

ЛЭП, УХОДЯЩАЯ ЗА ГОРИЗОНТ

ПО ФОТОГРАФИЯМ В СЕМЕЙНОМ АКТИВЕ ЭРНСТА МОРИЦА МОЖНО ИЗУЧАТЬ ИСТОРИЮ ВСЕХ ГРАНДИОЗНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СТРОЕК



Человеку-легенде, который электрифицировал тысячи километров железных дорог, Эрнсту Яковлевичу Морицу исполнилось 90 лет. Заслуженный строитель РСФСР, Почетный железнодорожник и Почетный транспортный строитель, наш юбиляр участвовал в строительстве железнодорожных линий Гурьев – Астрахань, Бейнеу – Кунград, Тюмень – Сургут – Нижневартовск, а также главной стройке эпохи – Байкало-Амурской магистрали. Он был «дирижёром» всех работ по энергоснабжению, оснащению современными устройствами автоматики и связи знаковых артерий страны



ШКОЛА ЖИЗНИ ПОД НАПРЯЖЕНИЕМ

Родился Эрнст Яковлевич в Севастополе. Его отец был военным моряком, командовал катером. Мать – фельдшером. Когда началась война, семилетний Эрнст с мамой попал по эвакуации в Кокчетавскую область Казахской ССР.

Эрнсту Морицу по школьным документам удалось устроиться рабочим на Айдабульский спиртоводочный завод, где была вечерняя школа. Послабления «школьникам» не полагалось, работали полный день, а вечерами бегали на занятия. Кто бы мог подумать, что этот парень станет впоследствии доктором транспортных наук, академиком РАТ, автором ряда специальных механизмов по монтажу контактной сети железных дорог, используемых до сих пор...

«Я благодарен судьбе за хороших учителей. В их числе, наставнику и начальнику – управляющему трестом «Трансэнергомонтаж» Евгению Александровичу Демидову, очень деловому, грамотному профессионалу. И начальнику главка Ивану Ивановичу Карбакову, под руководством которого я был главным инженером. У этих людей многому научился, поскольку за их плечами была серьезная школа. Я рано стал взрослым. Не позволяя

себе вредных привычек, всегда стремился заниматься делом. Праздный образ жизни мне был противен...», – поделился Эрнст Яковлевич.

После 10-летки он планировал поступить в институт. Но на заводе его уговорили идти в техникум, через три года получить диплом и уже после заочно получить высшее образование. Поэтому сначала был Нижне-Тагильский Горнометаллургический техникум, а затем совмещенная с работой учёба в Ростовском институте инженеров железнодорожного транспорта. Упорство, профессионализм, хорошие организаторские способности принесли свои плоды – его заметили и стали выдвигать на более ответственную работу. В 1964 году Эрнст Мориц назначен главным инженером, чуть позже начальником Энергомонтажного поезда №12 Целинограда, потом начальником Энергомонтажного поезда №9 Волгограда треста «Трансэнергомонтаж» Минтрансстроя.

«Как-то на завод, помню, приехала комиссия из Минтрансстроя. В наших цехах было что показать, поскольку мы сами модернизировали и внедряли оборудование. Например, автоматизированную разгрузку цемента из вагонов с помощью вакуумного устройства. Раньше цемент разгружали вручную, лопатами. Комиссия очень

заинтересовалась нашими разработками. Руководитель управления электрификации железных дорог спросил директора: «Кто это смонтировал, запустил? Ваши монтажники?» А директор, не без гордости ответил, мол, есть у нас и свои ценные кадры – молодой сотрудник Мориц, так вот он со своим электроцехом все это придумал и смонтировал. Потом меня вызвали в кадровую комиссию, и предложили стать главным инженером в новое монтажное управление...», – рассказал Эрнст Яковлевич о поворотах в своей судьбе.

БАМ. КУРС НА ТЫНДУ ЧЕРЕЗ ПУСТЫНЮ

Мориц два года колесил по разным объектам страны. Если сложить все километры железных дорог, которые он электрифицировал, то, наверное, можно обогнуть экватор. Только в Казахстане Эрнст Яковлевич организовывал и руководил строительством более тысячи километров электрических линий.

Оттуда его перевели в Волгоград, где зона электрификации доходила вплоть до Московской области.

«Знаменательным стало строительство 600 км новой железной дороги «Гурьев – Астрахань». Вся энергетика была на мне. В то время в этом районе свирепствовала эпидемия холеры и район закры-

Эрнст Мориц принимал непосредственное участие в строительстве железнодорожных линий Гурьев – Астрахань, Бейнеу – Нунград, Тюмень – Сургут – Нижневартовск, а также Байнало – Амурской магистрали, руководя организацией работ по энергоснабжению, оснащению современными устройствами автоматики и связи железных дорог

ли. Монтажников пришлось завозить на объект через Саратов, через степи. Я сам там был в разгар холеры, потому что надо было сдавать объект в эксплуатацию. Зато с пропитанием было неплохо – жили на полезных продуктах, практически деликатесах – рыбе и раках», – вспоминает знатный железнодорожник.

Работая в Волгограде, Мориц окончил ВУЗ и получил диплом. В 1971 году его назначают главным инженером союзного треста «Трансэнергомонтаж», через два года – заместителем начальника треста, главным инженером Главка по электрификации железных дорог – «Главтрансэлектромонтаж» Минтрансстроя СССР. А в 1986 году Эрнст Яковлевич возглавил это управление.

За плечами Морица к этому времени были многие крупные стройки страны. Он руководил электрификацией железных дорог Средней Азии, Урала, Забайкалья и Дальнего Востока. Внедрял передовые методы монтажа контактной сети и тяговых подстанций в экстремальных условиях Сибири, Забайкалья и БАМа. Только на БАМе под его началом было протянуто более 4,2 тысячи километров линий электропередач. Эту цифру стоит умножить на 4, поскольку линии двухцепные – на 35 и 10 кВт. Электричество было необходимо не только автоматике

железнодорожных путей, но и для бытовых нужд строителей и станций. Именно его монтажникам была поставлена задача протянуть двухцепную линию от Лены до Комсомольск-на-Амуре.

«Мы монтировали всю автоматику, запустили Западный участок на электротяге через очень длинный тоннель. Это треть всего участка – 1400 километров, – вспоминает Мориц. – Мало кто знает сегодня, что на БАМе отсыпали подушку под дорогу на два пути, а прокладывали один. Тогда не было необходимости двухпутного строительства. Сейчас появилась потребность, так что сегодняшним строителям будет легче – под второй путь не нужно корчевать тайгу, строить искусственные сооружения. Я отвечал за весь спектр работ по энергоснабжению, оснащению современными устройствами автоматики, и постоянно бывал на всех объектах. Если не хватало людей, собирал кадры со всего Союза – на БАМе работало порядка 60 монтажных организаций. Электромонтажники, как военные, всегда были готовы выехать в любую точку страны».

Приезжая на БАМ, Эрнст Яковлевич предпочитал любой гостинице вагончики своих монтажников. «Ну всё, бросаем пить, курить и матом ругаться – Мориц приезжает», – шутили между собой ра-



ЭРНСТ МОРИЦ:

«...Я НИКОГДА НЕ ЖАЛЕЛ, ЧТО ВЫБРАЛ ВАЖНУЮ СТРАНЕ И ЛЮДЯМ ПРОФЕССИЮ. НАСТОЛЬКО В НЕЕ ВРОС, ЧТО НЕ ПРИХОДИЛО ДАЖЕ В ГОЛОВУ ЗАДУМАТЬСЯ – ЛЮБИМОЕ ЭТО ДЕЛО ИЛИ НЕТ. ЧЕСТНО, С ПОЛНОЙ ОТДАЧЕЙ РАБОТАЛ И ЖИЛ ПО-ЛЮДСКИ»





бочие перед его визитом. Работяги его уважали за прямоту, корректность и высочайший профессионализм, а еще за то, что он в общении был напрочь лишен начальственного снобизма. Во время строительства БАМа это проявлялось особенно, поскольку людям приходилось работать в исключительно суровых условиях.

Не менее ценило Эрнста Яковлевича и начальство. В том числе Ефим Владимирович Басин, который в те годы был начальником Главного управления строительства БАМа.

«Моей первой поездкой на БАМ стало посещение станции Сковородино. Она находится на основной ветке Транссибирской магистрали в Забайкалье, и уже оттуда шла ветка в Тынду, – рассказывает Мориц. – Сейчас Тында стала современным городом, а тогда там только возводились временки и дорожная инфраструктура. В Сковородино был организован строительно-монтажный поезд, который впоследствии перевели в Тынду. Мы создали там три своих монтажных организации, а в Иркутске большое управление. Это и были те наши силы, которые воплотили поставленные задачи в реальность».

В Забайкалье под руководством Эрнста Яковлевича электрифицировали более 3 тысяч километров – его команда проло-

ЭРНСТ МОРИЦ:

«**МОЕ БОГАТСТВО – ЭТО МОИ ГОДЫ. А ЕЩЕ ДВЕ ВНУЧКИ И УЖЕ ПЯТЬ ПРАВНУКОВ!»**

жила двухцепную линию для железной дороги от Иркутска до Хабаровска. Это было необходимо для повышения тяговой мощности поездов, что было принципиально важно для увеличения грузопотока. Важно и то, что электровоз легче и дешевле содержать и обслуживать, чем тепловоз. В целом экономия получалась значительная. Путь от Москвы до Хабаровска – самая длинная в мире электрифицированная железная дорога – 8 тысяч км. По сути, советские строители установили мировой рекорд, но тогда подобное строители-монтажники воспринимали как должное. Много приходилось делать впервые в мире. Так что, и тут было все без дифирамбов.

Таким же ключевым, как БАМ, периодом в его жизни стала железная дорога «Бейнеу – Кунград». Там электромонтажники Минтранса, под руководством Морица, вели все работы по прокладке линий электропередач, монтажу автоматики и связи.

«Очень тяжелый объект в необжитом районе между Аральским и Каспийским морями, – вспоминает собеседник. – Кругом пески, барханы и сайгаки. Пришлось практически безвыездно находиться там. За четыре года исходил дорогу вдоль и поперек. Климат ужасный – ветер с ног сбивает и жуткая жара. В машине едешь – в метре ничего не видно. Благо, что изначально там были пробиты временные автодороги. У нас были дизельные электростанции, поэтому вагончики монтажников снабжались электричеством. Как бы тяжело ни было, но командный дух, взаимовыручка и поддержка позволили справиться со всеми трудностями. В срок сдали в эксплуатацию все объекты. Знаете, что было главным? Высокий моральный дух, дружба и общность интересов. Там всё, что мы построили и смонтировали работает по сей день без сбоев».



АВТОР МОНТАЖНОЙ САМОХОДКИ

Северные стройки – это отдельная тема в биографии Эрнста Яковлевича. При строительстве железной магистрали «Тюмень – Сургут» Мориц со своими энергетиками протянули 450 километров линий. И столько же при строительстве «Сургут – Нижневартовск». Тогда ему пришлось стать самым настоящим северянином. По его рассказам, это была одна из самых тяжелых строек в его жизни из-за суровой бесконечной зимы и отсутствия цивилизации. В то время Сургута, как города, еще фактически не было. Его начинали только строить, с перспективой приблизить к природным богатствам. Сначала в Сургуте был возведен строительный городок, к которому тянули железную дорогу, а потом уже пошли на Нижневартовск. Там было уже немногим полегче. Именно за эту стройку Эрнсту Яковлевичу в 1983 году дали Государственную премию СССР. Как сказано в Указе: «...за обеспечение ускоренного развития нефтегазовых дорог в Тюменской области, за прогрессивные методы...».

«Мы внедряли новую технику и технологии, постоянно что-то свое придумывали. За самоходную монтажную машину для контактной сети, я даже получил авторское свидетельство и премию. Ее назвали «КМС» по фамилии изобретателей и разработчиков – Коновалов, Мориц, Силин. Я был инициатором, и чтобы создать

такую машину, поехал на Тихорецкий завод, и там с конструкторами воплотили идею в жизнь. Между прочим, наша монтажная самоходка по сей день работает на железной дороге: на ремонтах, строительствах, эксплуатации...», – не без гордости делится Эрнст Яковлевич. – Ее универсальность превзошла многие зарубежные аналоги. Машину не нужно цеплять к вагону – двигается сама, не зависит от других систем энергоснабжения, все инструменты находятся наверху, и работа полностью автоматизирована. Это делает процесс монтажа на высоте намного безопаснее, поскольку все приборы расположены на площадке, а она со всех сторон огорожена.

«Честно признаюсь, я никогда не жалел, что выбрал свою важную страну и людям профессию. Настолько в нее врос, что не приходило даже в голову задуматься – любимое это дело или нет. Честно, с полной отдачей работал и жил по-людски», – подытожил Эрнст Яковлевич Мориц.

Трудиться и жить во благо Родины – честь для каждого из нас. И как бы высокопарно не звучали они, именно эти слова сегодня имеют особенную значимость. Жизнь и деятельность Морица – пример подражания молодого поколения. Ведь быть достойным наших героев и ветеранов – священный долг каждого из нас!

Татьяна Липовецкая