

## Рацпредложение

История эта произошла более сорока лет назад, когда одесситы вместе со всем прогрессивным человечеством (именно так!) готовились достойно встретить 50-ю годовщину Великой Октябрьской социалистической революции. Молодежь, конечно, не совсем понимает, что это значит — "встретить достойно", а в то далекое уже время самый последний лодырь и прогульщик понимал: любое "красное число" в календаре должно быть отмечено каким-то трудовым подвигом, чтобы в торжественной обстановке получить переходящий вымпел или Почетную грамоту. Иногда к таким замечательным призам присовокупляли и небольшую денежную премию, но это не было главным. Так, по крайней мере, считало руководство любого уровня...

Одесские портовики, естественно, подготовили к этой великой дате — 7 ноября 1967 года — особый трудовой подарок: досрочную сдачу в эксплуатацию нового морского вокзала. Старый морской вокзал, расположенный на Военном молу, давно себя изжил и, без преувеличения, весь город с нетерпением ожидал этого события: открытия красавца морского вокзала на Новом молу — как раз напротив знаменитой лестницы и венчающего ее Дюка. И таки открыли — в присутствии именитых гостей из Москвы и огромного стечения горожан! Многие проектировщики из "Черноморниипроекта", как и особо отличившиеся строители из "Черноморгидростроя", получили вполне заслуженные награды: и те, и другие, казалось, душу вложили в такой замечательный объект. Правда, как и подавляющее большинство сдаваемых в те годы новостроек, новый морвокзал сразу в эксплуатацию не запустили: еще несколько месяцев строители в поте лица устраняли выявленные комиссией недоделки согласно составленному акту. Но это — так, производственные мелочи. Настоящая же беда свалилась на руководящие головы порта чуть позже, когда неожиданно выяснилось, что теплоснабжение морского вокзала осуществляться не может, потому что тепловые сети города, к которым его подключили, не рассчитаны на такого мощного потребителя. Как говорится, приехали: зима, что называется, на носу, а радиаторы стоят ледяные, и из импортных кранов течет исключительно холодная вода! Катастрофа!

Технический совет порта проводит заседание за заседанием, но теплее от этого в помещениях морвокзала почти не становится. И здесь прозвуч-

чало спасительное предложение пожилого и мудрого начальника отдела механизации: поставить на прикол возле морского вокзала два портовых буксира и их мощными паровыми котлами обеспечивать отопление и горячее водоснабжение. Эврика! А нытье специалистов-экономистов по поводу того, что это вызовет сумасшедшие затраты (Вы хоть представляете, сколько стоит один час эксплуатации буксира?! А сразу двух? И эту сумму нужно умножить на 24 часа, а полученную уже совершенно фантастическую цифру следует умножить еще на 5 — число месяцев отопительного сезона... Кошмар!..), так вот, это нытье никто из руководства порта слушать не стал — главное, морвокзал не будет заморожен!..

Будучи еще совсем молодым специалистом и занимая почетную должность инженера-сантехника технического отдела, я с большим интересом прислушивался ко всему, что говорилось на эту очень животрепещущую тему, не переставая искренне восхищаться светлой головой начальника отдела механизации. Однажды, играя во время обеденного перерыва в настольный теннис в вестибюле управления порта, я услышал из стоящего на подоконнике портативного приемника старую-престарую песню: "Наш паровоз, вперед лети, в коммуне — остановка!..". Меня будто током долбануло: а что, если попробовать?!

Под большим секретом я поделился своей идеей с моим непосредственным начальником — молодым, энергичным и, главное, думающим руководителем. Он сразу понял суть и дал добро на то, чтобы я втихаря начал наводить справки. В тот же день я побывал в управлении Одесско-Кишиневской железной дороги, переговорил с нужными людьми и понял: нахожусь на правильном пути! А идея-то была на удивление простая: использовать как источник теплоснабжения не дорогостоящие буксиры, а ожидающий превращения в металлолом давно отслуживший паровоз (их в паровозном депо оказалось несколько), за аренду которого придется перечислять совершенно символические деньги. Кроме того, порту будет необходимо содержать кочегаров. Слава Богу, адреса нескольких стариков, водивших в свое время паровозы, а сейчас изнывающих от скуки на мизерной пенсии, мне вручили в железнодорожном отделе кадров. Уговаривать поработать на неподвижно стоящем паровозе, а получать зарплату, будто паровоз летит куда-то по рельсам, их долго не пришлось. И стоимость угля. Вот и все расходы! Прикинув, даже с некоторым запасом, все расходы по эксплуатации паровоза и сравнив эту сумму с расходами на два буксира, я даже аппетит потерял, настолько разительной оказалась разница!

На следующий утро я зашел к начальнику Бюро рационализации и изобретательства (БРИЗ) порта. Съевший в подобных делах не одну собаку (это, конечно, образное выражение), начальник БРИЗа идею поймал на лету, похвалил, после чего с весьма скорбным лицом сообщил, что пробить ее будет очень сложно, как и получить все необходимые согласования на ее осуществление. Я тоже проявил сообразительность и тут же предложил оформить это рационализаторское предложение как совместное. Человек повеселел сразу же, вручил мне пустой бланк для заполнения и методику расчета экономического эффекта от внедрения предложения.

...Не знаю, как сейчас, но во времена брежневского "развитого социализма" поощрения рационализаторам начислялись, можно сказать, символические — какие-то эфемерные доли процента от экономического эффекта самого предложения. Несмотря на такую явную несправедливость, сумма предполагаемого вознаграждения меня буквально сразила — целых 1200 рублей! Это при моей-то зарплате в 110 целковых, представляете?! Даже притом, что мне теперь полагалась только половина, все равно это была фантастика — целых 600 рублей!.. Боже, какими мы были наивными!..

...Первое согласование нужно было получить у обладателя светлой головы — начальника отдела механизации. Я остался ожидать в коридоре, а начальник БРИЗа (мой временный "компаньон") зашел к нему в кабинет. Вышел "компаньон" довольно быстро: "Он хочет с тобой говорить". Лицо его опять стало печальным. Я робко вошел в кабинет, хозяин которого любезно предложил мне сесть напротив него.

— Анатолий, ты посчитал экономический эффект от своего предложения по сравнению с моим — по буксирам. Не считаешь ли ты справедливым в таком случае включить в состав авторской группы и меня? Ведь если бы не я, тебе бы и сравнивать не с чем было бы...

Мне ничего не оставалось, как утвердительно кивнуть головой и вписать еще одну фамилию в список авторов. "Ничего, — успокоил я себя, — 400 рубчиков — очень большие бабки..."

Следующее согласование нужно было получить у старшего инженера по тепловым сетям порта. Когда-то этот человек работал в снабжении, имел там какие-то крупные неприятности, после которых стал бояться собственной тени и слыл ужасным перестраховщиком.

— Этот занудит нас своим "как бы чего не вышло...", — высказал я свои опасения.

Начальник БРИЗа как-то загадочно улыбнулся и произнес:

— Не думаю...

И он оказался прав! Тепловик без всяких недомолвок взял быка за рога: — Анатолий, ты представляешь, какой меня ожидает гембель по переключению сетей с этой твоей рацухой? Давай, включай меня в соавторы, и ты больше горя знать не будешь!..

"Ну что ж, и 300 рублей — вполне приличные деньги", — сказал я себе и только тут спохватился: понабирал в соавторы всех подряд, а своего начальника, самого достойного и порядочного человека, — забыл?! Стараясь не замечать укоризненного взгляда начальника БРИЗа, вношу в список авторов фамилию своего начальника...

— Ну, вот и все, — с повеселевшим лицом я обращаюсь к своему "компаньону", — вам осталось только зайти к главному инженеру и получить его визу "Утверждаю"...

И опять загадочно улыбнулся этот тонкий знаток человеческих душ...

У главного инженера он пробыл минут пять и вышел с лицом настолько озабоченным, насколько и решительным.

— Все в порядке? — с надеждой спросил я.

— До порядка еще далеко, — резко ответил он, нервно закуривая папиросу "Сальве". — Главный сразу же взял расчет вознаграждений авторов и возмущился: "Вы что, смеетесь — 1200 рублей за пустяковое рацпредложение! Идите и подумайте!"

— И что же теперь делать? — совершенно растерялся я.

— А вы не понимаете? — ехидно улыбается начальник БРИЗа. — Быстренько впишите его в список авторов...

— И не подумую! — взвился я. — Дело, в конце концов, не в деньгах, на шесть даже легче поделить, чем на пять, но он же возмутится таким откровенным предложением...

— Знаете что, молодой человек, — прервал меня собеседник, — может быть, вы начнете учить меня работать? Да я этими вопросами в порту занимаюсь дольше, чем вы живете на свете, — еще с довоенных времен! Делайте, что я говорю, и не теряйте время напрасно!

Совершенно обескураженный, я вписал шестую фамилию в злополучный список, закурил сигарету и приготовился к длительному ожиданию. Но не прошло и трех минут, как, к моему удивлению, передо мной появилась широко улыбающаяся физиономия "компаньона". Прочтя немой вопрос в моих глазах, он не стал меня мучить:

— Главный взял список авторов так, как будто видит его впервые, пробежал глазами и даже поинтересовался, нельзя ли увеличить размер вознаграждения. Мол, люди ведь на славу потрудились!..

Самое приятное в этой истории — быстрота, с которой нами было получено само вознаграждение. Для этого достаточно было пригласить на банкет по такому поводу главного бухгалтера. Правда, банкет этот пришлось устроить в дорогом ресторане гостиницы "Одесса", как тогда называлась "Лондонская": главбух слыл большим эстетом, любил вкусно поесть, а потому предпочитал посещать только этот ресторан. Ну, а то, что расплатиться с официантом по довольно "крутому" счету пришлось только двум участникам банкета — мне и моему начальнику (все остальные как-то по-английски быстренько смылись), — мелочь, о которой и вспоминать скучно...

А паровоз "мой" простоял под морским вокзалом добрый десяток лет, щедро обеспечивая своей тепловой энергией это замечательное сооружение. И если кто-то сейчас скажет, что паровоз не очень эстетично смотрелся рядом с таким современным зданием морвокзала, то я предложу этому умнику посмотреть, как смотрится тот же морвокзал сегодня — в тени десять лет назад построенного по воле людей, никаких ценностей, кроме денег, не признающих, монстра. Или я неправ?..

**Р. С.** К сожалению, уже почти никого из моих соавторов по тому рацпредложению нет с нами. И от паровоза никаких следов не осталось. Только старые портовики (все они уже давно пенсионеры) помнят старенький паровоз "СО" (сокращенное "Серго Орджоникидзе" — имя одного из коммунистических вождей) и трубу, идущую от него в тепловой пункт морского вокзала...

