



Когда мы вошли в учебный класс, нельзя сказать, что в нем царил тишина, наоборот, говорок прокатывался от первой парты до последней, где на дальней стене класса были укреплены какие-то приборы, соединенные между собой трубками, и какой-то паренек, поворачивая рычаги, кажется, выполнял торможение. С громким свистом вырвался воздух, стрелки на циферблатах качнулись влево и постепенно замерли. Класс снова начал шумно обсуждать только что увиденное, а педагог Александр Алексеевич Скарбо, вернувшись на свое преподавательское место, сказал, что подробно ребята будут знакомиться с этой темой в другом учебном году, а пока второкурсникам достаточно и общего представления, мол, зелены еще.

Вся аудитория была увешана наглядными пособиями. Чертежи, плакаты, схемы с яркими точками диодов. Александру Алексеевичу достаточно изменить положение выключателя в щитке и взять в руки пульт дистанционного управления, чтобы побежали дорожки огоньков, показывая цепи, сети и прочие технические премудрости, которые для меня, чистого гуманитария, словно темный лес. И все же я успела подумать, что если бы в свое время нам в школе так наглядно и интересно преподавали физику, возможно, я и не стала бы гуманитарием. Во всяком случае, учение не было бы в тягость. Парням и девчонкам, обучающимся в Новосибирском техникуме железнодорожного транспорта, что на Инской, очень повезло, потому что их педагог — настоящий подвижник своего дела. Александр Алексеевич не отбывает учебные часы, а живет этим. Ему просто необходимо видеть умные молодые глаза, открывать в девчонках и мальчишках еще скрытые, даже для них самих, таланты, наблюдать за их успехами, успевать вовремя по-



# ВЕТЕРАНЫ Западно-Сибирской магистралей

## Всю жизнь учиться и учить других



имея не самый простой жизненный опыт за плечами.

Часть ребят тут же вернулась домой к родителям. А Саша не поехал. Знал, что маме одной и без того трудно прокормить четверых, а если еще он на них свалится... Алексей Митрофанович умер год назад. Саша покинул дом 27 ноября, а уже восьмого декабря отца не стало. Это была первая страшная потеря в его жизни.

Поскольку у парнишек, прошедших точное обучение, стараниями учителей имелись неплохие слесарные навыки, их взяли на судоремонтный завод, сначала на слесарную практику. «Мы в то время кое-что прищабривать уже могли, зубило закалить умели, ножовку, пассатижи делали, циркуль изготовить или кронциркуль, то есть простые мерительные инструменты — тоже не проблема», — говорит Александр Алексеевич Скарбо.

Наш герой попал в медицинский





Нина Федоровна Алькова и Александр Алексеевич Скарбо: заинтересованный разговор коллег.

ко эта молодая поросль будет любить свое дело, знать его и честно, самоотверженно трудиться по примеру старшего поколения.

— Александр Алексеевич, без преувеличения, является нашей путеводной звездой, — говорит о Скарбо другой преподаватель спецдисциплины Анатолий Юрьевич Михалев. — Он поднимает всю нашу цикловую комиссию (группа преподавателей спецдисциплины для вагонников, которая готовит вагонников), на то, что мы теперь по его примеру все ходим в форме работников железной дороги. А как иначе, когда впереди такой локомотив идет? Мы все за ним должны двигаться. Кстати, эта форменная одежда отличает нашу цикловую комиссию от других преподавателей техникума. Это кремль, а не человек, раньше про таких говорили: железные дорожники. Он и есть железный дорожник. В полном смысле этого слова. И таких, как Скарбо, осталось — по пальцам пересчитать.

У мальчишек его поколения была одна общая очень строгая воспитательница, делавшая из сорванцов мужчин с железными характерами. И звали эту «даму» — война.

В довоенное время Саша Скарбо успел немного поучиться в школе, пока еще не распознав, к чему, к каким дисциплинам у него больше склонностей, хлебнул жизненных невзгод — отец, работавший грузчиком в порту, в то время уже серьезно прибалывал, а в доме подрастали пятеро ребятнишек. У Александра был старший брат, Михаил, две сестры и еще один братишка, самый младший и потому всеми любимый.

Родился (в 1926 году) и рос наш герой в красивом южном крае, в городе с интересной, полной ро-

мантики историей. Осетинский князь Темрюк, женившись на дочери сурового царя Ивана Грозного, обосновал новое поселение на берегу Азовского моря на возвышенности, в устье Кубани. Датой возникновения города считается 1584 год. Это Александр Скарбо выяснил уже позже, став взрослым и всерьез заинтересовавшись историей малой родины. А тогда он, как и все пацаны, рос, помогал родителям, таял допоздна на улице. Как сам говорит, балованный был и энергично выплескивал не всегда в нужное русло. Мать потом рассказывала, что подростком Саша очень любил мастерить телеги.

Алексей Митрофанович и Евдокия Владимировна Скарбо были людьми почти безграмотными. Отец с трудом, по слогам, разбирал текст. И Сашка, по их примеру, тоже не считал образование главным делом в жизни. К своим четырнадцати годам он имел за плечами пять классов образования, несмотря на то, что учеба давалась довольно легко. За пятый класс Саша даже был удостоен похвальной грамоты. Как герой фильма «Весна на Заречной улице», пришедший в школу рабочей молодежи уже будучи знатным сталеваром, Александр Скарбо снова всерьез возьмется за учебу, только став известным и уважаемым на Ниской человеком да к тому же отцом двоих детей. Просто в один прекрасный день поймет, что для того, чтобы развиваться, двигаться вперед, ему необходимы более глубокие профессиональные знания. И добьется своей цели.

В сороковом году, когда вышел указ о создании ремесленных и фабрично-заводских училищ, паренек четырнадцати с половиной лет от роду при поддержке руководства местного колхоза отправился в Туапсе — в ремесленное

училище водников, чтобы освоить специальность моториста.

Мастеровой паренек по пути в Туапсе, на станции Крымская, куда он прибыл на открытой бортовой машине с группой сверстников, познакомился с первой в его жизни настоящей техникой — паровозом. Полубоялся на мощную машину и, казалось, забыл о ней.

У Александра Алексеевича потрясающе цепкая к деталям память. Он помнит фамилию первого директора училища, под началом которого отучился лишь один год. Помнит, что сменил Лангина на этом посту Бутурлин, человечнейший человек, бывший беспризорник, который хорошо знал и понимал мальчишек. Помнит мастера, самого первого, который учил его отработывать до автоматизма удары тяжеленным молотком по чурке. Кистевые, локтевые, плечевые удары. Скарбо и сейчас может выполнить такой удар вслепую — не глядя.

Жили парни в общежитии в здании туапсинского порта, что недалеко от маяка, рядом с судоремонтным заводом. Носили форменную одежду: темно-синяя гимнастерка и брюки, фуражка да еще шинель. Красавцы! Мечтали, что в августе сорок первого, на канikuлах, отлично отдохнут. Воскресным днем двадцать второго июня теплой компанией с подружками-семиклассницами собрались на пляж. Вдруг прибегает одна девчонка, глаза тревожные, голос дрожит: «Ребята! Война...»

Через несколько минут они были уже в училище, где педагоги срочно созвали митинг. Так неожиданно закончились и детство, и юность, потому что после войны, полной тягот, потерь, скитаний им будет уже по девятнадцать-двадцать. Они станут взрослыми, сформировавшимися парнями,

цель, чтобы вынуть медные трубки, быстро нарисованные нарезанные болты и гайки, вскоре ему доверили выполнять операцию по военному заказу. В нем же появились корпуса небольших мачт с прикрепленными к ним стабилизаторами. Паренек старательно снимал с этих стабилизаторов заусенцы.

Отпуск, естественно, отменили, и после бесармянской практики паренек сразу попал на производственную практику — на корабль. Александр с шестью товарищами был распределен на танкер «Туапсе». Они ждали успешно доставили в Феодосию десант, а на другой раз вели обратным маршрутом вино в бочках, и у Новороссийска попали под обстрел...

На глазах мальчишек ведущий танкер «Советская нефть» был торпедирован. Страшная картина настальная и действовала на неокрепшие души, что парнишки в тот же день ушли с корабля. Война не выбирает, кто перед ней: старик или ребенок. Мальчишки калечились и гибли раньше со взрослыми. Одному пареню, пошанному на корабле под обстрел, осколком оторвало ногу. Другой, Коля Николаенко, сильно обстрел на танкере «Молотов», подбитым прыгали. Когда училище, спустя несколько недель, эвакуировалось через Среднюю Азию в Сибирь, там же еще был весь обмотан бинтами.

«Не дай нам Бог слышать сигнал воздушной тревоги и видеть, как гибнут люди», — говорит Александр Алексеевич своим сегодняшним ученикам.

— Как-то вечером вышел я после работы на улицу. Погода была сырая, так что нам, кроме ботинок, вываливали еще галоши. Нас постоянно перебрасывали с места на место, и в ту пору нашим временным домом стало общежитие фермерского завода «Грозитовый». Только оказался на улице, услышал сигнал тревоги. Но выждал не к общежитию, чтобы затаяться где-нибудь... Ноги мои понесли меня в горы, подальше от этой стрельбы. Забылись взрыватели, начали шорить по небу, искать вражеские самолеты, повсюду трассирующие пули, грохот взрывов. Где-то неизвестно: то ли камни падают, то ли осколки рассекают небо своим путем. А ты не сидишь! В галошах неудобно, и бросать их нельзя — казенные, надо будет возвращать. Снял, схватил их в руки и — вперед. Забежал на гору, понял, что



осколки здесь не достают, а картина обстрела вся перед нами...

Когда прозвучал отбой, Саша Скарбо вернулся в общежитие. Шагать пришлось часа два: как он сумел под обстрелом за какие-то минуты пролететь это расстояние, спасаясь от смерти, сам не понимает до сих пор.

Во время другого налета мальчишки едва не погибли под пулеметным огнем. Пилот вражеского самолета, сбросив бомбы, постарался укрыться от зениток, уйдя в шель над территорией механического завода, и вдруг заметил группу мальчишек, бегущих по дороге между цехами. «Нули ложились спидометра в сорока от нас, — вспоминает Александр Алексеевич, — У слесарного цеха мы заметили кучу опилок и повалились на них». Самолет, к счастью, не вернулся. Повернув за сонку, он на небольшой высоте над морем ушел в свою сторону.

Как принается наш герой, настоящая «живая» война для него закончилась с эвакуацией училища сначала в Сухуми, затем в Тбилиси, потом в Баку, а позже в Среднюю Азию, из которой уже поехали в Сибирь. Не стало звуков воздушной тревоги, взрывов, стрельбы, смертей. Хотя где-то там, далеко, война продолжалась. И на ней сложил голову старший брат Саша — Михаил Скарбо.

Про то, как несколько месяцев ученики и выпускники пяти эвакуированных училищ путешествовали по полуостровной стране, записывали и слетали одиночки, — отдельная история. Но так или иначе наконец-то состав прибыл в Сибирь, где его расформировали и по приказу Грудрезервов ребят группами, в зависимости от их профессиональной принадлежности распределили по городам. Саша Скарбо смекнул и записался не мотористом, а помощником машиниста...

На станции Новосибирск из вновь прибывших на срочных курсах стали готовить настоящих помощников машинистов. Первым делом требовалось сдать на пятый слесарный разряд, что нашему герою удалось без особых усилий, благо пылкая практическая работа была хроничной, а затем приказали пройти «слесарную» практику. Сло-

винистов Лунева, Дмитриева и Оленева он работал дублером. Как говорит сам, научился лопатой бросать уголь в топку. Хотя и мал ростом был, но справлялся с работой успешно. Позже всей бригадой перешли на паровоз ИС 26.

Довелось Александру Алексеевичу поехать и на «тыряжке». Это был небольшой паровоз Б1 139. Машинист Максим Федосов спросил Сашу и друга его, Мишу Резуна, напросившихся попрактиковаться: «Будете со мной ездить?» «Конечно, — отвечают, — только, кто нам разрешит?» «А я сам поговорю с Бобкиным, заместителем начальника депо», — заверил старший товарищ. Работа эта молодым помощникам машиниста очень нравилась, но на горизонте маячили выпуск и распределение, которое Александр Алексеевич проboleл. А как вышел, выяснилось, что его документы давно на Инской, где его днем с огнем не ищут.

Борис Михайлович Райдин, заместитель начальника депо по эксплуатации, был одним из первых руководителей на Инской, с которыми познакомился наш герой. Поскольку на паровозах серии ФД новички еще не работали, им предложили для начала попрактиковаться на СУ, занятых на маневровой работе, но и там с месяц потрудиться в качестве кочегаров, а уж затем доказывать, что способны на большее.

— Помню, приходит к Ивану Павловичу Сидорину машинист Иван Давыдович Мухин. Говорит: «Мне нужен кочегар». А тут как раз мы с ребятами стоим. «Кто желает, прямо сейчас? Паровоз уже стоит на промывке...» Ну я и вызвался. Паровоз носил номер 1004. Старшим машинистом на нем был Виктор Григорьевич Голод, замечательный человек. Он — шестнадцатого года рождения, но и сейчас жив, бодр и поет здорово, — рассказывает Александр Алексеевич Скарбо.

На паровозе СУ 9698, выполнявшем пригородные рейсы до Буготакка, Мошково и других станций Новосибирского отделения, Александр Скарбо работал с Георгием Александровичем Дерюгиным, Яковом Трофимовичем Мастеро-

— Прибыли мы на станцию Новосибирск-Главный. Я пошел за маршрутом. Иду, а тяжелые ботинки на деревянной подошве жутко гремят по бетону. Глазнул, что-то люди собрались у репродуктора. Взял маршрут, вышел и слышу: «... акт о безоговорочной капитуляции». Я бегом на паровоз: «Георгий Александрович, Люба, война кончилась! Победа!» Мы чуть не плясали от переполнявшей нас радости, а люди на перроне целовались и плакали. Прибываем к себе на Искую. Первой, кого я встретил, была Сова Грамотеева. Я ей про победу, а она в ответ: «Саша, если ты только правду говоришь, я тебя расцелую». Так, правда, и ушла из жизни, не поцеловала. Многих коллег моих, приятелей уже нет в живых...

Жили супруги Скарбо в комнате, которую им выделили по настоянию Якова Васильевича Костромкина. Комнатка располагалась в квартире на три хозяина в трехэтажном доме как раз напротив вокзала. Прожили Александр Алексеевич и Любовь Федоровна душа в душу 55 с половиной лет. В 2001 году супруги не стало. Вырастили они троих детей — двоих сыновей и дочь. Старший, избравший профессию врача, живет в Харькове. Младший, окончивший с красным дипломом ИЭТИ, работает в институте ядерной физики. Выросли пять внуков. Подрастают и радуют прадеда своими первыми успехами шесть правнуков.

Пришло время рассказать об учебе, которая стала верным спутником нашего героя. Так получилось, что на протяжении своего трудового пути Александр Алексеевич и сам постоянно учился, и другим помогал совершенствоваться в профессии. В сорок шестом году он окончил курсы машинистов паровозов. С двадцатого июня 1947 года стал работать машинистом, но уже тогда начал ощущать нехватку глубоких знаний. Отважился пойти учиться в школу рабочей молодежи. Но из-за бешеной нагрузки его как комсомольского вожака вскоре начали упрекать в том, что он то там, то здесь не успекает, и наш герой между учебной и общественной работой выбрал вторую. Нравилось



В архиве Александра Алексеевича бережно хранятся фотографии, на которых запечатлены коллеги и друзья, те, с кем ему довелось работать в разные периоды его трудовой биографии.

себе вопросы, отвечал, представлял, что выступаю перед коллективом. В должности машиниста-инженера и машиниста паровоза, медали «За трудовое отличие» и «100-летие со дня рождения В. И. Ленина», орден «Знак отличия» и другие награды.



вом, по линии учебного времени занимала теория, а половину — настоящий тяжелый труд. Зато летом предстояло отойти уже на настоящую поездную практику.

Александр Алексеевич уверен, что ему очень повезло. Первая работа, которую ему доверили на практике, была чистка крышки паровой машины от нагара масла. Да не это главное, а то, что паровоз был серии ФД. Голубого цвета. С номером 3090. Тот самый, знаменитый лунинский паровоз. В это время он стоял на подъёмном ремонте после аварии, в которую попал паровоз Николая Лунина. А еще первая практика запомнилась личным примером начальника депо Декало, который сам, надев спецодежду, вошел через люк в котел. А запомнилась это нашему герою потому, что впоследствии другие начальники депо этого не делали.

На последующий затем поездной практике Александр Скарбо познакомился с паровозом серии Су. Под руководством трех сменных ма-

шино, Александром Анатольевичем Щедриным. Но памятно то время нашему герою не только благодаря его хорошим товарищам и коллегам. На этом паровозе встретил Александр Скарбо свою судьбу. Люба Рожнева, Любовь Федоровна, будущая жена Александра Алексеевича, хоть и получила специальность помощника машиниста в железнодорожном училище в Тайге, трудилась машинистом. Александр и Любовь поженились в сорок шестом и во все рейсы ездили вместе, пока не пришло время Любови Федоровне переходить на легкую работу, а затем в декретный отпуск.

Работа была тяжелой, выматывающей. Достаточно сказать, что из двадцати трех ребят, прибывших на Инскую, к 1946 году Александр Скарбо остался один. Что спасало? Молодость, военная закалка и энтузиазм.

День Победы в сорок пятом Александр Алексеевич помнит, как будто это было вчера.

ему вести за собой 450 молодых парней и девочек, организовывать комсомольское соревнование, досуг и прочее, прочее.

Но, как говорят, от судьбы не уйдешь. Доучиться ему все-таки пришлось. В пятидесятом году, уже будучи отцом двоих сыновей, Александр Скарбо поехал в Тайгу, в техническую школу, чтобы переквалифицироваться на машиниста электровоза. Вот тогда и понял со всей отчетливостью, что его знаний для работы с электричеством недостаточно. Пошел в ШРМ в шестой класс, затем в седьмой, а по окончании поступил на заочное отделение Томского техникума железнодорожного транспорта.

— Анатолий Сергеевич Демидов вызвал меня и сказал: «Пойдешь работать машинистом-инструктором по тормозам». Получив образование, я почувствовал себя на голову выше, чем был раньше. И уже не мог остановиться, продолжал самообразование. Плакаты дома по стенам развешивал. Задавал

себе вопросы и старательно выискивал ответы. Замечательное, интересное было время. Под моим руководством в техническом кабинете один парнишка, Геннадий Корженек, творил чудеса, делая плакаты. Он был из знаменитой династии железнодорожников. Одаренный парень. Я его готовил с девятого до одиннадцатого класса и очень рад, что сумел обнаружить его таланты: умение чертить, рисовать, из ничего сделать отличное наглядное пособие. Вот этот стенд он делал, — говорит Александр Алексеевич, показывая мне фотографию.

Когда по приказу министра путей сообщения была создана должность машиниста-инструктора по подготовке машинистов из числа помощников машинистов, имевших право управления, наш герой перешел на эту работу. А в 1987 году его, уже шесть лет числившегося пенсионером, но продолжавшего трудиться, «подкараулила» стенокардия. Пришлось выйти на заслуженный отдых, всерьез заняться здоровьем, но долго отдыхать не пришлось. Сам не смог без работы, без живого дела.

— Откровенно говоря, опасался, что из-за «критического» возраста меня не возьмут на преподавательскую работу, но директор техникума Юрий Константинович Ткачук пошел навстречу, — признается Александр Алексеевич. — Не знал, поправится ли мне самому с молодежью работать, но очень улегся. Вот уже седьмой год работаю, и дело это мне очень нравится. Затянуло. Однажды стал участником такой сценки. Один выпускник спросил меня о какой-то детали, которую он должен был еще два года назад знать, я и призадумался. Надо не на пальцах, не на бумаге ребята учить, а так, чтобы было наглядно. Поставил себе задачу сделать наглядные пособия. И тогда мы со студентами стали создавать вот такой комплекс...

Александр Алексеевич ведет сегодня общий курс железных дорог, введение в специальность, и курс по технической эксплуатации железных дорог. Помогает ребятам познавать азы профессии, старается разжечь в них искру любопытства, личным примером учит грамотному, ответственному отношению к делу. За свой практически пятидесятилетний трудовой путь наш герой был не раз удостоен наград. Среди них знаки «Ударник сталинского призыва» и «Отличный пар-

овозник». Александр Скарбо — лауреат областного соревнования и «Почетный железнодорожник».

А. А. Скарбо удостоен звания «Ветеран труда». Его всегда очень уважали и ценили коллеги и руководство, и сегодня об Александре Алексеевиче можно услышать только самые приятные слова. Председатель дорожного совета ветеранов Петр Филиппович Мыськ сказал в интервью нашей газете, что, работая и начальником отделения дороги, и главным инженером дороги, и заместителем начальника дороги, он всегда ценил Александра Алексеевича как замечательного специалиста, опытного работника и знатока своего дела. «При разборе разного рода случаев брака в работе мы всегда обращались за консультацией к Александру Алексеевичу Скарбо как главному специалисту по тормозам, умевшему разобраться в самом сложном вопросе и дать объективное и грамотное заключение», — сказал Петр Филиппович.

А дополнить рассказ об этом замечательном человеке я хочу словами педагога техникума, к которому наш герой относится с большой теплотой и говорит, что со спокойным сердцем и с радостью передает в его руки свой замечательный кабинет.

Александр Анатольевич Сальников, преподаватель специальности железнодорожного транспорта, сказал об Александре Алексеевиче:

— Работая с нами — живая легенда. И сам вагонник. И много, что связано с локомотивом, для меня очень интересно, но вагоннику можно порулить поездом, он не создает соответствующими движениями и опытом. А у Александра Алексеевича все это есть. И потому мы постоянно консультируемся у него. Он разъясняет все сложные моменты, нюансы, особенности. В частности, по крайним машинам, и по тем, которые я уже не застал, и по самым современным, которые сейчас устанавливаются на поездах. В этом отношении он большой спец. А его энергии можно только позавидовать. Видели бы вы, как мы с ним на полигоне трудились. Человек в шестьдесят лет работает под вагоном вместе с ребятами шесть часов подряд. Прехлопотливый надо перед такими людьми...



На занятиях у Александра Алексеевича никогда не бывает скучно. Искренне любя свое дело, он умеет пробудить в студентах интерес и любовь к профессии.

Выпуск подготовила Елена КОСТИНА.  
Фото Бориса МОСКВИНА.