

«Двоечке» – Шестьдесят!

КАК ЭТО БЫЛО

В свой первый рейс поезд отправился 2 апреля 1962 года. Его сопровождала бригада Виктора Ходола.

В рижскую столицу пассажиры ходили и до 1962-го. Из расписания 1929 года известно, что один из первых скорых между Минском и Москвой курсировал под номером 11/12 четыре раза в неделю, затрачивая на маршрут около 14 часов. С 1933-го он стал ежедневным, время в пути сократилось до 13,5 часа. После войны между двумя столицами с 1945 года ходил обычный поезд № 71/72, который находился в пути 28,5 часа. Скорый уже с номером 15/16 появился в расписании в 1957-м и следовал по маршруту 16 часов. На его базе в 1962 году и был создан фирменный поезд 2/1 «Беларуссия». Он единственный из всех составов белорусской магистрали был окрашен в синий цвет и первоначально курсировал с надписью «Экспресс».

Подтвердил в 1994-м в очередной раз звание фирменного, поезд стал называться «Беларусь», с основной синий цвет вагонов поменял.

Пандемия коронавируса внесла коррективы в его расписание. С 17 марта по 4 апреля 2020 года составы курсировали в вывозном режиме, а с 5 апреля 2020-го по 8 февраля 2021-го он временно не ходил.

С ГАРАНТИЕЙ КАЧЕСТВА

Сложности не помешали бригадам поезда год назад пройти очередную переаттестацию, которую предшествовала большая работа.

По ее результатам поезд был оценен на отлично. Аттестацию проводила комиссия Дирекции Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества и ОАО «РЖД», — рассказывает начальник Минского отделения белорусской железной дороги Владимир Андрианов. — Для улучшения статуса фирменного поезда международного сообщения, действующего пять лет, мы в год аттестации соблюдали ряд обязательных требований, которые предъявляются Поездом к фирменному поезду, утвержденным Советом по же-



лезнодорожному транспорту государств – участников Содружества, Главными критериями при повторной аттестации данной категории являются техническое состояние подвижного состава, срок его эксплуатации, состояние



интерьера вагонов и имущества, находящегося в поезде, а также организация обслуживания пассажиров и работа персонала. Следует отметить, что еще в 2003 году услуги поезда «Беларусь» стали объектом для оценки соответствия требованиям международного стандарта ISO 9001. Это позволило Минскому вагонному участку одним из первых препринять Белорусской железной дороги стать членом Провини Правительства Республики Беларусь за достижения в области качества.

В МЯГКОМ ВАГОНЕ... «Беларусь» всегда была самым комфортабельным и престижным поездом в московском направлении. Он пользуется популярностью не только у белорусов, но и у представителей других государств. Его выби-

ра протяжении нескольких десятилетий его называют главным поездом республики. Он является визитной карточкой и символом не только Белорусской железной дороги, но и всей страны.

состав поезда был обновлен в Олимпийском игровом 1980 года. В июне 1990 – начале 2000-х немецкие вагоны были модернизированы.

Сегодня «Беларусь» состоит из купейных и спальных вагонов, вагонов открытого типа и вагон-ресторана. Их современные интерьеры разработаны дизайнерами Минского вагоностроительного и Памельского вагоностроительного заводов. Каждая освещена усовершенствованной системой кондиционирования воздуха в биоклиматике. Благодаря мощным гребообразователям к электростати оживо поплавать гаджеты и бьютовые приборы, предусмотрен беспроводной интернет. Торшневые створки вагона оснащены автоматической раздвижной дверями для бесперебойного перехода между ними. Для пассажиров предусмотрена масса полезных мелочей, которые делают поездку комфортной. К примеру, кресла имеют проводника или электронное табло информации о текущей температуре воздуха, дате, занятости санузла.

В составе поезда керченит вагон-ресторан, где большой популярностью пользуются фирменные блюда национальной кухни. Кстати, ужин и завтрак можно заказать в куле. Ну и как же без традиционного чаю в поезде! Приветствие проводника его по-прежнему подают в стаканах (только уже не граенных) в подстаканниках. Кстати, дого-

ворному поезду «Беларусь» сообщением Минск – Москва – Минск завтра исполнится 60 лет. За это время пассажирами знаменитой «двоечки» стало более 11 млн человек.

время составы ограничивались лишь специализированными купе-буфетом. Впервые вагон-ресторан в регулярном составе движения появился в 1997 году.

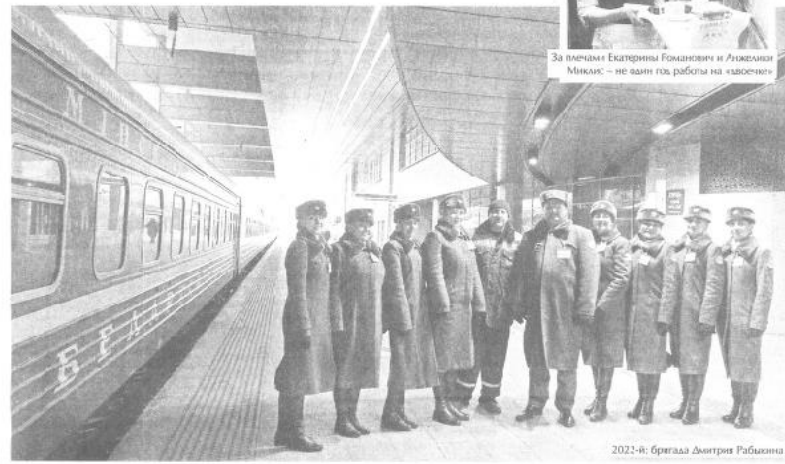
НА ПЕРВОМ – ТОЛЬКО ЛУЧШЕ

«Двоечка» пользуется популярностью у пассажиров не только благодаря мягким вагонам. Еще в бытность СССР поезд на восток сохранил качество культурной обслуживания. Это, как ни кто другой, знает Вера Семеновна, в недавнем прошлом заместитель начальника Минского вагонного участка. Несколько лет она ездила в бригаде тогда еще «Белоруссия», а позже возглавляла резерв проводников пред трилетия.

— Названное прозвище «двоечки» — высочайший уровень подготовки ее персонала. Он главу угла при отборе всегда ставились опыт работы, дисциплина и постоянное чувство ответственности, что является безусловным для всех железнодорожников, а также трудолюбие, личные качества проводников, их привлекательность. Ведь они, как и сам поезд, — лицо белорусской магистрали всей страны, — констатирует Вера Николаевна. — Поезд обслуживали комсомольско-молодежные бригады — люди молодые, активные, инициативные, горящие на работе. Не раз приходилось слышать от пассажиров благодарные отзывы о проводниках «двоечки» и других наших поездов. Поэтому многие отдали предпочтение белорусским составам.

С этим полностью согласна и одна из первых проводников легендарного поезда Роза Ставер, которая в бригаде Владимира Семичева ездила с 1962 по 1965 год. Для девчонки, пережившей тяготы войны, трудившаяся несколько лет на пригородном поезде Минск – Уша это была значимая и престижная работа. Хотя порой сложная. Особенно зимой, когда приходится топить вагоны углем. Но дружная команда, взаимовыручка, общий оптимистичный настрой и осознание того, что ты проводник первого поезда страны, по признанию Розы Антоновны, помогали справляться с трудностями.

О поездных бригадах белорусской «двоечки» знали во все Союзе. Его проводники не раз становились триумфами на престижных профессиональных конкурсах. К примеру, Янина Ковалева была в конце 1970-х была признана лучшим проводником на сети дорог МПС СССР, через несколько лет лучшим СССР стал и проводник «Белоруссия» Александр Горю-



ЕГО МОЖНО УЗНАТЬ ПО ФИРМЕННОЙ ЛИВРЕ С ИМЕННОЙ НАДПИСЬЮ «БЕЛАРУСЬ», ГОВОРЯЩАЯ СИМВОЛИКА И НА ФИРМЕННОЙ ОДЕЖДЕ ПЕЗДНОЙ БРИГАДЫ, И В САЛОНАХ ВАГОНОВ – НА ШТОРАХ, СКАТЕРТЯХ, ЧАЙНОЙ ПАРЕ, САЛБЕТКАХ, СТАКАНАХ. СТАТУС ПЕРВОГО ДАВАЛ ПОЕЗДУ НЕМАЛО ПРИВИЛЕГИЙ – ЛУЧШИЙ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ, ЛУЧШИЕ ПРОВОДНИКИ ВАГОННОГО УЧАСТКА, ОТПРАВЛЕНИЕ И ПРИБЫТИЕ НА ПЕРВУЮ ПЛАТФОРМУ ПОД МУЗЫКАЛЬНОЕ СОПРОВОЖДЕНИЕ... ВМЕСТЕ С ТЕМ И ОБЯЗЫВАЕТ ЕГО БЫТЬ ЛУЧШИМ ВО ВСЕМ. И МАРКУ ПЕРВОГО «БЕЛАРУСЬ» ДЕРЖИТ НА ПРОТЯЖЕНИИ ВСЕГО СВОЕГО СУЩЕСТВОВАНИЯ, ЯВЛЯЯСЯ НАСТОЯЩИМ БРЕНДОМ СТРАНЫ.

данов. В середине 1980-х первое место среди бригад огромной страны завоевала команда Анатолия Павлова.

Сегодня сложно сказать, сколько проводников и начальников бригад прошли школу первого белорусского фирменного поезда. Тысячи. Для кого-то столичный вагонный участок и «двоечка» — часности, своим гражданством и очередным этапом жизни, а для кого-то — судьба. Как, к примеру, для начальника поезда белорусской бригады Гавлова, Дмитрия Рабыкина и Владимира Бурило, а для которого юбилей поезда — личное событие: 20 лет назад он возглавлял одну из четырех бригад «двоечки».

— За это время, конечно, изменилось многое. Обновился подвижной состав, стал современнее и более удобным, фирменная одежда поезда бри-

гады сменила цвет и фасон, а в тамбурах вагонов уже нельзя курить, как раньше... Незменными остались только условия работы на наш поезд. По-прежнему перестепенными являются дисциплина, профессионализм, культура обслуживания.

В разное время, в том числе и накануне проведения в Беларуси чемпионатов мира по хоккею в 2014 году, а также Европеевских игр в 2019-м для проводников «Беларуси» и других поездов Минского вагонного участка были организованы курсы иностранного языка. Кроме того, по словам Дмитрия Рабыкина, очень полезными оказались курсы этики стрессов и конфликтов ситуаций, так что они немалого психологи. А некоторые после окончания вуза еще и дипломированные. К слову, многие, помимо первой, отрасле-

вой, специальности имеют еще и второе, высшее образование. Как, к примеру, Анжелика Миклас из Смолиноги. Девушка не ограничилась учебной и столичной коллегией железнодорожного транспорта, заочно еще освоила специальность юриста. За владения Екатерины Романович из Орши, которая на «двоечке» более 10 лет, — гражданский процессуальный юрист (ныне кандидат), а также Мелодия институт инженеров транспорта. По этой специальности она экономист. Второе образование — экономическое — и у Дмитрия Рабыкина. В нынешнем году исполняется 20 лет его трудовой деятельности в столичном вагонном участке. За это время ездил в Иркутск, Новосибирск, Санкт-Петербург, несколько лет возглавляла одну из бригад фирменного поезда «Звезда».

Все четыре поезда бригады «Беларусь» в основном представляют прекрасной половинной человечества, но есть в них и мужчичина, от которых также зависит комфорт пассажиров. В столичной команде Дмитрия Рабыкина это повар Руслан Кошарев и заведующий производством вагон-ресторана Денис Коноплев, а также электромеханик Сергей Бузу, обслуживающий поездное оборудование. Работу у него нет-просто и ответственная, но, по словам Сергея, интересная и о многом подходит людям, которые не любят монотонный труд на одном месте. Впрочем, так можно сказать про все поезда бригады «Беларусь», для которых жизнь — это движение. И проходит она в дороге — под стук колес.

Ольга Орлова, «ТБ»
Фото автора и Виктора Дулебо

За плечами Екатерины Романович и Анжелики Миклас — не один год работы на «двоечке»

2021-й: бригада Дмитрия Рабыкина



1970-е: бригада Виктора Ходола