

НАСТАВНИК И УЧИТЕЛЬ **(памяти проф. Н. В. Правдина)**

Теплое весеннее солнце дарит свои легкие лучи неспешным прохожим, проходящим по уютной каштановой аллее. Тяжелые, ярко цветущие увесистые гроздья распространяют свой тонкий аромат далеко за пределы гомельской улицы Победа, по которой так любил прогуливаться Николай Владимирович. Весна была его самой любимой порой, когда он с упоением начинал читать стихи Есенина, Пастернака, Блока. «И странной близостью закованный, смотрю за темную вуаль, и вижу берег очарованный, и очарованную даль...». В такие моменты наш учитель становился особенно проникновенным, его взгляд лучился каким-то особым светом, мысли его ушлывали далеко-далеко за пределы повседневного бытия, становились отражением увиденного призрачного будущего. Именно в такие часы Николай Владимирович делился своими сокровенными идеями по сооружению закрытой сортировочной станции, которая способна показать все свои преимущества в суровых климатических условиях Сибири и Дальнего Востока; сортировочной горки с адаптивными свойствами, позволяющими обеспечивать оперативную подстройку своих параметров под структуру расформируемого состава; крупных пассажирских станций с несколькими привокзальными площадями и мощным комплексом устройств по обеспечению самого широкого ассортимента услуг, связанных и не связанных с обслуживанием только пассажиров. Однако казавшиеся заоблачный полет мысли и безудержная фантазия всегда имели под собой прочную основу, которая базировалась на тонком понимании технологии и глубоком осознании внутренних связей явлений и процессов, происходящих в таких сложных технических системах, какими являются железнодорожные станции и узлы. Когда мы, студенты и аспиранты, слушали Николая Владимировича, мир раздвигал свои границы, за дымкой непонятных и неизвестных законов, правивших движением поездов и рациональной структурой парков станций, проступали четкие очертания объективных условий, факторов и норм, рекомендовавших, регламентировавших и требовавших выполнение тех или иных правил. В ярких и красочных сравнениях, запоминающихся аналогиях, метких и точных определениях мы познавали окружающий нас мир как клубок сложных, но взаимосвязанных явлений, в которых законы функционирования технических систем не противоречат законам природы, а живут в мире и согласии с ними, органично дополняя их объ-

ективную естественную сущность. Николай Владимирович мог не только начертить участковую станцию в путях, но и рассказать замысловатую историю ее жизни, характеризуя сложное переплетение путей, стрелочных переводов, сигналов и предельных столбиков как полноценный живой организм, способный зарождаться, развиваться и угасать при недостатке технического потенциала или чьем-то злом умысле.

Образность преподнесения материала всегда была исключительной, присущей только Николаю Владимировичу, которая стала для многих из нас прекрасной школой познания науки и жизни. Благодаря ярким и понятным ассоциациям железнодорожные станции, сначала весьма похожие друг на друга, рассыпающиеся в многочисленных парках и устройствах, показывали свою индивидуальность, открывали ранее неведомые тайны внутреннего совершенства и технологических преимуществ в сравнении с аналогичными конструкциями, но чуть-чуть другими. И познание этого чуть-чуть становилось весьма увлекательным, потому что каждый раскрывал для себя секреты путевого развития самостоятельно, учитель только умело направлял наши неокрепшие умы в нужное русло, где нас ожидала полноводная река зажженной страсти к знаниям, подкрепленной корректной исходной информацией о требованиях к проектированию путей станции в плане и профиле, взаимной укладке стрелочных переводов, правилах размещения сигналов и предельных столбиков в горловинах. После этого мы необычайно быстро решали задачи поиска варианта правильной масштабной увязки четырнадцати путей в горочной горловине участковой станции, выбора положения калки с грузовым двором и локомотивным хозяйством для корректной и эффективной привязки к существующему путевому развитию станции, проектирования технологически правильной топологии путевого развития с выполнением всех поездных и маневровых передвижений без излишней враждебности и высокой загрузки по пересечениям маршрутов. Мир станций расцветал, становился доступным и понятным, казалось, что по-другому и быть не может, все было естественно и разумно.

Наш учитель никогда не утверждал истин в последней инстанции. В его выраженной мысли всегда была какая-то недосказанность, тем самым он мог дать пищу для ума, заинтриговать собеседника увлекательной перспективой подумать: что будет дальше, возможно ли лучшее решение? В такие моменты хотелось взять в руки карандаш и начинать воплощать безудержно роившиеся мысли в схемы, чертежи, графики, рисунки. Он всегда активно участвовал в таких дискуссиях, умело направляя все рождающиеся идеи в некоторый круг закрытого множества рациональных выводов. Высказывать можно было всё, мало-мальски имеющее отношение к предмету дискуссии, даже самые невероятные и фантастические предложения. Такие бурные обсуждения, как правило, выливались в мощный мозговой штурм, после которого проблема получала свое решение. Приятным следствием подобных научных атак было легкое и быстрое появление многообещающих научных

статей в многочисленных межвузовских сборниках, учебных пособий и интересных монографий.

Достаточно своеобразным был подход Николая Владимировича к молодым преподавателям и аспирантам. Нужно было обязательно пройти боевое крещение через чтение нескольких лекций по специальности «Железнодорожные станции и узлы» студентам. Причем нужно было обязательно привести в лекции что-то свое (видение поставленных задач, методику преподавания данного материала и др.). Эти лекции испытуемый выносил на суд не только студенческой аудитории, но и Николая Владимировича, который незаметно устраивался на последнем ряду и внимательно слушал своих учеников, усиленно старавшихся сдать свой очередной экзамен на творческую зрелость. После завершения лекции на ближайшем заседании кафедры доброжелательно и при этом весьма критично Николай Владимирович выражал свое отношение к качеству прочитанной лекции, оценивая уровень профессионализма молодого преподавателя, указывая на его недочеты и всегда предлагая возможные варианты иного, более глубокого восприятия учебного материала с иллюстрациями и практическими примерами.

Любое заседание кафедры всегда было наполнено каким-то особым смыслом. Текущие задачи решались легко и непринужденно: распределение кафедральной нагрузки, дежурства по общежитиям, планы индивидуальной работы согласовывались и утверждались без разногласий и критических высказываний. Все ожидали следующей фазы заседания кафедры: интересного общения, которое мог дать только Николай Владимирович. Темы оказывались самыми различными, затрагивавшими политику, экономику, науку, и, естественно, железнодорожные станции и узлы. Все были равны в таком обмене мнений, каждый сотрудник кафедры имел право высказать свою точку зрения на предмет обсуждения, наш Учитель слушал всех и вместе со всеми принимал участие в обсуждениях. Полагаю, что выскажу мысль многих его учеников, которая заключается в том, что многое из сформировавшегося нашего научного представления о проектировании (да и жизни вообще) получило свое рождение именно на таких «научно-методических корпоративах», далеко выходящих за обычное представление о заседаниях кафедры как инструменте управления подразделением.

Николай Владимирович был одновременно исключительно интересным собеседником и необычайно заинтересованным слушателем. С ним никогда не было скучно, и многие часы увлекательной беседы удивительным образом в полном соответствии с нетленной теорией относительности казались минутным событием. Он притягивал своей аурой общительности, оригинальностью и прозорливостью в оценке перспективы обсуждаемых новых идей и знаний. Ему всегда было присуще стратегическое мышление, благодаря которому наш Учитель мог приводить наши неоперившиеся мысли несколькими штрихами к законченному виду новых технологий и проектных решений. Загадочным был этот процесс обрамления достаточно мутных и не-

определенных идей в стройную систему красивой теории, согласующейся со всеми известными знаниями в области проектирования. Например, исходный план издания монографии претерпевал такую структурную и содержательную перестройку, что от него оставалось не более 10 процентов первоначального текста. И эти изменения касались прежде всего логики построения отдельных глав и разделов. Особое внимание Николай Владимирович уделял связности текста, которую должны были подчеркивать даже названия смежных пунктов. Учитель всегда говорил, что текст должен литься как вода в роднике, – непрерывно и с музыкальными переливами. Он очень любил меткие речевые обороты, которые подчеркивали мысль, позволяли более точно ее выражать через многочисленные сравнения и гиперболы. «Все новое должно быть преподнесено языком возвышенным, крылатым, парящим, и тогда оно будет интересным и станет понятным для всех», – неизменно говорил Николай Владимирович, обсуждая план очередной новой книги. Перед этим он всегда любил погрузиться в кресло, заострить взгляд на одной, только ему ведомой точке какого-то далекого пространства и отрешенно-внимательно слушать собеседника. После завершения такого монолога начиналось таинство. Доклад мгновенно подвергался глубочайшему анализу, и ответ эксперта по продолжительности часто не уступал исходному монологу. Все положения критически рассматривались через призму системного построения идей. Следовали вопросы, подчеркивающие недостаточное освещение значимых позиций, отсутствие связей между отдельными тезисами, их информативную перегруженность, смысловые повторы и пр. После такого интеллектуального «катка», проехавшего по ухабам и колдобинам свежеуложенной научной дороги, последняя приобретала вид ровной, чистенькой, вымытой весенним дождем скоростной магистрали, способной качественно выполнить свое предназначение – вести пассажира (студента, практика, инженера) по пути эффективного восприятия объективных знаний. План новой книги получал свою вторую жизнь, которая, как правило, имела мало общего со своим прототипом. И нам всегда было легко работать с таким планом, в котором названия глав и разделов содержали четко очерченный смысловой посыл, быстро воплощаемый в логически стройное текстовое наполнение. Учитель задавал ритм и тон интеллектуальному творению, которое сразу становилось самостоятельным и начинало жить своей странной, таинственной и независимой жизнью, полной неожиданными поворотами мысли и новыми открытиями.

Самое большое наследие Учителя – это наследие его идей и мыслей. Наверное, можно соотнести его огромный багаж проектных задумок и теоретических построений к опубликованным статьям, книгам, защищенным диссертациям учеников как 1000:1. Только ему было присуще глубокое видение проблем, которые имели и имеют большое значение не столько для настоящего, сколько для будущего, способные дать гигантский толчок развитию транспорта и экономики всей страны. Он всегда указывал на недооценку транспорта как движущей (в буквальном смысле слова) экономиче-

ской силы общества. Учитель любил повторять, что всегда выигрывает то государство, которое понимает роль транспорта и уделяет ему должное внимание. Он очень эмоционально воспринимал популистские и непрофессиональные идеи по поводу переноса за пределы города локомотивного хозяйства с сортировочной станции по причине создаваемой экологической обстановки, разборки путей и целых парков станций из-за снижения объема работы. Николай Владимирович говорил, что нельзя сжимать транспортный маховик только потому, что появились какие-то локальные проблемы, способные исчезнуть завтра. Если разбирать пути и переносить парки, то в ближайшем будущем их вернуть не удастся. Это навсегда. Нужно находить работу для существующей инфраструктуры и активно нагружать ее, так как потеря железных дорог как стратегического ресурса будет невосполнима для страны в целом.

Трепетное отношение было у Учителя к пассажирским станциям и вокзалам. Практически всю свою долгую творческую жизнь он посвятил изучению и поиску рациональных транспортных систем обслуживания пассажиров, исследованию маршрутов движения пассажиропотоков, эффективной планировке привокзальных площадей, взаимодействию с различными видами транспорта. Всегда его мысли и идеи были устремлены в будущее. Он связывал городские магистрали с пассажирской станцией трех- и четырехуровневыми развязками, которые смело взмывали ввысь на гигантских эстакадах и зарывались глубоко в землю, проходя в туннелях к багажным отделениям вокзалов и станциям метрополитена. Николай Владимирович видел в пассажирской станции своеобразный потенциальный центр светской жизни всего города. Ведь человек, живущий в современной агломерации, называемой городом, и желающий жить активной жизнью, обречен постоянно пользоваться транспортом как неизменным атрибутом своего бытия. Поэтому ему, как постоянному потребителю транспортных услуг, следует предоставить все условия для своевременного и полного удовлетворения потребностей не только в перевозках как таковых, но и сопутствующих услугах отдыха, развлечений, творческого досуга и пр. Вокзал для пассажира – всего лишь необходимый пункт пересадки, и нужно сделать для него эту операцию безболезненной и приятной, чтобы в следующий раз при необходимости поездки мысль о вокзале у него вызвала самые позитивные ассоциации, где пассажира с радостью принимают мягкие и просторные лежа зала ожидания с прохладным ветерком от кондиционера, где его ожидает свежая пресса и чашка горячего кофе с коньяком, а легкая и успокаивающая релакс-музыка навеивает приятные мысли о таком же приятном путешествии в комфортабельном вагоне с микроклиматом. Делового человека на такой пассажирской станции ожидает бизнес-обслуживание с полным перечнем всех офисных услуг. Если у транзитного пассажира достаточно времени, ему может быть предложен активный отдых с посещением музея железнодорожного транспорта, где демонстрируется действующая модель первого

паровоза 1832 года братьев Черепановых; картинная галерея, в которой по некоторым историческим источникам есть несколько неизвестных иллюстраций Тулуз-Лотрека к произведениям Гюго; кинотеатр с демонстрацией нашумевших культовых фильмов в BD-формате и комнатой виртуальной реальности технологии CAVE; финская сауна и русская баня с великолепным бассейном и водопадом; взлетно-посадочная площадка с возможностью облета города на вертолете и наблюдения удивительного эффекта радужного смога над химическим заводом.

Редкий человек способен устоять перед соблазном посетить столь благодатное место на земле как пассажирская станция с заявленным букетом услуг. Николай Владимирович рисовал подобные идеи столь зримыми и вещественными красками живых слов, что перед взором вставали стройные колонны опор переплетающихся автомобильных дорог, которые, извиваясь на разных уровнях, прятались в черных провалах грандиозных массивных зданий Вокзал-Сити, построенных по самым современным строительным технологиям из щепо-цементных плит и порошковой нанокраски. Монументальный внешний облик архитектурного комплекса дополняют пассажирские конвейерные линии в виде движущихся пешеходных дорожек, лифтов и эскалаторов, всегда наполненные потоками респектабельных граждан, степенно или суетливо перемещающихся по теоретически строго рассчитанным, самым эффективным непересекающимся маршрутам, связывающим пассажирские платформы, изобилующие малыми архитектурными формами, уютные залы ожидания и величественные кассовые залы с остановками городских видов транспорта, расположенными в пределах минутной досягаемости от пассажирской станции. Такой транспортный колосс способен замкнуть на себя всю жизнь не только самого города, но и пригорода, пригородной зоны, активизировать условия для дальнейшего урбанистического развития целого региона.

Николай Владимирович был способен вдохнуть жизнь в идею, наполнить ее неким трансобъективным смыслом, показать ее преимущества не только языком цифр, графиков, таблиц и формул, но и увлекательным образом художественного слова. Он действительно был художником, художником-реалистом и одновременно импрессионистом, для которого чувственная форма впечатлений от увиденных и переданных собеседнику мысленных образов была способом трансформации своего видения мира, своего отношения к действительности. Его фантазии были не утопичны, они всегда имели под собой теоретическое и практическое обоснование, а благодаря изысканности слова и некоторой эклектичности образов такие идеи получали свою таинственную жизнь. И в дальнейшем высказанные Учителем мысли, облекшиеся в яркие полноценные образы, воспринимались только в таком виде, как они были запечатлены словами Правдина. У него был дар рисовать словами изумительные картины, возможно, восходившие к его тонкому восприятию и пониманию живописи. Несколько словесных штри-

хов в мягких пастельных тонах – и перед нами, как в рассеивающейся дымке, проступают вполне выразительные очертания гигантской конструкции крытого ангара, покрывающего собой всю территорию сортировочной станции. Причем этот ангар особый, это не суперсарай, основным назначением которого является обеспечение щадящего температурного режима работы станционных устройств в суровых зимних условиях. Это архитектурный шедевр современного зодчества, произведение искусства – нечто среднее между био-теком и постмодернизмом, где конструкции многоуровневых островерхих крыш, в которых угадываемые формы листьев тропических деревьев (кстати, весьма рациональная идея оснащения таких покрытий с большой площадью поверхности солнечными батареями) сочетаются с симметрией строительной композиции.

Николай Владимирович любил повторять, что рациональное и техническое решение будет правильным, если оно эстетично, не нарушает гармонии чувств. Человек – существо не только социальное. Благодаря генетической памяти сотен тысяч (а возможно, и миллионов) поколений человек интуитивно (а может быть, согласно заложенной кем-то программе) научился оценивать реальность сквозь призму многих анализаторов своего организма, а не только известных нам пяти органов чувств. Возможно, благодаря восприятию объективной природной красоты, умению найти, выделить ее, старанию культивировать подобное совершенство человек сумел достигнуть тех высот развития, которые он имеет. На это единство эстетической красоты и технического рационализма Учитель всегда указывал. По его утверждению красивое не может быть неправильным. Естественно, экологически небезопасные устройства локомотивного хозяйства с их грязными, мутными лотками, переполненными мазутом и дизельным топливом, не радуют глаз, а следовательно, не могут являться эффективным производством (в данном случае – техническим обслуживанием тягового подвижного состава). Разумным решением, которое было предложено в свое время Николаем Владимировичем, является перемещение всех устройств локомотивного хозяйства под землю на той же территории, где располагается железнодорожная станция. Если некрасивое нельзя сделать изысканным, его нужно стилизовать, а проще говоря – спрятать. При реализации такого решения все становится на свои места: неправильная с точки зрения экологии и эстетики конструкция исключается, а на ее месте можно соорудить стильное административное здание или засеять газонную траву.

Велико творческое наследие Учителя, которое мы должны оценить, учесть, развить. Его мысли иногда просто поражают своим размахом, а умение закрепить образность их восприятия метким, точным словесным обрамлением и безупречной аргументацией приводит к тому, что эти теоретические построения легко перенести в плоскость методических и практических реализаций. Николай Владимирович умел видеть позитивное в идеях других, легко отделял рациональные зерна идей от плевел неконструктив-

ных предложений, распознавал таившиеся перспективы в смутных догадках и расплывчатых словах собеседника. Многие, кто знал Учителя, могут подтвердить его притягательную силу ума, эрудиции, интеллектуальной мощи, способной увлечь, заразить, повести в новые удивительные миры открытий, где правят таинственные и еще не познанные законы. Он никогда не рассматривал наши транспортные проблемы сквозь призму микроскопа, отрешаясь от всего окружающего бытия, а всегда говорил, что эффективность в большом не всегда означает достаточности доказательства эффективности в малом. Если мы озабочены поиском рациональных структур путевого развития железнодорожного узла, то оценочные критерии следует обязательно связывать с народохозяйственным эффектом в масштабах экономики всей страны, а не только с данным узлом и прилегающей территорией. Это очень сложно и часто недостижимо, но мысль ученого по утверждению Учителя должна работать только в направлении обобщения, поиска обоснований как можно более широкого поля охвата области применения, временного масштаба, аналогий со смежными отраслями и др. Порой косвенные и наведенные эффекты, возникающие в опосредованных сферах, приводят к совершенно противоположному результату внедрения некоторой технологии по сравнению с ее «микроскопной» оценкой. Такой эффект масштаба проявляется именно в сложных, интегральных системах, какой является наша транспортная система.

Николай Владимирович умел видеть мир таинственным и загадочным, всегда возбуждающим любопытство и острое желание узнать, что же кроется за непонятной связью параметров или исчезающими при некоторых условиях эффектами. Учитель говорил, что нужно научиться всегда удивляться тому, как разумно устроен мир и стараться раскрыть, в чем заключается механизм того или иного природного секрета. Его мировоззренческие, философские взгляды часто помогали нам взглянуть на поставленную задачу по-новому, повернуть ее таким ракурсом, что на первый взгляд неясная даже в своей постановке проблема становилась четкой и осмысленной, а пути ее решения – простыми и надежными.

Легко было идти такой дорогой, где шипастые тернии сметались умелой рукой Учителя, а сопутствующие творческому процессу трудности часто закрывались его опытом и авторитетом. Многим из нас он дал путевку в науку и в жизнь. И теперь мы можем и должны, вооруженные богатым арсеналом средств, взятых из его мыслей, пользоваться ими как напутствием, как программой всей нашей дальнейшей творческой жизни, уверенно и настойчиво воплощая в практику его многочисленные дальновидные идеи.

А. К. Головнич