Боков понимал: можно убеждать людей, но им нужны еще и нормальные условия для работы. Тогда он и принял решение строить подъездные пути.

— Как-то на планерке я говорю своему начальнику отдела пути Александру Антоновичу Покидову, — вспоминал Анатолий Александрович. — Через полмесяца твердо



Право разрезать ленточку было доверено лучшему бригадиру монтажников МО-29 Ю.Ф.Гончарову.

ставь под выгрузку 1800 вагонов, сделай раскладку, чтобы снабженцы обеспечили подачу и уборку вагонов. Покидов засмеялся: «Через 10 лет мы ваше задание, возможно и выполним!». Но мы добились этого в тот же год. Буквально весь коллектив занимался подачей и уборкой вагонов. Дежурные по станции не привыкли к такому темпу, но старались. При четкой работе дошли до приема 24 составов! Казалось бы незначительный факт в жизни коллектива, но он характерен для описания событий первых лет жизни нашего отделения».

За первый год работы коллектив записал в свой актив три миллиарда тонно-километров, на 500 миллионов больше, чем ОВЗ за восемь лет! Достижения сургутских железнодорожников не остались незамеченными. В 1979 году им дважды присуждалось переходящее Красное знамя МПС и ЦК профсоюза отрасли, переходящее Красное знамя Свердловской железной дороги.

— Как-то пришел ко мне начальник отдела кадров, — вспоминал Боков. — Жалуется, что вновь прибывшие молодые люди плохо знают свое дело. Говорю ему: «Быть того не может, уровень преподавания — то улучшается. Веди их сюда, побеседуем». Беседовал два часа, после этого поделился своими впечатлениями: «Эти ребята знают столько, сколько мы с тобой сейчас знаем, а ведь они только что из института, а мы уже полжизни проработали». Больше ничего подобного кадровик не говорил. Люди внимания требуют, расположишь их к себе, они все расскажут, не утаят. Я всегда любил молодых специалистов, знал, что они сменят нас».



Всем миром за дело!

Руководитель и лирик

Резкий, жесткий стиль работы Бокова, возможно, не каждому был по нутру. Но ветераны отделения помнят доброе, внимательное отношение к себе со стороны Анатолия Александровича. Он глубоко вникал в судьбы коллег, искренне интересовался их проблемами. Все, кто непосредственно общался с ним по деловым и личным вопросам, всегда получали поддержку, душевное удовлетворение, полезный совет. Общение с каждым человеком, независимо от ранга и чина, было для Анатолия Александровича настоящей потребностью. Для простого железнодорожника дверь в его служебный кабинет была всегда открыта.

Сам Анатолий Александрович вспоминал время становления на Сургутском отделении дороги с некоторой долей сентиментальности.

— Несмотря ни на что, время было интересное. Ранним утром спешил на работу, чтобы узнать сводки дня: сколько приняли вагонов, сколько выгрузили. Это основа, стержень нашего присутствия на севере. Требовалось срочно разгрузить пути, до отказа забитые составами, реанимировать Свердловскую магистраль и сеть в целом, и мы это сделали.

Особого внимания заслуживают и его отношения с женой Валентиной. С ней Анатолий Александрович жил очень хорошо, о работе не разговаривали, а судили мирно с интересом о книгах, которые читали, фильмах, которые смотрели. При других он ее всегда



Анатолий Александрович за производственные успехи и ударный труд отмечен правительственными наградами.



*С женой Валентиной Павловной
Анатолий Александрович
жил душа в душу.*

уважительно называл Валентина Павловна. А так Валентиной, никаких уменьшительно-ласкательных прозвищ и имен.

— Сегодня Валентина у меня стряпала пирог, шаньги, да так вкусно, — вспоминал в своем рассказе Виктор Михайлович Головенкин не раз бывавший у них дома, и работавший с Боковым не один десяток лет. — Валентина Павловна работала завучем в 20 школе.



Младший сын — Сергей Боков.

Он ее неизменно провожал до работы. У них было два сына Игорь и Сергей. Сергей стал железнодорожником, а Игорь увлекся, как теперь говорят «айти» технологиями, уже тогда очень хорошо разбирался в этих вопросах, и Боков очень гордился, что сын знает больше чем он и много того, что очень удивляло Анатолия Александровича.

За десять лет, в течение которых Боков возглавлял отделение, на станции Сургут вырос целый микрорайон, со всем набором социальных учреждений. Под его руководством Сургутское отделение превратилось в мощный транспортно-производственный комплекс, обеспечивавший доставку грузов на север и сегодня обеспечивающий ускоренное развитие северных городов Тюменской области.

Через десять лет А. А. Боков ушел на пенсию, хотя силы еще были. Уехал в Свердловск, пытался вписаться в коммерческую струю, но не смог. Вернулся обратно в Сургут, здесь и умер 3 ноября 2009 года. Похоронен на Чернореченском кладбище.



Митинг по случаю открытия мемориальной доски Анатолия Бокова, 2016 год.

РАСПОРЯЖЕНИЕ АДМИНИСТРАЦИИ ГОРОДА № 492 от 31.03.2016

О присвоении наименований улицам

В соответствии с распоряжениями Администрации города от 30.12.2005 № 3686 «Об утверждении Регламента Администрации города», от 13.05.2013 № 1619 «О городской комиссии по топонимике», на основании решения городской комиссии по топонимике:

1. Присвоить улицам города Сургута следующие наименования:

1.1. Улице 44 «З» в границах от улицы Ивана Шидловского до улицы Аэро-флотской — улица Анатолия Бокова.

1.2. Улице в границах от кольца восточной объездной дороги до улицы Энергостроителей — улица Туманная.

2. Контроль за выполнением распоряжения возложить на заместителя главы Администрации города Пелевина А. Р.

Глава города Д. В. Попов

В зеркале прессы

И паровоз вперед летит

Анатолий Александрович Боков, начальник Сургутского отделения Свердловской железной дороги хорошо помнит рассказ деда, тоже железнодорожника. Как тот, бывало, со значением говаривал, что в его время с пассажирскими поездами можно было сверять часы. Внук его сегодня, не вдаваясь в подробности, объясняет, что единственным желанием в его детстве было стать железнодорожником.

Это и понятно, ведь родился он в семье железнодорожников. Дед и отец его, как, впрочем, теперь и он с сыном Сергеем с неизменным нехитрым чемоданчиком отправлялись в путь.

— В самом начале будущего января наше отделение железной дороги отметит первое десятилетие. Дорога пришла сюда раньше — летом 1975 года, когда хозяином было ОВЗ- отделение временной эксплуатации. Еще свежи в памяти коренных жителей, а многие из них в глаза не видели поезда, воспоминания об этом дне. Митинг по случаю прибытия, символическая ленточка, цветы, — говорит Анатолий Александрович. Не всем удалось попасть на этот праздник! А кто пришел, хорошо запомнили тот момент».

С первым десантом железнодорожников из Свердловска прибыл Анатолий Боков. На его плечи взвалили нелегкую ношу, да и сам он этому не противился. Заманчивым показалось начинать все с нуля: работу всех служб, участков, всего коллектива, всей станции, пройти очередную ступеньку своей жизни и биографии.

Тогда, в юности, когда он выбирал профессию, сомнений не возникало: только на ждз. Он и в институт поступил на факультет механиков паровозов. Затем закончил еще один вуз. Тогда и сейчас путеводной звездой в жизненной вселенной ему служили и служат два человека — отец Александр Иванович и начальник депо в Свердловске — Василий Васильевич Лебедев. Обоих уже нет в живых, но их дело продолжает А. А. Боков. Лебедев был одним из тех, кто дал ему рекомендацию в партию, который служил примером образцового отношения к работе. Запомнился Борис Черных — человек неуживчивый, принципиальный. Он тоже рекомендовал молодого специалиста в партию. Да и после вступления Борис не забывал о своем подопечном! Требовательный, хоть и не совсем удобный был Борис Черных человек! Уроки старших товарищей, их поддержку, помощь разве забудешь?!

Но уроки еще и важны в практическом применении в жизни. Тебя воспитали, научили, отдай долг и ты! Как когда-то твои старшие товарищи! И Боков теперь непременно встречает молодых специалистов, беседует, старается их понять.

— Вот принято сейчас брюзжать, ругать молодежь, такая она и этаякая,— говорит.— А у меня душа радуется после встреч с молодыми специалистами! Как они подкованы, как глубоко знают теорию. Порой трудно дотянуться до них»! А за плечами моего собеседника не только два института, но и солидный опыт и специалиста, и руководителя!

Так вот я о точности поездного расписания. Кому не известно, что прошлой зимой да и в иное время, поезда, идущие на север выходили и выходят из графика! Судить по прошлой зиме не будем. Злая и морозная выдалась, осложнила и без того напряженную обстановку на магистрали. Путьцам пришлось исходить, изъездить дорогу вдоль и поперек, сменить не однажды не выдержавшие морозов рельсы. Дело это пятнадцатиминутное в доброе время зимой отнимало до двух часов. Заносы еще тормозили движение. А пассажиры и грузополучатели не переставали и не перестают возмущаться нарушением графиков прибытия составов, им ведь каждому не растолкуешь, что дорога сегодня и строится и эксплуатируется!

Анатолий Александрович достает карту-схему, где красными линиями намечены двухпутные участки магистрали. Не простое это дело— пропуск составов: возможность однопутки очень и очень ограничена. А поток грузов все время нарастает. Необходимость строительства ждз была обусловлена, в первую очередь тем, что промышленное освоение севера требовало бесперебойной доставки материалов, оборудования, механизмов.

Поэтому, несмотря на гиблые болота, множество водных преград, упорно шли к цели строители. Строительство этой ветки— яркая страница в биографии края, который становится удобным и благоустроенным местом проживания людей, осваивающих нефтегазовые месторождения и строящих город. Об истории ее строительства еще напишут, соберут воспоминания, оставив у потомков память о себе!

Но экономисты различных предприятий сегодня подсчитали, что значительно снизились транспортные расходы на доставку грузов. Что железнодорожная магистраль в отпускную пору берет немалую долю пассажиропотока на себя. Комфортно добираться до полей с грибами и ягодами горожане: уезжают утром на пригородном поезде, а вечером возвращаются назад! Самым надежным средством транспорта стал поезд!

Сегодня на стальной магистрали начали внедрять белорусский эксперимент, которому пока нет точного названия. Заключается он в том, что у коллектива значительно повышается зарплата. Для этого необходимо выполнить ряд условий: повышать трудовую дисциплину, внедрять новшества, пересмотреть обязанности ИТР, аттестовать рабочие места, увеличить межремонтный период работы локомотивов.

Эксперимент уверенно пробивает себе дорогу. НОД говорит, что намного легче стала его ноша, ноша руководителя. Больше самостоятельности просматривается. К примеру, в колдоговоре...

*Возложение цветов
к памятнику первого поезда,
2016 год.*



— Раньше,— замечает Боков,— чтобы подписать его, неделю обиваешь пороги в кабинетах руководителей. Теперь на это уходит меньше времени. Или вот социалистическое соревнование. Чего только не найдешь в его условиях? И перечень должностных обязанностей и цифр. Все, только не живое дело, не соревновательный дух. Не мудрено, что многие железнодорожники не знают, каков их вклад в дело, потому что условия раскиданы по 20—30 пунктам».

А вот в социальном плане перемены очень и очень незначительные. Бокова волнует сегодня подача тепла в жилые дома и на объекты. В прошлую зиму, благодаря блочной котельной, перебились. Нынче добавились жилые дома и должен вступить в строй ждз вокзал. Где брать тепло? —волнующий для НОДа вопрос.

Всю свою жизнь Анатолий Александрович Боков — неизменный полпред коллектива в Советах, органах власти, старается привить людям любовь к работе, какая бы она ни была? В каждую надо вкладывать душу.

— Если мне это удастся, то я спокоен! — говорит он.— С чистой совестью могу оставить свой участок — тылы, считаю, подготовлены!»

В подтверждение приведу цифры. Сегодня погрузка вагонов составляет 150 процентов, грузооборот —100. Мощные составы проносятся по стальным путям. Стовагонники тащит локомотив на участки Ноябрьск — Сургут — Сывдарма. Формируются составы на горке и растаскиваются в основном в северном направлении — там кипит стройка.

Разошьют вторые пути загруженные участки дороги и « наш паровоз вперед лети». Тонны и метры воплотятся в улицы и города, скважины и нефтяные магистрали. В труд созидателей вливается труд железнодорожников, последовательных инициаторов « великого почина».

*Галина Кондрякова
(газета «К победе коммунизма», 4 июля 1987 г.)*

Там, где рельсы сбегаются синие

Мое детство прошло в Новосибирске, на крупном железнодорожном разъезде, где встречаются поезда на однопутной линии. На разъезде они могут разминуться, пропустить, обогнать один другого. В этом месте стальных нитей раз в десять больше — на-верно поэтому наш разъезд и назывался Первым. Пробежав несколько сотен метров параллельно друг другу, пути вновь как бы сливаются, и железная дорога уходит дальше, в необозримые дали Западной Сибири.

Из окна родительского дома было видно, как проносятся поезда — пассажирские, пригородные, товарные. Вся социальная инфраструктура нашего района была вращена железной дорогой: и поселки, и клубы, и школа, где я училась, и три-четыре завода средней мощности работали всё на то же всеильное МПС.

Мой отец, конечно же, был железнодорожником, инженером, коммунистом, на-гражденным еще перед войной суперпопулярным в профессиональной среде Знаком «Почётный железнодорожник». Каждый день он отправлялся на завод в неизменном форменном кителе — зимой еще и в шинели. Немного погодя за мной забегала под-ружка, и мы неслись в школу. Нечего и говорить — все наши пути-дороги пролегали по многочисленным стальным путям или тропинкам по краю насыпей.

В первое воскресенье августа всё население дружно отмечало День железнодорож-ника. Папа надевал праздничный китель с погонами и отправлялся с друзьями-завод-чанами выпить стопочку-другую, обсудить международное положение, спеть про «ди-кие степи Забайкалья» (наша семья долгое время жила там) .

Через несколько лет железнодорожное полотно моей жизни совершило поворот и привело меня в далёкий северный край. И здесь жили люди — но сюда не шли по-езда. Сургут был оторван от Большой земли (так и писали про остальной мир — Большая земля, с прописной буквы) .

Зато динамика жизни в Сургуте захватывала, словно пронесшийся мимо с бешеной скоростью состав. Кипучее, стремительное было время, время сумасшедших тиражей и всеобщей читательской любви. Журналистов «К победе коммунизма» (ныне «Сургут-ская трибуна») буквально знали в лицо, нам было позволено многое — но и спрос был жесткий, и мы об этом всегда помнили.

В один прекрасный день наш редактор Анатолий Прохорович Зубарев, человек ини-циативный и увлекающийся, сообщил на планерке: принято решение аж в ЦК партии о строительстве моста через Обь для железной дороги Тюмень-Тобольск-Сургут. А нашей редакции, подытожил Анатолий Прохорович, предстоит выпускать специальный листок соревнования строителей моста через Обь, который так и назовём — «Мост».

Так и произошло. В приложении «Мост» освещались трудовые рапорты мостостроителей, журналисты рассказывали о том, что сделано, о людях, которые трудились на этом уникальном объекте. А на первой странице вёлся обратный отсчёт: до первого поезда осталось 726 дней, 227, 92 дня...

Мне довелось быть ответственным за этот выпуск, а вот основная нагрузка лежала на журналисте Викторе Семёнове. Впрочем, помогали вся редакция — с творческим энтузиазмом и напором. Считалось престижным съездить «на Мост» и привезти оттуда что-либо этакое, ударное.

Железнодорожный переход через Обь строили несколько мостостроительных организаций: мостоотряд № 15 — в то время им руководил Валентин Фёдорович Солохин, наш знаменитый мостостроитель, Почётный гражданин города Сургута, ставший впоследствии гендиректором треста Мостострой № 11. А также — Мостоотряд № 29, тогда им руководил Анатолий Викторович Моисеев, и Мостопоезд № 442 — во главе его стоял Павел Николаевич Тобояков.

Отряды двигались навстречу друг другу.

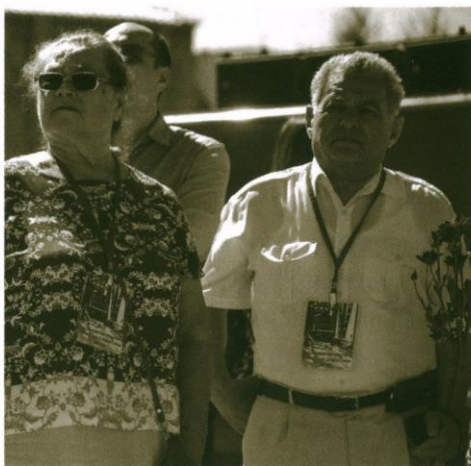
Годы строительства были сложнейшие. Популярный в Союзе журнал «Юность», главным редактором которого был писатель Борис Полевой, регулярно помещал на своих страницах рассказы, очерки, корреспонденции о стройке и ее героях. Был учрежден переходящий вымпел: раз в квартал его вручали лучшей строительной бригаде.

Горком комсомола тех дней был похож на фронтовой штаб в разгар сражения: в тесных комнатах хрипели телефоны, в коридорах густо висел табачный дым. Приезжали обветренные таежными ветрами ребята с мостового перехода, из мехколонн и строительно-монтажных поездов — этих плацдармов, откуда шло наступление на вековую глушь. Тогда очень популярна была незамысловатая песенка: «Дорога железная, как ниточка, тянется, а то, что построено, все людям останется». Ее пели хором, под гитару, кричали с открытых кузовов грузовиков, а однажды, поздней ночью, мы спели ее даже шепотом — чтоб не разбудить соседей.

Так вот, эта «железная ниточка» именно так и выглядела из космоса — об этом нам рассказывали приезжавшие в Сургут, город шести Всесоюзных ударныхстроек, космонавты. Недаром возведение железнодорожного перехода через Обь называли стройкой века. В те годы он являлся одним из крупнейших среди подобного рода объектов в Европе и третьим по протяжённости в СССР. Железнодорожный мост был построен в рекордно короткие сроки.

И в один из замечательных дней с космической точностью произошло воссоединение берегов. 5 августа 1975 года по мосту прошёл первый поезд. Состав был подготовлен заранее — 50 вагонов с грузом в четыре тысячи тонн. В основном это было оборудование для нефтяников, газовиков, строителей ГРЭС, а также продукты, овощи.

И сейчас, спустя сорок с лишним лет, встреча первого поезда наиболее ярко высвечивается в моей памяти: настолько грандиозным оказалось это событие, такая оглушающая радость, ликование владели всем сургутским народом. Казалось, весь город — до последнего его жителя — приехал увидеть результаты своего упорного труда. День был рабочий, но большинство руководителей отпустило людей своими глазами увидеть первый поезд на сургутской земле. Автомобили, автобусы заполнили все пространство перед вокзалом — а был это наскоро сооруженный деревянный барак.



Справа — Рафик Куранов, помощник машиниста первого поезда, 2016 год

Журналистов всех мастей на противоположный берег Оби доставили на катере. Сколько сновало по реке, под мостом, судов и судёнышек, сколько приветственных криков, оркестров, гудков сливались в одну торжествующую симфонию!

А в небесах стрекотали вертолеты, с них сыпались листовки, поздравления. И торжественный голос Бориса Полевого, покрывая всю какофонию, вещал: «Дорогие мои, вы дошли, этот день наступил!».

В поезд посадили всех мостостроителей, многие заняли «плацкарт» на крыше вагонов — и состав тронулся по рельсам, уложенным на мосту.

В августе в наших краях буйно цветёт кипрей, обычно заселяющий опушки тайги. А тут кипреем успели зарастить железнодорожные насыпи. Встречавшие обрывали сиреневатопрозовые метелки и устилали рельсы, цветами был изукрашен тепловоз.

От Сургута пошла железная дорога на Нижневартовск, Уренгой, в 1980 году рельсы достигли станции Коротчаево.

... Тот самый локомотив сейчас установлен на привокзальной площади Сургута...

Только сейчас, с высоты прожитых лет и достигнутых комфортных условий, прошедшее оценивается по-другому — и приходит удивление: а как мы смогли?! Дружный восторг всех членов бюро горкома партии вызвала резкая отповедь первого секретаря Николая Григорьевича Аникина в ответ на чье-то выступление, где промелькнули слова о Большой земле: «Большой земли для сургутян больше нет, мы теперь сами Большая земля. Пойдем дальше, на север и запад!».

Мой репортаж о встрече первого поезда заканчивался такими словами: «... Тихо, будто оживая, запели рельсы. Где-то вдали родился гудок, долгий, протяжный. Ожидание

разлито кругом. Но вот дрогнули, затрепетали сиреневые свечи кипрея по бокам насыпи, и на вас обрушивается всей своей силой и скоростью состав. Бешеный ветер движения захватывает всё вокруг. Кажется, ещё минута — и вас тоже втянет в этот несущийся мимо поток и помчит на край света. Но внезапно всё обрывается и смолкает. Состав уже где-то вдали испарывает тишину. А вас снова обступает безмолвие летнего полдня...».

Только в январе 1978 года было образовано Сургутское отделение Свердловской железной дороги. В жестокие рождественские морозы на станцию Сургут прибыл первый десант железнодорожников во главе с начальником нового отделения Анатолием Александровичем Боковым. У меня буквально с первых минут знакомства с этим замечательным человеком возникло чувство сильнейшей симпатии — настолько он и внешне, и внутренне походил на другого «почётного железнодорожника» — моего отца.

К тому же Анатолий Александрович Боков органично влился в ряды таких мощных «командиров производства», какими во все времена обладал Сургут, заслужив огромное уважение и признание всего города.

Начинал он свой трудовой путь еще во время войны, был кочегаром, машинистом. Спустя годы стал начальником локомотивного депо. После работал главным инженером Свердловского отделения железной дороги. В 1978 году ему предложили возглавить Сургутское отделение.

За те годы, в течение которых Анатолий Александрович Боков возглавлял отделение, на станции Сургут вырос целый микрорайон благоустроенных домов с детскими садами, школами, больницей, Домом культуры, впоследствии переданным музыкально-драматическому театру. Сильный руководитель, Боков создал коллектив настолько же сильных специалистов. Под его руководством Сургутское отделение выросло в мощный транспортно-производственный комплекс, который обеспечил в сжатые сроки доставку грузов на Север, что способствовало ускоренному развитию нефтегазовой промышленности Тюменской области.

Сегодня Сургутское отделение СвЖД — это 1284 километра магистрали, охватывающие территорию трех субъектов Российской Федерации: юга Тюменской области, Ханты-Мансийского и Ямало-Ненецкого автономных округов.

Развитие пропускных способностей железнодорожного направления Тобольск-Сургут-Коротчаево является важнейшим проектом ОАО «РЖД».

В ближайшее время сургутянам предстоит вновь построить второй автомобильный и третий по счету мост через великую Обь. А значит, строителям моста и стальных магистралей придется работать с опережением сроков, что называется — впереди паровоза.

*Алла ЯРОШКО, член Союза журналистов РФ,
заслуженный деятель культуры ХМАО-Югры, 2016 г.*

СЕРИЯ

ЖИВАЯ ПАМЯТЬ

Анатолий Боков

Издание подготовлено по заказу Администрации г. Сургута

Авторы текста Г. В. Решетникова, И. В. Кондрякова

Редактор-составитель И. В. Кондрякова

Ответственная за выпуск Е. А. Швидкая

Список использованной литературы: Газета «К победе коммунизма», 4 июля 1987 г.

В. Патранова, Л. Цареградская «Линия нашей судьбы», Сургут, Северо-Сибирское региональное книжное издательство, 2003, стр. 59–70

Е. Сабурова «Я сделал правильный выбор»;

О. Дерябина «Мы были на передовой».

Фотографии из музея железнодорожников и Арсения Балашова.

Авторский коллектив выражает искреннюю благодарность Вячеславу Васильевичу Черемисину, заведующему музеем ЖЭДэ и его коллективу, за помощь в сборе информации и подготовке к печати фотоснимков.

Подписано в печать 29.11.2016. Формат 70х100/16

Бумага мелованная. Печать офсетная.

Печ. л. 2, 13. Заказ № 1311. Тираж 500 экз.

Отпечатано в типографии ООО «Типография ДЛЯ ВАС»

620073, г. Екатеринбург, ул. Крестинского, 37/2, к. 59. тел. 8 (343) 211-0-300

