

► **Легендарный машинист Юрий Буняев за сорок лет работы на железной дороге установил десятки трудовых рекордов. Он единственный из белгородских железнодорожников был удостоен звания Героя Социалистического Труда.**

## Огненные магистрали

5 августа 1943 года гитлеровские оккупанты были окончательно изгнаны из Белгорода. Враг, отступая, варварски разрушил город. Локомотивное депо лежало в развалинах, кругом стояли разбитые паровозы, поломанные и искореженные станины.

Трудовых рук в то время остро не хватало. Поэтому на работу в депо охотно принимали юношей и девушек, пусть не имеющих профессиональных специальностей, но горячо желавших помочь восстановлению железнодорожного узла.

- Просим послать нас на любую работу. Трудностей не боимся, - с такими словами молодые люди обращались к администрации депо.

Железнодорожникам предстояла большая работа по возрождению родного депо, чтобы безостановочно снабжать фронт всем необходимым.

В эти суровые дни начался отсчет трудового пути легендарного машиниста-инструктора Юрия Михайловича Буняева. 14 сентября 1943 года шестнадцатилетний парень, не окончивший и семилетней школы, обратился в отдел кадров депо с заявлением: «Прошу принять меня на работу учеником слесаря...». Примером для Юрия был его отец, слесарь-железнодорожник, с первых дней войны сражавшийся на фронте. Юноша, переживший тяготы оккупации, очень хотел заменить отца на рабочем месте. Он трудился изо всех сил, а в свободные часы изучал устройство паровоза.

- Поработал немного, и перевели меня в

# Жизнь в пути

первые годы своей эксплуатации паровоз «Феликс Дзержинский» делал в среднем в сутки не более 250-300 километров. Теперь же машинисты начали бороться за то, чтобы среднесуточный пробег локомотива довести до 500 и более километров. Уже через несколько лет такой пробег стал нормой для белгородских железнодорожников.

Упорным трудом Юрий Михайлович продолжал совершенствовать свое мастерство. В 1959 году он выступил с инициативой дальнейшего увеличения суточного пробега паровозов. За шесть месяцев после начала эксперимента Ю.М. Буняев провел 80 тяжёловесных поездов, перевезя сверх плана 18 тысяч тонн разных грузов, при этом сэкономив 163 тонны угля. Почин новатора поддержали другие железнодорожники - машинисты Г. Хвостов, Н. Немыкин, В. Рудинский, диспетчеры Н. Решетников, И. Гладков, М. Ефимова. По их предложению был введен в действие уплотненный график оборота локомотивов. Это дало возможности значительно снизить простои паровозов в депо. Передовые машинисты в отдельные сутки добились пробега локомотивов серии «ФД» более чем 700 километров при норме 500 километров. Вскоре уплотненный график оборота паровозов был введен на всей главной магистрали от Москвы до Донбасса.

В канун Дня железнодорожника 1 августа 1959 года Указом Президиума Верховного Совета СССР «за высокие показатели в работе и выдающиеся заслуги в деле развития железнодорожного транспорта» звание Героя Социалистического Труда было присвоено 195 работникам железных дорог Советского Союза. В их числе был и наш земляк - старший машинист локомотивного депо станции Белгород Юрий Михайлович Буняев.

Этим же указом свыше тридцати железнодорожников Белгородской области получили государственные награды - ордена Ленина и «Знак Почета», медали «За трудовую доблесть» и «Трудовое отличие». Такой высокой оценкой был отмечен само-

кации наиболее грузонапряженные магистрали, в том числе участок Москва - Белгород - Харьков. Ряд крупных заводов был переведен на выпуск новых электровозов, а с 1957 года производство паровозов было прекращено. В Белгородском депо стали заранее готовиться к работе в новых условиях. Более 60 машинистов прошли обучение на специальных курсах, а затем практику на станции Харьков. Одни с упорной энергией учились, другие с удвоенной энергией работали, так как грузопоток оставался прежним и коллектив депо должен был справиться с ним тем же штатом.

Юрий Буняев, привыкший идти в ногу со временем, энергично взялся за освоение нового вида техники. Не обращая внимания на возраст и высокие регалии, он поступает в техникум железнодорожного транспорта и снова садится на ученическую скамью. Вскоре он получает квалификацию машиниста электровоза.

В 1960 году электровозы начали движение на линии Харьков - Белгород. А в 1961 году, когда была завершена электрификация линии Белгород - Курск, состоялось торжественное открытие движения по всему участку. Право первого вести электровоз «ВЛ-23-093» («Владимир Ленин» - прим. ред.), выпущенный Новочеркасским электровозостроительным заводом, было предоставлено Герою Социалистического Труда Юрию Буняеву.

В статье «Электровозы - в надежных руках», опубликованной в газете «Белгородская правда» 27 сентября 1961 года, машинист-новатор рассказывал: «Мощные отечественные машины позволили увеличить вес грузовых поездов. Мне первому удалось провести на участке Белгород - Харьков состав весом в пять тысяч тонн. Это две весовые нормы! Наша колонна является передовой в локомотивном депо. За восемь месяцев нынешнего года электровозы провели 4 266 большегрузных маршрутов, перевезли сверх нормы 1 миллион 682 тысячи тонн народнохозяйственных грузов. Если бы эти грузы пришлось перевозить на обычных составах, то для них



Юрий Буняев.

не. А мы честно работали, выполняли свой долг. Настроение у всех было приподнятое, хотелось горы свернуть. Когда вернулся со съезда, делился впечатлениями. Выступал не только перед железнодорожниками, но и на других предпрятиях.

Семь раз передовой машинист избирался членом областного комитета КПСС, он являлся депутатом Свердловского районного совета, был делегатом XV съезда профсоюзков.

## «У нас были иные ценности...»

Юрий Михайлович гордился тем, что ему выпала возможность жить и трудиться в ставшую эпоху развития технического прогресса на железнодорожном транспорте. В одной из бесед журналист задал легендарному машинисту вопрос: если бы можно было выбрать, остались бы вы в своем времени или предпочли начать трудовой путь в наши дни? Юрий Михайлович после некоторого раздумья ответил:

- Я бы предпочел остаться там, в той

ны, обратились в отдел кадров депо с заявлением: «Прошу принять меня на работу учеником слесаря...». Примером для Юрия был его отец, слесарь-железнодорожник, с первых дней войны сражавшийся на фронте. Юноша, переживший тяготы оккупации, очень хотел заменить отца на рабочем месте. Он трудился изо всех сил, а в свободные часы изучал устройство паровоза.

- Поработал немного, и перевели меня в кочегары, - вспоминал Юрий Михайлович. - Уж очень хотелось на паровозе ездить. А весной 1944 года я уже был помощником машиниста. Начинать на паровозе серии «Э», а потом перевели на «ФД» («Феликс Дзержинский» - прим. ред.), «федьками» мы их называли. Этот больше груза брал, и скорость была выше. Так что воевал я на паровозе. Эшелонами мы везли нашим бойцам на фронт танки, пушки, боеприпасы. Шли на Готню, Сумы, Киев. Фашистские самолеты не дремали, случались налеты.

Фронтные рейсы закаляли характер Юрия, стали основой для дальнейшего профессионального роста. После окончания войны способного и трудолюбивого железнодорожника откомандировали в Белгородскую техническую школу на шестимесячные курсы машинистов. 1 октября 1947 года Юрий Буняев занял правое место в паровозной кабине и отправился в свой первый рейс машинистом. Этот день, полный волнений, переживаний и радостей, он запомнил на всю жизнь. А затем почти сорок лет водил товарные и пассажирские поезда.

## «Делай хорошо или никак!»

В 1953 году Юрия Михайловича - молодого, но уже опытного специалиста - назначили старшим машинистом. Руководство депо выделяло его профессионализмом, стремление к постоянному совершенствованию и повышению производительности труда, требовательность к себе и окружающим. «Делай хорошо или никак!» - это была любимая присказка машиниста-передовика, выражавшая его характер. Постепенно бригада Буняева добилась лучших показателей по пробегу паровозов, перевозкам, экономии топлива и безопасности движения.

В начале 1950-х годов Юрий Буняев и его товарищи первыми в коллективе депо включились в движение «пятисотников». В

их числе был и наш земляк - старший машинист локомотивного депо станции Белгород Юрий Михайлович Буняев.

Этим же указом свыше тридцати железнодорожников Белгородской области получили государственные награды - ордена Ленина и «Знак Почета», медали «За трудовую доблесть» и «Трудовое отличие». Такой высокой оценкой был отмечен самоотверженный труд белгородских «паровозников», наполненный потом, грязью, мозолями на руках. В торжественной обстановке награды передовикам вручил председатель исполкома Белгородского областного Совета народных депутатов Александр Власович Коваленко.

## «Электровозы - в надежных руках»

Тем временем технический прогресс не стоял на месте. В 1956 году по указанию первого секретаря ЦК КПСС Никиты Сергеевича Хрущева Министерство путей сообщения СССР приступило к разработке Генерального плана электрификации железных дорог. Согласно плану за 15 лет необходимо было электрифицировать 40 тысяч километров железнодорожных линий. На первом этапе подлежали электрифи-

кации участки железных дорог Советского Союза. В Харьков состав весом в пять тысяч тонн. Это две весовые нормы! Наша колонна является передовой в локомотивном депо. За восемь месяцев нынешнего года электровозы провели 4 266 большегрузных маршрутов, перевезли сверх нормы 1 миллион 682 тысячи тонн народнохозяйственных грузов. Если бы эти грузы пришлось перевозить на обычных составах, то для них потребовалось бы еще свыше 600 поездов. Экономия, как видим, огромная».

» В том памятном 1961 году произошли еще два волнующих события в жизни нашего героя. В Москве министр путей сообщения СССР Борис Павлович Бещев вручил Юрию Михайловичу знак «Почетный железнодорожник». А вскоре коллектив локомотивного депо выдвинул ударника коммунистического труда Ю.М. Буняева делегатом на XXII съезд КПСС. По тем временам - огромная честь!

- Я ведь был коммунистом, делегатом XX съезда партии, на котором Никита Хрущев заявил, что наше поколение будет жить при коммунизме, - делился воспоминаниями Юрий Михайлович. - И мы верили. Это была идеология нашей партии - поставить задачу и настроить людей на ее выполнение.



Герой Социалистического труда Ю.М. Буняев (справа) после первого рейса на электровозе (фото из книги «Белгород», 1961 г.)

выпала возможность жить и трудиться в славную эпоху развития технического прогресса на железнодорожном транспорте. В одной из бесед журналист задал легендарному машинисту вопрос: если бы можно было выбрать, остались бы вы в своем времени или предпочли начать трудовой путь в наши дни? Юрий Михайлович после некоторого раздумья ответил:

- Я бы предпочел остаться там, в той стране - мечтателей и героев. У нас иные были ценности. Человека уважали не за то, что он богат, а за его внутренние качества - честность, трудолюбие, порядочность. У каждого человека было немало возможностей, чтобы проявить себя в труде. Я люблю свою работу и благодарен судьбе, что годы моей юности и зрелости пришлось на то время.

Юрий Буняев был единственным железнодорожником из славной дина-

ми Героев Социалистического Труда Белгородчины. Своими трудовыми подвигами, на которые равнялось не одно поколение машинистов, он вошел в историю. Достигнув больших успехов, никогда не почивал на лаврах, ставил перед собой новые высокие цели. Будучи юношей, впервые переступившим порог депо, и убеленным сединами ветераном, он был уверен, что государству необходим его вклад в общее дело.

После выхода на пенсию в 1986 году ветеран продолжал принимать участие в общественной жизни Белгорода. Юрий Михайлович отличался сильным характером, душевной щедростью и отзывчивостью. Звание Героя в непростые 90-е годы давало ему возможность оказывать содействие товарищам-железнодорожникам в улучшении жилищных условий, получении льгот, доплат к пенсии. Он никому не отказывал в помощи.

Юрий Михайлович Буняев ушел из жизни 7 января 2011 года. В 2012 году на здании Белгородского депо (ул. Вокзальная, д. 21), где легендарный машинист трудился свыше сорока лет, была открыта мемориальная доска.

Алексей БОНДАРЕНКО  
ФОТО ИЗ СВОБОДНЫХ ИСТОЧНИКОВ