

Первым на железнодорожную стезю ступил старший брат отца — Геннадий Людвигович. Через Островецкий район, где жила семья Мацкелей, стальная магистраль не пролегла вообще, но престиж профессии в послевоенные годы был чрезвычайно высок. Отучившись на машиниста, по распределению Геннадий попал в Вильнюс, где и обосновался. Работал сначала помощником машиниста, потом сам водил паровозы в сторону Молодечно. На пенсию уходил с должности заместителя начальника локомотивного депо Вильнюс. Сейчас ему за 80.

Младший брат Марьян пошел в то же 34-е училище железнодорожников в Минске. Однако по состоянию здоровья в машинисты его не взяли. Поэтому будущей специальностью выбрал «Автоматику, телемеханику и связь». После окончания учебного заведения был направлен в Молодечненскую дистанцию сигнализации и связи. Позже заочно окончил Вильнюсский железнодорожный техникум. В качестве монтера, старшего механика обслуживал участок от Гудогая до Молодечно. Между этими станциями, в деревне Солы, построил вместе с отцом свой дом.

— Мы жили в 100 метрах от железной дороги. Из окон было видно, как проезжают поезда, — у Михаила Марьяновича сохранились о той поре самые яркие воспоминания. — Когда раздавался паровозный гудок, мы с братом уже знали, что это едет наш дядька Гена, и выбегали на улицу, чтобы помахать ему рукой.

Поскольку Геннадий и Марьян работали, можно сказать, на одном участке пути, старший брат время от времени подвозил младшего на паровозе к месту исполнения его трудовых обязанностей. А тот зачастую брал с собой маленького Мишу, которого не с кем было оставить дома.

Марьян Людвигович всю жизнь отдал одному предприятию. Со временем перешла в Молодечненскую дистанцию и его жена Данута Владимировна. В качестве проводника она присматривала за вагонами хозяйственного назначения, в которых находилось оборудование, готовое



Михаил, Екатерина и Александр Мацкели

Начальник отдела технической политики Минского отделения стальной магистрали Михаил Мацкель во время нашей беседы не без гордости подчеркнул, что в их семье почти все — железнодорожники.

к отправке в случае необходимости. Они стояли на запасных путях.

— Росли в семье железнодорожников, рядом с магистралью... Была ли у нас с братом возможность выбора другой профессии? — риторически вопрошает наш собеседник. — Мне и одноклассники советовали идти в железнодорожники. Подал документы в БИИЖТ (ныне — БелГУТ). Специальностью выбрал ту же, что и у отца.

Поскольку для поступления не хватило двух десятых балла, Михаил пару лет постигал науку на заочном. На работу устроился в дистанцию, где трудился отец, учеником монтера. Потом перевелся на дневное отделение. Благодаря приобретенному опыту учеба давалась легко. Предметы по специальности сдавал практически без подготовки.

В институте встретил свою судьбу — Екатерину. По распределению вместе приехали работать в Молодечненскую дистанцию сигнализации и связи. Первым трудовым местом стала станция Беларусь.

Младший брат Валерий по примеру Михаила тоже поступил в

БИИЖТ. Правда, свой выбор остановил на специальности «Управление процессами перевозок». С будущей женой Светланой он учился на одном факультете. По окончании молодую семейную пару распределили на станцию Дубравы.

Сегодня Валерий Мацкель — первый заместитель начальника службы перевозок БелЖД. Светлана Владимировна работает в том же подразделении инженером.

Михаил Мацкель с 2002 года — в аппарате столичного отделения. Со службой сигнализации и связи управления дороги был связан в дальнейшем профессиональный путь его жены Екатерины Ивановны.

В настоящее время выбор в пользу железной дороги сделал уже третье поколение Мацкелей. Дочь Михаила Марьяновича Анастасия с будущей профессией определилась сразу. Училась на электротехническом факультете БелГУТа. До недавнего времени работала инженером в КТЦ. Нынче — в декретном отпуске.

У сына Евгения тяга к железной дороге проявилась несколько позже. Сначала он поступил в радиотехнический колледж. Но судьба все равно привела его на магистраль. Сейчас возглавляет отдел технической политики управления БелЖД.

Двое детей и у Валерия Марьяновича. Старший Александр учился в Минском железнодорожном колледже, трудился помощником машиниста в моторвагонном депо Минска на электропоездах серии ЭР9, затем — на современных Stadler. Позже заочно окончил Московский университет путей сообщения. В настоящее время он — начальник отдела грузовой работы Минского отделения.

Единственный не железнодорожник в семье — Роман, который служит в армии. Время покажет, какой профессии он отдаст предпочтение в будущем.

Когда эта большая железнодорожная семья собирается вместе, все начинается и заканчивается разговорами про стальную магистраль.

— У брата много задач по доставке грузов, — рассказывает Михаил Марьянович. — И он уверен, что самое главное на дороге — управление перевозками. Его жена с ним соглашается, поскольку тоже занимается этим. Моя супруга бурно ввязывается в спор, мол, как поезда смогут ходить, если не регулировать их движение. Когда был жив дедушка, он в свою очередь был убежден в важности управления и автоматики. В это бесконечное обсуждение сегодня вступили наши дети, которые не первый год работают и тоже прониклись проблемами магистрали. Мы все приросли к железной дороге. Наш дом в Заславле находился в нескольких метрах от нее. Как-то гостевала теща и удивлялась: «У вас же люстра качается, когда поезд идет». А для нас шум проезжающих составов — естественный фон. Под него даже лучше засыпается. Когда получили квартиру дальше от магистрали, сначала непривычно было. Иногда ночью открываю окно и слышу, как из Радошковичей едет поезд. Шумит родная железная дорога, значит, живет.