



В Рузаевке всегда считалось почётным работать на железной дороге. И сколько бы предприятий ни строили здесь, она навсегда останется городом железнодорожников. Вся ее история связана именно с железной дорогой. Она – в судьбах тысяч и тысяч рузаевцев, связавших свою жизнь со стальной магистралью. Об одном из них, почётном железнодорожнике, бывшем машинисте Б.М. Колотыгине и пойдёт сегодня речь.

Военное лихолетье

Когда началась Великая Отечественная война, Боре исполнилось девять лет. Отец с первых дней войны оказался на фронте и пареньку сполна пришлось хватить военного лиха. Он вместе со своими товарищами ходил в военный госпиталь, где раненым бойцам пели песни, исполняли различные танцы, читали стихи, частенько бегал в ближайший лес за хворостом для печки, ходил на станцию, где у паровозов чистили топки от сгоревшего угля. В том шлаке подбирал не сгоревшие дотла, чудом сохранившиеся кусочки угля. Вот так рос и мужал в военное лихолетье.

Борис учился уже в шестом классе (это был 1944 год), когда к ним во время урока зашли двое мужчин, как потом выяснилось, из горсовета. Они обратились к ученикам: «Поднимите руки, у кого отцы на фронте!». Дети с радостью сделали это, так как надеялись на то, что им раздадут какие-нибудь подарки, как было уже однажды. Но последовала команда: «Ты, ты, ты – следуйте за нами!». Набрали пять человек, в числе которых был и Борис Колотыгин. Школьникам в ту пору исполнилось всего по тринадцать лет.

Ребят привели в рузаевское железнодорожное училище №1 и велели оформляться в группу по подготовке помощников машиниста паровоза. Борис просто бредил этой специальностью. Поэтому, когда услышал эту новость, не скрывал своей радости: «Выучусь – стану сам водить поезда!».

Поначалу ребят обучали слесарному делу. Изготавливали молотки, клещи, гаечные ключи. Через день ходили в паровозное депо якобы на практику, а на самом деле помогали опытным мастерам ремонтировать локомотивы. Так начиналась трудовая деятельность молодого железнодорожника.

Заветная мечта

После окончания училища Бориса взяли на работу в паровозное депо слесарем 3 разряда, так как до 18 лет помощником машиниста быть не разрешалось. Когда же юноше исполнилось 18 лет, он стал ходатайствовать через Управление железнодорожных училищ МПС СССР о переводе его на паровоз. Просьбу молодого человека уважили, и он стал ездить ... поездным кочегаром.

Но не о лопате мечтал паренёк. Его место, как он считал, за регулятором давления пара. И через три месяца, сдав первый экзамен на право вождения, он становится помощником машиниста паровоза. Но наступило время службы в Советской армии. После демобилизации Борис Колотыгин вернулся домой и пришёл устраиваться на работу в родное депо. Думал, что его встретят с распростёртыми объятиями, а тут словно обухом по голове: «Иди поработай кондуктором, а потом придёшь к нам».

Но не таков был характер у юноши. Он решил добиться, чтобы его приняли на прежнее место работы и обращается за помощью в Министерство обороны страны, как демобилизованный военный служащий. И добивается своего. Проездив три месяца кочегаром, затем он продолжает трудиться помощником машиниста паровоза.

Наступил 1958 год. 23 февраля Борис Колотыгин сдаёт экзамен на право управления паровозом. А уже 8 марта тронул с места состав за правым крылом локомотива.

Близился конец паровозной тяги и Колотыгина направляют на курсы по подготовке помощников машиниста электровоза в город Куйбышев, а затем и по подготовке помощников машиниста тепловоза в город Оренбург.

Экстремальные ситуации

Всё время, без отрыва от производства, Борис Михайлович старается учиться, постоянно повышать классность и квалификацию. А в 1973 году он заканчивает Пензенский железнодорожный техникум.

Во время поездок судьба не раз преподносила машинисту сюрпризы. Порой смешные, порой грустные, а порой и трагичные. За долгие годы трудовой деятельности у Бориса Михайловича было их немало.

Один из таких случаев произошел во время рейса Рузаевка-Пенза на перегоне 71-й км-Гольцовка. Наливной состав следовал по однопутному пути. От дежурного по станции поступила просьба: «Механик, поторопись. У меня здесь ждёт 127-й пассажирский!». Но скорость была и так предостаточной – 70 км в час. Сгущались сумерки. Колотыгин включил прожектор. И надо же такому быть, на кривой 75-го километра высветился стоящий на путях трактор. Борис понял, что столкновения не избежать и применил экстренное торможение. Но разве такую махину сразу остановишь. «Витька, – скомандовал он своему помощнику Малахову, – дуй в машинное и ложись!». А сам спрятал голову за контроллером. От сильного удара трактор буквально разорвало на куски. Заднюю часть вместе с кабиной отбросило метров на пятьдесят, а мотор вообще оказался под третьей от хвоста цистерной. Сильно пострадал и локомотив. После аварии Колотыгин всё же сумел довести состав до Гольцовки, где уже была произведена замена электровоза.

19 февраля 1969 года Борис Михайлович вёл грузовой состав. Со станции Танеевка поступило сообщение от дежурного: «Разрешаю по главному ходу, без остановки». В это время разыгралась такая снежная буря, что ни зги не видно. При заходе на станцию вдруг увидел, что на его пути стоит пригородная электричка, а вокруг неё толпится масса пассажиров. Машинист применяет экстренное торможение, высыпая почти весь запас песка. Спасло то, что ехали всё-таки с небольшой скоростью – 40 км в час. Когда

Колотыгин сошёл с локомотива, то увидел, что до столкновения оставалось всего два метра...

«Шеф-пилот»

В 1976 году Борису Михайловичу предложили должность машиниста-инструктора локомотивных бригад, где он проработал десять лет вплоть до ухода на пенсию в 1986 году. Постоянно бывая в разъездах, он уже в качестве «шеф-пилота» контролировал и обучал, что называется, на ходу молодое поколение, делясь с ними своим богатым опытом.

Уйдя на заслуженный отдых, Колотыгин не усидел дома и снова вернулся на родное предприятие. Ещё десять лет в деповском техническом кабинете учил, готовил из молодёжи тепловозников. Путёвку в жизнь получили 272 его воспитанника, которые сейчас уже сами, как и их наставник-учитель, готовят себе достойную смену.

Вячеслав ИВАНОВ