

Человек труда

— Как я стал железнодорожником? — Переспросил Николай Иванович Горенков, старший приемсдатчик грузов станции Мишкино, и немного подумав, ответил: — жил я в селе Коровьем и в первый свой приезд в Мишкино меня поразила больше всего железная дорога. И я твердо решил: если предоставится возможность, пойду работать на железную дорогу...

Мечта его сбылась. В 1937 году Николая Горенкова принимают весовщиком на станцию Мишкино. На первых порах большую помощь оказывали опытные рабочие советом, а то и делом. Постепенно втянулся в работу, изучил особенности, овладел всеми операциями по приемке, оформлению и отправке грузов. Одним словом, полюбил профессию и ничего не желал больше.

Но станционное начальство думало иначе: раз человек добился того, что в смене прекратился брак в работе, отлично оформляются документы, нет от клиентов жалоб на непогруз или задержку грузов к выдаче, значит, он может правильно организовать работу

целого коллектива.

И Горенкова назначают старшим весовщиком. Страшно братья за новое дело. Еще бы. Ведь сейчас нужно будет отвечать не только за себя, но и за всех весовщиков. Нужно прививать им чувство ответственности, честного отношения к труду. И люди на примере Николая Ивановича учились не только взвешивать грузы, оформлять документы, но и как вести себя на работе, в быту, в обществе...

Шло время.

Однажды начальник станции предложил Горенкову учиться на товарного кассира.

— Вряд ли я справлюсь, — ответил Николай Иванович.

— Справишься.

— Я подумаю.

— Некогда думать, Николай Иванович, дел много, а время не ждет.

И вот позади двухнедельная практика. В первый же день на новой должности понял Горенков, что профессия товарного кассира куда сложнее, чем думалось. И снова на выручку пришли более опытные товарищи.

— Я всегда с благодарностью вспоминаю своего на-



ставника и учителя Пичугова. — говорит Горенков, — это он помог мне овладеть профессией коммерческого работника железной дороги.

А потом Николая Ивановича вызвали в Курганское отделение железной дороги и предложили должность коммерческого ревизора.

— Надо, так надо, — просто ответил Николай Иванович. Он проводил ревизии на многих станциях отделения дороги, вскрывал факты тех или иных нарушений. Но главное — Горенков учил людей добросовестному отношению к делу, полной отдаче сил и знаний на благо общества, скромности и выдержанности.

Находясь почти все время

в разъездах, Николай Иванович постоянно ловил себя на мысли о родной станции, о коллективе, который стал ему родным. Очень хотелось вернуться к тем, с кем начинал свою трудовую биографию.

И он вернулся. Любят, уважают и ценят в нашем коллективе скромного и отзывчивого Николая Ивановича Горенкова — человека, готового сделать все, чтобы станция добивалась новых успехов. Уже тридцать семь лет отдал он железной дороге и кем бы ни работал — работал честно, с полной отдачей сил.

С. ФОМИН,

железнодорожник, член
Союза журналистов СССР.

На снимке: Николай Иванович Горенков.

Цифры и факты

★ Удельный вес железнодорожного транспорта во внутреннем грузообороте страны составляет около 80 процентов.

★ Более трех триллионов тонно-километров составит грузооборот железных дорог нашей страны в 1975 году.

★ 79 процентов в грузообороте железных дорог занимают массовые грузы: каменный уголь, кокс, металл, руда, нефтяные грузы, лес, хлеб, строительные материалы, химические и минеральные удобрения, имеющие решающее значение в народном хозяйстве.

★ Свыше восьми миллионов пассажиров в сутки перевозятся по нашим железным дорогам в настоящее время. К 1975 году будет перевезено более 3,7 миллиарда человек, то есть объем пассажирооборота за пятилетие (1971—1975 гг.) увеличится на 24 процента.

★ В девятой пятилетке будет оборудовано электрической централизованной 40 тысяч стрелок, построено около пяти тысяч километров радиорелейных линий, 1000 станций оснащено радиосвязью, на 50 тысяч километров будет проложена протяженностью радиофицированных участков.

★ Советский Союз — родина тепловозостроения. Первый в мире магистральный тепловоз серии ЦЭЛ-1 был построен по инициативе В. И. Ленина и поставлен на рельсы в сельскую головушку Великого Октября — 7 ноября 1924 года. Тепловоз мог развивать скорость 92 километра в час. Для того времени это было крупным достижением.