

1971

аэропорт

3



Владимир Арро

Виктор Соснора

Д О С В И Д А Н И Я,

Размышления о научно-техническом прогрессе на

В те дни, когда газеты шумно возвестили миру о рождении новой уникальной профессии — водителя лунохода, инженер Николай Мясников потихоньку сообщил нам, что у них на сортировочной исчезает старинная профессия башмачника.

— Дней десять осталось, — со значением улыбался он. — И все. Полная автоматизация. Только вы им не говорите, башмачникам. Не стоит прежде времени возбуждать людей.

Внешне курьезное совпадение оборачивалось самым что ни на есть ярким свидетельством научно-технического переустройства нашего времени.

С одной стороны — профессия, ворвавшаяся к нам из грядущего, двадцать первого века. Газеты сообщали о колоссальных психофизиологических перегрузках. Техническую, электронную, математическую мощь этого контакта человека с машиной трудно было представить. И — как знак космичности, величайшей абстракции всего предприятия — безымянность этих людей.

С другой стороны...

Тяжелые слепые вагоны, платформы, цистерны, рефрижераторы, скатившись с сортировочной горки, неслись по двадцати восьми ответвлениям, чтобы слиться в составы, а навстречу им, предупреждая жесткое столкновение, вставляли люди в промасленных ватниках. Они совали под колеса стальные башмаки, вагоны скрежетали, подпрыгивали, но движение свое замедляли. Эти люди и назывались башмачниками. А операция, которую они выполняли, — прицельное торможение. В любую погоду — в слякоть, мороз, в любое время суток. С риском для здоровья и жизни. Прицельное торможение!

Было в них что-то от тех, известных нам по фильмам, «николаевских» железнодорожников — усатых кондукторов в башлыках или заспанных, всегда виноватых стрелочников.

Да-да, несмотря на команды дежурного из громкоговорителя, несмотря на четкую автоматику стрелок, все-таки они были из прошлого века, эти башмачники, со своим определением скорости ва-

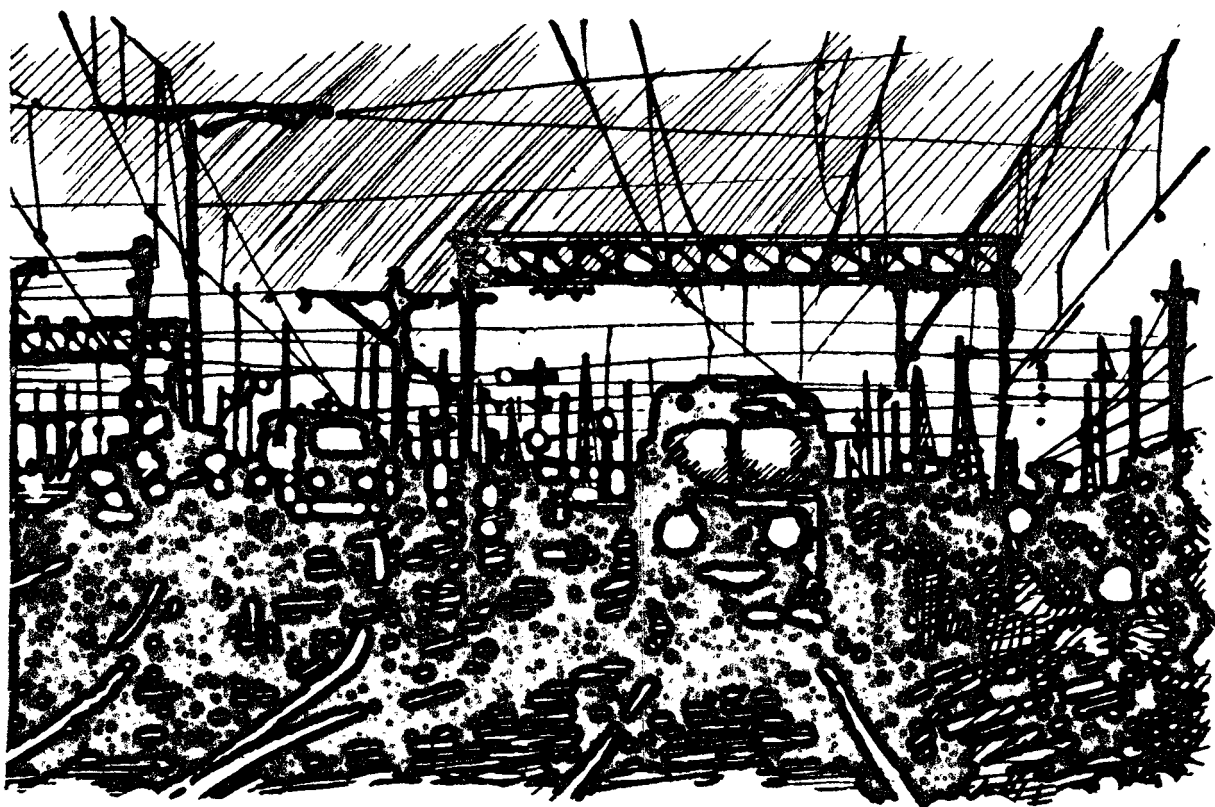


Рисунок Олега Зуева

б а ш м а ч н и к и!

с т а н ц и и Л е н и н г р а д - с о р т и р о в о ч н ы й - М о с к о в с к и й

гонов на глазок. («Если пешком с ним рядом идешь, значит, километров пять в час будет, если бегом, значит, он, паразит, до восьми разогнался.») И с тремя классами деревенской ликбезовской школы. И с привычкой ездить на работу самым ранним поездом из-под Любани.

* * * *

Башмачник-тормозильщик Абдухак Измайлов вышел на пенсию. (По особой опасности этой работы пенсия с 55 лет). Но сейчас он сидит на деревянной лавке у деревянной будки около железной, раскаленной печурки с трубой и подбрасывает в печурку камешки угля.
— Хороша работа!
— Хороша,— усмехается Измайлов и снимает шапку: десять лет назад ему пробило подножкой голову и тащило за вагоном около ста метров.

Потом приспособили вилки. Теперь у каждого башмачника — собственная вилка, которой он укладывает башмак на рельс. У каждого — собственный лом и аншпуг для изъятия башмаков из-под ската. Башмачники берегут свои инструменты, как солдаты оружие, потому что: эта, с виду кажущаяся такой простой, работа совсем не проста. Только описательная инструкция по работе башмачников имеет 6 параграфов и 30 подпунктов, как то: § 5, 2) зимой в гололед обязательно посыпание песком или мелким шлаком места работы, чтобы башмачник не поскользнулся и не попал под колеса. Это только параграфы и пункты. За смену башмачник тормозит сотни вагонов, так что,

кроме параграфов и подпунктов, все остальное —
опыт и интуиция.
И простейшие предостережения:
не садиться на рельс,
от холодного железа — радикулит.

* * * *

Технический прогресс второй половины двадцатого века напоминал о себе здесь, на станции Ленинград-сортировочный, грубо и властно — стуком и лязгом нетерпеливых вагонов, хлынувших в горловину, безмолвным упреком задержанных грузов. То, что называется у железнодорожников вагонопотоком, выросло к шестидесятому году на 8,7 процента, а производительность труда — всего лишь на 7,7.

Давление времени здесь ощущалось чисто физически: вновь прибывающих составов нельзя было не заметить, или отмахнуться от них, или оставить на завтра. Их нужно было тут же внимательно рассмотреть — от головного до хвостового вагона, рассортировать по направлениям, по роду вагонов, по характеру грузов, по станциям выгрузки, — расцепить, а затем, спустив с сортировочной горки, составить новые поезда, обеспечив им исправные документы и техническую надежность на многие километры пути. И только через 9—10 часов этой напряженной и часто опасной работы вновь рожденный состав вентчался локомотивом и, вздрогнув всем своим полукилометровым туловищем, трогался в путь.

Но где же было добрать недостающие проценты производительности труда? Как обеспечить ее опережающий рост в сравнении с нарастающим потоком вагонов?

Как ни обидно, но в этой ситуации был опять-таки «виноват стрелочник». И хотя к тому времени уже щелкали автоматические стрелочные переводы, тормозил рост производительности труда он, «стрелочник» — ручной труд.

Все эти курьеры по доставке поездных документов, сцепщики и расцепщики, списчики и башмачники, расчистчики стрелок от снега и многочисленные конторщики, несмотря на свою добросовестную работу, усложняли управление, затягивали производственный цикл, не давали двигаться вперед.

Позже, в официальных отчетах, про 1960—65 годы будут писать как о времени «оснащения станции новой техникой, совершенствования технологии и внедрения передовых методов труда».

И действительно, если бы нам суждено было тогда присутствовать при внедрении технических новшеств, нас удивила и восхитила бы и девятикилометровая линия пневматической почты (3 минуты — и поездные документы на столе конторщика!), и устройство для автоматической отцепки локомотива от головного вагона, а главное — первое в Советском Союзе электронное устройство по автоматическому роспуску вагонов на сортировочной горке. Да что говорить, мы и сейчас готовы были назвать это чудом техники, если бы не знали, что это была всего лишь простенькая арифметика по сравнению с тем, что ожидало станцию впереди.

* * * *

— А несчастные случаи?

— Нет, не помню.

— Как же?! А голова? А искалеченные

пальцы и руки?

— А! Пустяки! Голова, пальцы, руки!

Сейчас спасают вилки.

Измайлов — идеалист. И сейчас — бывает.

— Вы любите вашу работу?

Он важно отвечает:

— А то как же!

И добавляет значительно:

— Очень опасно!

Он снимает брезентовые рукавицы,

расстегивает брезентовую одежду

и вынимает большую бумагу с фиолетовыми

печатами,

из которой выясняется, что Измайлов уже полгода,

как пенсионер

и вышел по просьбе начальника станции.

У него пятеро детей. Он живет на станции Поповка

и потихоньку занимается хозяйством.

— Позвали на пост, и пришел на пост, —

говорит он авторитетно.

И жалуется:

— Столько вырастил учеников,

а начальник не дал знак

Почетного железнодорожника.

— А заслужил?

Он смотрит с неописуемым изумлением:

— Как же можно не заслужить?

И уходит к греющим и лязгающим вагонам

с вилкой наперевес, как с винтовкой.

* * * *

Нет, частичное техническое переоснащение станции в течение тех пяти лет не решило дела. Вагоны простаивали больше нормы. Ломались графики. Затраты на новую технику не окупались.

Привычный технический прогресс, происходивший в мире, при ближайшем рассмотрении оказался научно-технической революцией. Именно тогда этот термин получил у нас права гражданства и был пущен в оборот.

Властная и требовательная научно-техническая революция продиктовала станции свои условия: не частичные меры, не отдельные новшества, а комплексное и принципиальное совершенствование технологического процесса на основе внедрения научной организации труда и управления производством. Короче говоря, воскресла старая русская аббревиатура — НОТ.

Чтобы объяснить читателю, что произошло на станции Ленинград-сортировочный за последние четыре года, мы не станем докучать перечислением пунктов плана внедрения НОТ, мы просто назовем несколько новых терминов, вошедших в производственный обиход: «телетайпная связь», «информационно-планирующий центр», «социальное развитие коллектива». Термины взяты нами произвольно, они разнородны, но именно они выражают сущность происшедших перемен.

Гордые «телексы», говорящие между собой на понятном лишь им языке, стали такой же привычной деталью большинства служебных помещений, как, скажем, графин с водой. И вместо озабоченных, закутанных, вечно замерзающих «списчиков» — юные, слегка надменные телетайпистки, склонившиеся над перфолентой.

Информация о каждом прибывающем поезде поступает теперь в одну Центральную техническую контору — вместо семи.

— Вот смотрите, — говорил нам инженер Мясников как о вещах само собой разумеющихся, — поезд остановится в парке прибытия только в пятнадцать ноль восемь, а мы все уже о нем знаем. Сейчас на

электрической машинке печатается сортировочный лист, и одновременно при помощи программно-задающего устройства набирается программа роспуска состава.

С башни, куда он привел нас, мы видели, как артистично распускался этот состав: отцепы, как здесь говорят, растекались по путям, лавируя между стрелок, замедляя ход под действием автоматического торможения.

— Негашенная известь, — говорил Мясников, глядя вниз. — Для Павловского завода силикатного кирпича. Гашеная. Для Ижорского завода.

Дежурный по посту маршрутно-релейной централизации Николай Жидков и его помощница колдовали над пультом. Инженер Виктор Сусь, вчерашний студент ЛИИЖТа, прохаживался, как генерал перед строем, мимо стеллажей с целым легионом потрескивавших, пощелкивавших устройств.

Вдруг зазвонил телефон:

— Мандарины просят пропустить вне графика, Николай Александрович!

Мясников подумал, покосился на нас:

— Пропустим мандарины.

* * * *

Солнце уже отсияло.

Дворцы, телевизионные вышки, каменные корпуса — остыли.

Крупнопанельные здания — армия архитектуры — плыли на всех парусах в сон, в сон, в сон. Транспорт уснул.

Над городом только одни огоньки самолетов.

На станции Сортировочной тьму рассеивали лишь фонари да моросил мокрый и свежий снежок.

Башня светилась,

и в ней оператор у пульта — как пианист у рояля.

Он сидел в коричневом кожаном кресле и вещал в микрофон богатырским басом.

Вспыхивали, включаясь и выключаясь, красные и зеленые световоры.

Повсюду плясали рельсы и рельсы.

Все шло по правилам поездообразования по двум параллельным системам.

* * * *

Вычислительный центр встретил нас треском двадцати телетайпов, струивших свои загадочные кружева перфолент. Молодые люди неведомых нам профессий ходили по залу, следили за режимом работы. В боковых комнатах писали свои интегралы тридцать молодых математиков.

А за стеклянной стеной, ожидая команд, в гордом одиночестве дремала электронно-вычислительная машина.

Начальник математического отдела Олег Рыбаков критически поглядывал на свое великолепное хозяйство:

— Как вам сказать... Впечатление на новичков, конечно, производит. Но ведь «Минск-22» — это позавчерашний день. Это чуть ли не первое поколение компьютеров, а сейчас уже произведено на свет четвертое... Вот на Боровой улице строится для нас специальный корпус, шестизэтажное здание; там поглядим...

Тем временем ЭВМ встрепенулась, глаза ее загорелись. Меньше секунды ей понадобилось, чтобы прочесть перфоленту и понять, чего от нее хотят.

Мы успели выкурить по одной сигарете, а она тем временем совершила свои три миллиона операций и удовлетворенно затихла.

— Ну вот, — буднично сказал главный инженер центра Георгий Угрюмов и положил перед нами широкую ленту, испещренную цифрами. — Прогноз оперативной обстановки по станции на 18 часов: какие, в какое время и с чем придут поезда, когда каждый поезд будет распушен, сколько на каждом пути к этому времени накопится вагонов, когда будут сформированы новые составы. Это позволит нам вовремя вызвать локомотивы, заранее сообщить на станцию прибытия клиентам, чтобы готовились к разгрузке. То же самое — на 19 часов. Всего на четыре часа вперед.

Честное слово, было обидно назвать это архаикой, да и начальник математического отдела так, конечно, не думал. Просто ему были ведомы сокровенные, не раскрывшиеся еще возможности этой сумасшедшей вычислительной работы.

Видимо, это и отличает передовых инженеров эпохи научно-технической революции: беспокойство и скептицизм приходят к ним тотчас, как только наступает успех.

* * * *

Башмачник Николай Савельев, разумеется, знал, что его столетнему ремеслу приходит конец. Метрах в пятидесяти от него, отделенные сумерками и падающим снегом, два человека монтировали автоматические тормозные устройства, чтобы вагоны сами замедляли свой бег. А он, Николай Савельев, чтобы не тормозил.

В паузах между вагонами, подбрасывая мокрый уголь в печурку, железное тепло которой уходило столбом прямо в сероватое небо, Николай Савельев размышлял вслух:

— Поставить-то они эту автоматику поставят, а как не сработает? А? Во-от!.. Ведь я же вижу, как идет вагон, и с чем он, и что ему надо, и какая погода, и характер я его чувствую. Оператор, вы говорите?.. Оператор в будке будет сидеть, за стеклом, кнопки нажимать... А что он увидит? А ну как стекла снегом занесет?..

Башмачник Николай Савельев по-своему говорил дело, примерно то же, что говорили старые диспетчеры, когда в 1953 году вводилась маршрутно-релейная централизация и объединялись в одно целое старинные посты «Мария» и «Николай».

Он размышлял примерно в одной тональности с теми, кто совсем недавно сомневался в целесообразности создания вычислительного центра.

Он выражал мнение и тревогу людей, привыкших честно отдавать свое мастерство, свой опыт, интуицию, здоровье, мозговую и мускульную энергию железной дороге.

Так что в какой-то мере башмачник Николай Савельев был выразителем своей уходящей эпохи. И кто знает, может быть, в это сумеречное, промозглое утро он подводил ей итог.

* * * *

Что же там с теми злополучными цифрами роста вагонооборота и производительности труда?

НОТ по-новому расставил акценты: первый показатель — 4,9%, второй — 10,4%. Среднегодовой рост производительности труда теперь опережает рост вагонооборота.

Снизился за последние годы и основной показатель работы — транзитный простой вагона — на полчаса.

Можно было бы назвать и другие цифры, принесшие станции и прибыль, и премии, и почетные грамоты, и переходящие знамена. Но что научно-технический прогресс несет собственно работникам, людям?

Во-первых, он вывел из опасных зон такие профессии, как башмачники, списчики вагонов, доставщики поездных документов.

Далее — он заставил всех, в том числе и освободившихся от тяжелых профессий людей, пересмотреть свою техническую квалификацию.

И, наконец, он облегчил, оздоровил, облагородил, интеллектуализировал труд.

Может быть, что-то еще произошло в психологии, в самочувствии людей? Неопознанное. Неуловимое. Не поддающееся учету. Кто знает! Ну а мы, прикоснувшись к этому своеобразному миру, как в капле воды увидели, что несет нам научно-техническая революция. Услышали ее твердую и решительную походку. Лишний раз убедились в бесконечности творческих возможностей человека.

✱ ✱ ✱ ✱

Рассветало.

Рассеивались туманы.

Со станции Сортировочная
выходит укомплектованный поезд «Молочный»;
он везет холодильники,

а в холодильниках — фляги для молока.

По междупутьям гуляют вороны.

Они взлетают и опускаются на тормозные площадки.

Поезд «Молочный» № 1001 выходит на магистраль.

Выход поезда — это выдох
после длительной тренировки.

Выдох поезда — это выход
на просторы. Поет тифон.

Машинист — Кузьма Чуньков,

артиллерист запаса, на железной дороге

с 1947 года;

помощник машиниста — Олег Кузьмин, 19 лет.

Это их первый совместный маршрут.

Кузьма Чуньков передвигает блестящие ручки
управления локомотивом.

Он внимательно смотрит вперед, на светофоры,
и, согласно инструкции,

перекликается с помощником:

— Зеленый?

И Олег Кузьмин, из-под меховой шапки —

кудри, румяный,

отвечает:

— Да, да, зеленый!

ИНТЕРВЬЮ



Евгений ЕВСТИГНЕЕВ, начальник отдела обработки информации вычислительного центра универсама „Гостиный двор“

1. В нашей стране создана сеть торговых вычислительных центров: в Москве, Таллине, Риге, Вильнюсе... Всего около десяти. Ленинградский вычислительный центр универсама «Гостиный двор» существует только три с половиной года, но, несмотря на это, является основным и ведущим. Создание такого центра имеет большое значение, и я сейчас объясню, почему. В торговлю поступает очень много информации: магазины запрашивают тот или иной товар, про-

сят сообщить количество и наименование различных изделий; промышленные предприятия хотят знать, сколько и чего надо выпустить, и так далее. И задача наших специалистов заключается в правильной и своевременной передаче этой информации. Зачем? Дело все в том, что из-за неправильной или несвоевременной информации может получиться так, что товар дефицитный неожиданно становится дефицитным, более того — его просто нигде не достать! Обыкновенная мясорубка — вещь сейчас довольно дефицитная, и совсем не потому, что у нас нет сырья или плохо налажено производство. Было время, когда на складах их лежало огромное количество, — тогда они не пользовались особым спросом. А когда их выпуск сократили, то получилась обратная картина: спрос превысил производство и, следовательно, сразу же сделал данный товар дефицитным. А все произошло почему? Да потому, что где-то кто-то не получил верной и точной информации, торговые центры не сообщили вовремя о недостатке этих мясорубок, а предприятие, выпускающее их, сократило производство.

У нас отдел — производственный, поэтому мы непосредственно занимаемся обработкой информации.

Специалисты работают здесь различные: операторы, техники, инженеры-экономисты...

Самое создание такого вычислительного центра — это уже научно-технический прогресс. Ленинградский вычислительный центр — самый опытный в стране, могу сказать больше — ведущий, продвинувшийся намного дальше в своих разработках, чем другие. У нас очень сильный коллектив специалистов, но главное, пожалуй, то, что мы имеем самое совершенное оборудование. Используются электронно-вычислительные машины «Минск-22», недавно начали монтировать новую ЭВМ — «Минск-32».

Мы хотим, чтобы наш опыт, наши победы и, может быть, даже ошибки учитывали в других городах, где такие вычислительные центры уже есть или еще только создаются. Точно знать спрос покупателей, количество необходимых товаров, уметь правильно и своевременно распределять их по различным магазинам очень важно для работников торговли, и мы стремимся помочь им в этом.

2. Чего мы ждем от научно-технического прогресса в будущем? Очень многого. И главным образом хочется, чтобы автоматика овладела нашим трудом полностью.