


Презентация

Архива Каменского района

A photograph of a train traveling through a forest with autumn foliage. The train is moving towards the viewer on a set of tracks. The locomotive is red and white, and the passenger cars are green and white. The trees are in various shades of yellow, orange, and red, indicating autumn. The sky is overcast and hazy.

«Железные- дороги,
а люди – золотые»

Архив Каменского района поздравляет

С Днем железнодорожника!

**С Днем железнодорожника
Примите поздравление.
Желаем счастья и добра,
Всех благ преумножения.**

**Пусть по жизни Вас везет
Локомотив удачи,
Решаются легко всегда
Рабочие задачи.**

**Вам радостных и ярких дней —
Как шпал на рельсах прочных,
Здоровья и любви вагон
И красок жизни сочных.**



Электровозу присвоено имя Андрея Лесникова

27 июля в локомотивном депо ст. Лихая прошло торжественное мероприятие, посвященное присвоению электровозу имени почетного железнодорожника, нашего земляка Андрея Лесникова. В церемонии приняли участие начальник Северо-Кавказской железной дороги — филиала ОАО «РЖД» В.Н. Голоскоков, заместитель Главы Администрации (Губернатора) области, министр транспорта Д.Х. Вартанян, Глава Каменского района Н.Б. Кольжанов, родственники героя войны и другие.

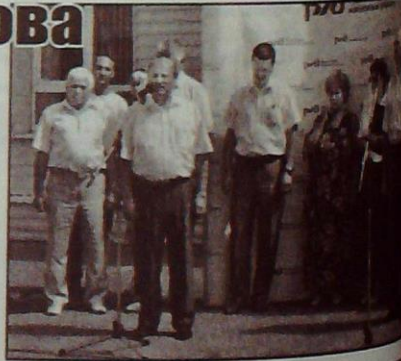
Андрей Егорович Лесников навечно вошел в историю Великой Отечественной войны тем, что привел первый поезд в поверженный Берлин. За проявленное мужество в годы войны железнодорожник

награжден орденом Отечественной войны, медалями «За отвагу», «За взятие Варшавы», «За взятие Берлина», «За победу над Германией» и другие. Имя А.Е. Лесникова увековечено в экспозиции

музея Великой Отечественной войны на Поклонной в Москве.

После войны Андрей Егорович трудился в паровозном депо станции Глубокий, побитал машинистом паровоза

Имя почетного железнодорожника будет носить электровоз ЭПТМ, построенный в прошлом году на заводском предприятии в Черкасском районе. Право вести первый рейс доставит на одну из локомотивных депо Лихая в составе машиниста 1 класса Самсонова и паровозника Логунова.
Г. ЛЕОНОВ
Фото И. КУНИЦА



ilya_donpac@mail.ru

Тел.: 95-1-54, 95-1-14, 8-928-166-86-00

вторник, 2 августа

2

ПАМЯТЬ

Локомотив имени Лесникова

13 июля в локомотивном депо Лихая состоялся торжественный пуск на линию локомотива, которому присвоено имя участника Великой Отечественной войны, старейшего машиниста Андрея Егоровича Лесникова. В 1945 году он привел первый поезд в поверженный Берлин.

На это ставшее историческим мероприятие прибыли начальник СКЖД В. Б. Воробьев, председатель дорпрофсоюза СКЖД Н. Н. Стариков, вдова и дочь А. Е. Лесникова и другие.

Под звуки военного духового оркестра был открыт митинг, на котором присутствующие сказали немало добрых слов в адрес



ветерана.

Андрей Егорович скончался в апреле нынешнего года, всего несколько дней не дожив до 60-летия Победы, и именно тогда зародилась идея назвать его именем приписанный к Лиховскому депо локомотив.

Теперь имя легендарного машиниста огромными буквами начертано на мощной машине, которая поведет поезд по россий-

ским железным дорогам. Вручая свидетельство о присвоении локомотиву имени А. Е. Лесникова вдове героя — Т. К. Кудрявцевой, начальник СКЖД В. Б. Воробьев сказал, что вся жизнь старейшего машиниста — достойный пример для работников железной дороги и память о нем будет жить долгие годы.

Ю. ТАТАРЕНКО.
Фото автора.

ЗЕМЛЯ

ф 24 д 127 л 152 об 2005

ф 24 д 133 л 190 об «Земля»

ПЕРЕДОВОЙ СОСТАВТЕЛЕЙ

Впереди в часе с полтора... Составитель поездов... Константин...

Забота о пассажирах

Когда во время станции... Забота о пассажирах... Установлено...

Школы — в готовность

Педагогические коллективы... Школы — в готовность... Подготовка...

Обгоняющий время

Возможен много выигрывать... Обгоняющий время... Вперед...



ОРГАН КАМЕНСКОГО РАЙОННОГО КОМИТЕТА КПСС И РАЙСОВЕТА НАРОДНЫХ ДЕПУТАТОВ РОСТОВСКОЙ ОБЛАСТИ

№ 90 (8.285) СРЕДОТ, 31 июля 1967 г.

ВАХТА - 82 — ТЕМПЫ И КАЧЕСТВО!

МАШИНЫ ПРЕСС-ЦЕНТР И СЕЛКОВОРСКИЕ ПОСТЫ СООБЩАЮТ: Хлеб — государству

Хлеб — государству

Все население в преддверии... Хлеб — государству... Колхозы...

КОЛХОЗЫ «ЗАВЕТЫ ЛЕНИНА»

В колхозе много, много... Колхозы «Заветы Ленина»... Урожай...

КОЛХОЗ «РОССИЯ»

Дела кипят в колхозе... Колхоз «Россия»... Урожай...

В СОВЕРШЕНСТВЕ С НАШИМ КРАСНОДОМСКОМ РАЙОНЕ БРАТСКОМУ УКРАИНУ

ВЫРАЩЕННОЕ — СОХРАНИТЬ!

Рис, рожь, пшеница... Выращенное — сохранить!... Урожай...

Валки гороха

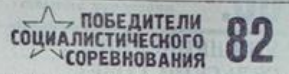
На 160-летнем поле... Валки гороха... Урожай...

На заготовке сена

В начале октября... На заготовке сена... Урожай...

АГЕНТСТВО ДЕЙСТВУЕТ

Партколлегии агроисполкома... Агентство действует... Урожай...



Тридцать три года социалистического... Победители социалистического соревнования...

ЗАВТРА — ДЕНЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКА



Хорошо и качественно... За завтра — день железнодорожника...

В СОВЕРШЕНСТВЕ С НАШИМ КРАСНОДОМСКОМ РАЙОНЕ БРАТСКОМУ УКРАИНУ

Урожай урожая... В совершенстве с нашим братским украину...

Валки гороха

На 160-летнем поле... Валки гороха... Урожай...

На заготовке сена

В начале октября... На заготовке сена... Урожай...

АГЕНТСТВО ДЕЙСТВУЕТ

Партколлегии агроисполкома... Агентство действует... Урожай...

НАШ ПРАЗДНИК

В нашей стране... Наш праздник... Праздник...

ХОРОШИЙ БЫТ — ТРУДУ ПОДМОГА

Трудовое движение... Хороший быт — труду подмога... Трудовой быт...

4 августа — День работников железнодорожного транспорта

Благополучия и семейного счастья

Уважаемые работники, ветераны железнодорожного транспорта района!

4 августа — ваш профессиональный праздник. С 1884 года летим по нашей степной земле стальными поездами, возим грузы и пассажиров. Роль Северо-Кавказской железнодорожной магистрали неоспорима, она — кровеносная система экономики страны. Благодаря железной дороге выдвинулись в наши края г.с. Губокий, станции Поозерное, Лаврово, Лопатинский, Демидов.

В День железнодорожника примите, уважаемые работники железнодорожного транспорта, сердечные поздравления и искренние пожелания крепкого здоровья — оно необходимо вам в работе и дома, радости в жизни, благополучия, семейного счастья, успеха!

Н.Е.КОЛЬЖАНОВ, глава Каменского района, председатель районного Собрания Депутатов.

Гордитесь своей профессией

Уважаемые ветераны, работники железнодорожного транспорта! В нашем родном Каменском районе мы всегда гордимся теми, кто работает на железнодорожном транспорте. Мы гордимся нашими известными, уважаемыми людьми, заслуженно награжденными орденами, медалями, которые по праву носят звание «Почетный железнодорожник».

И конечно же, достойной признательности гражданская позиция, общественная активность ветеранов железнодорожного транспорта, особенно ветеранов Великой Отечественной войны.

Приветствуем вас, не только как депутата, но и как руководителя АКХ «Старая» передового подразделения от нашего коллектива, от всех сельских районов «старейшей своей профессии». Сохраните и передайте будущим поколениям трудовые и общенациональные традиции. Добра и счастья вам и вашей семье!

И.ЕДИКОВИЧ, депутат Законодательного собрания Ростовской области.



Высшим корреспондентом В.Ф.Линдичем запечатлено знаменитое начальником отдела кадров П.Г.Ерехинским министром Д.Г.Степанов.

Чтобы помнили

4 августа железнодорожники России отмечают свой профессиональный праздник

В этот год праздник пройдет в особом размахе — в течение всего года будет находиться в праздничном режиме. 2 августа, по традиции, в столице состоится манифестация следователей и следователей прокуратуры. В этот день в столице состоится профессиональный праздник железнодорожников. И поздравит их Министр путей сообщения Геннадий Фадеев.

Завтра на одной из самых престижных площадей столицы, на Армянской, состоится великое праздничное мероприятие — торжественный митинг и заключительная часть будущего года. В этот день Министр путей сообщения Павел Первухин поздравит железнодорожников — великому патри-

(Окончание на 2-й стр.)

Есть шесть миллионов тонн зерна!

Дневник полевых работ

По данным минсельхоза области, на 29 июля в хозяйствах Дона обмолочено 92 процента уборочных площадей. Намолочено всего 22,7 миллионов тонн зерна при средней урожайности 27,7 центнера с гектара. Осимой пшеницы собрано 21,4 центнера с гектара.

Больше всего намолочено зерна в Сальском (40,6 тысяч тонн) и Зерноградском (34,6 тысяч тонн) районах.

Наивысшая урожайность — в Кагальницком и Мясниковском (37,7 центнера с гектара), Песчанокоспском (36,2) и Ахсайском (35,4) районах.

В Краснодарском крае на 29 июля намолочено семь миллионов 743 тысячи тонн зерна при средней урожайности 46,8 центнера с гектара.

В Ставропольском крае валовое производство зерна составляет пять миллионов 123 тысячи тонн (урожайность 33,4 центнера с гектара).

В Волгоградской области собрано два миллиона тонн зерна (23 центнера с гектара).

В Воронежской области намолочено 1,4 миллиона тонн при урожайности 25,7 центнера с гектара.

Урожай на току

Еще одно хозяйство района завершило обмолот хлеба. В Сукбарской урочище ранних зерновых справился коллектив колхоза «Юность» (х.Старая Станица).

Об итогах страды говорит руководитель хозяйства Петр Мясниковский (Полтавское).

— Осимые были посеяны у нас на 1564 гектарах, средняя урожайность — 22,5 центнера. Ячменное заняло 653 гектара. Среднее поле заняло 653 гектара. — 10 центнеров с гектара. Всего на току намолочено около 4 тысяч тонн зерна. По нынешней цене этого хватит лишь для того, чтобы расквитаться с кредитом на районном уровне.

На уборочных полях именная ведем пресование соломы для потребности общественного и частного животноводства. В районе Пресса. Также готовимся к севу озимых. Планируем 500 гектаров разбить по парам, 500 — по беспарно. Все будет зависеть еще и от погоды. Семена есть, как и прежде, будем сеять пять сортов «Дон-95», «Зерноград-5», «Донская-безостая», «Крошка», «Купава». Конечно же к севу озимых нужен хороший дождь.



В.КЛИМОВ. Обеды в поле возит водитель колхоза «Березовый» Николай Дмитриевич Динский.

ны Белявников.

— Зерновые у нас были размалены на 1645 гектарах, они убраны, средняя урожайность составила 33,8 центнера. Все зерно у нас семеновое, так что можем обеспечить хозяйствам и предстоящему севу высококлассным посевным материалом. В уборке урожай был задействованы почти все тракторные хозяйства, но отмену наших комбайнов Владимира Алексеевича Иван-

кова, Александровича 1230 тонн зерна, мамолодора Леонида Николаевича, Григория Ивановича Хуланова, Владимира Владимировича Ерилоева, которые выданы из бригаон Саратовской области около 900 тонн.

Все уборочное зерно прошло первичную очистку и теперь выдано потребно. Конечно же, готовимся к севу озимых.

В.ЗАЛОТОВ, наш корр.

На последних гектарах

Заканчивается уборка в СПК колхоза «Юбодна» (х.Волоческий). Несмотря на небольшие, в сравнении с другими хозяйствами, уборочную площадь, здесь свои сложности и трудности. Тем не менее, страда близка к завершению.

Планируя уборочную площадь ранних зерновых у нас, — говорит руководитель хозяйства Иван Трофимович Дорохов, — 506 гектаров. Яч-

Зерно — на хранение

Близится к завершению уборочная страда. Большинство хозяйств уже завершили обмолот ранних зерновых. На току — огромные бурты зерна, и появилась потребность отправить его на надежное хранение на Губокийский элеватор.

— Сколько зерна принято от хозяйства в этом году, — спрашивает начальница отдела сбыта Т.И.Фролова, — К нам везут зерно из Каменского и Тарасовского районов. Мы приняли около 600 тонн.

— Можете ли вы его временно хранить, когда сложатся нормальные цены, закупить? — Да, конечно, тогда, когда сложатся цены. Еще мы в этом году будем закупать в больших количествах подсолнечника.

В.ЗАЛОТОВ, наш корр.

Пятница
2 августа
2002 г.
№ 88-89
(10557-10558)



Д.Г.Степанов с однополчанином, июль 1946 года.

Чтобы помнили

(Окончание. Начало на 1-й стр.)

4 августа праздник завершатся на площади у ст.Губокой, прибывающих в этот день в Москву и отправляющихся из нее во все концы страны. Будут встречены лучшие духовые оркестры МПС и других ведомств.

Большое празднество будет проведено и на нашей СЖД, на улочной станции Губокая. Свой праздник железнодорожники будут отмечать на полях природы.

Среди железнодорожников у нас много достойных, награжденных орденами и медалями за боевые победы на фронте и в тылу, около 25 человек Почетных железнодорожников. Среди них — кавалер ордена Трудовой Славы Николай Тихонович Микелев, около 300 человек — ветераны Великой Отечественной войны, свыше 3000 человек работали в тылу в годы войны.

Поддерживая традиции работы старшего механика-водители танка Д.Г.Степанов принял сейчас трудится династии железнодорожников. Шаповаловых, Сергеево, Ивановых, Литвиновых, Сарана.

Все меньше и меньше ответственности на плечах работников железнодорожного транспорта. В канун праздника хочется вспомнить об одном из них — машинисте паровоза Дмитрий Гаврилович Степанов. 21 октября 1935 г. ему исполнилось 85 лет. Родился он на ст.Губокая в семье железнодорожника. Отец его работал поездным машинистом, был домохозяйкой.

В 1932 году он окончил 7 классов, затем ПТУ, получил специальность слесаря по ремонту паровозов, был первым станционером, а его фото постоянно находилось на доске почета.

В 1938 году Дмитрий Гаврилович пришел в учебный год в А.Е.Лесников на должность машиниста, который привел первый поезд в Берлине в апреле 1945 года — А.Е.Лесников сам обратил ко всем ветеранским организациям СЖД с просьбой установить памятные доски на домах Почетных железнодорожников. Хотелось от себя лично и от учеников совета ветеранов старшего механика улья станции Губокая СЖД с профессиональным праздником и пожелать работникам отличных успехов в обеспечении перевозок грузов и пассажиров с обязательным обеспечением безопасности движения поездов. Тем, кто на заслуженном отдыхе — здоровья, добра, счастья и терпения в не легкой современной жизни.

и.ФИЛТОВ, председатель улузового совета ветеранов железнодорожного транспорта.

ВОЗВРАЩАЮСЯ К НАПЕЧАТАННОМУ

Причины и следствия установлены, виновные наказаны

Расследование ЧП, которое произошло в начале июня на реке Малый Калитвенец (х.Грудинов), можно считать завершено, и теперь уже можно расширить все точки над «и».

Напомним, что ниже запруды на реке М.Калитвенец произошла массовая гибель рыбы (около 500 штук карася, плотвы, окуня, малька), а жители близлежащих хуторов лишь лишь возможности погнать свои скотины, поить свиней.

На месте ЧП выезжали представители Ростовской пригородной прокуратуры, Центра санэпиднадзора, Каменской инспекции рыбохозяйства, комитета по земельным ресурсам, экологической инспекции и др. Обстоятельства были описаны М.Калитвенцем и пруду для микробиологического и санитарно-химического исследования, пробы почвы на анализ содержания в ней тяжелых металлов и пестицидов.

Вот что повлекло расследование: — Пруд построил более 20 лет назад. Находится на земельке АКХ «Старая» на реке Малый Калитвенец, занимает площадь 52 га. Эксплуатируется ООО «Искра» (рыбколхоз «Искра», директором И.С.Михайлов).

ООО «Искра» привлекло несанкционированный сброс воды из пруда для проведения полей.

Государственной экологической инспекцией установлено, что проектная документация на данное соору-



Электровоз сдал машинист Д.Г.Степанов — принял машинист Н.Колесников.

Адресная помощь

В соответствии с законом об области бюджет на 2002 год для оказания адресной помощи малоимущим жителям в июле выделено более миллиона 257 тысяч рублей на период с 1 июля по 31 декабря 2002 года.

Эти средства предназначены для всех городов и сельских районов области, в том числе и для районов на Дону. Финансирование адресной помощи осуществляется на счет минимального бюджета областного центра развития области.

Начинающим фермерам

Вновь образованные хозяйства и ирентальные предприятия и фермерские хозяйства могут получить бесплатно консультацию специалистов по вопросам государственного информационного центра. Отправьте заявку на адрес: Министерство сельского хозяйства Ростовской области, в котором предоставят на эти цели один миллион рублей.

В условиях интенсивного развития рыночных отношений на территории области постоянно растет потребность в достоверной информации о сельском хозяйстве и организационно-правовых условиях ведения государственного производства. Давать такую необходимую знания об области государственного хозяйства «Агротехнологический информационно-консультационный центр Северо-Кавказского округа» берет на себя Министерство сельского хозяйства Ростовской области. В настоящее время в области функционирует центр по оказанию адресной помощи начинающим фермерам. Центр по оказанию адресной помощи начинающим фермерам в Каменском районе создан на базе Каменского района. Данные информации по использованию государственной помощи.

В качестве административной адресной помощи пруду И.С.Михайлов. Заключением Центра по оказанию адресной помощи в Каменском районе созданы данные информации по использованию государственной помощи.

От всей души

Уважаемые труженики и ветераны железнодорожного транспорта! От имени объединения Советской ветеранской и труда подразделений станции Глубокой филиала ОАО «Российские железные дороги» сердечно поздравляем вас с профессиональным праздником — Днем железнодорожника!

Билеты... есть!

Боле 30 лет трудился в профессии железнодорожника. С 1981 года работал в должности машиниста пассажирского поезда. В настоящее время работаю в должности машиниста пассажирского поезда. Хотел бы отметить, что работа машинистом пассажирского поезда — это работа ответственная и интересная. Всегда хочется видеть улыбки пассажиров, слышать их похвалы. Хотел бы отметить, что работа машинистом пассажирского поезда — это работа ответственная и интересная.

Будущую профессию Раиса Михайловна выбрала сразу после школы. Имея способности к точным наукам, она поступила в Оловянский техникум железнодорожного транспорта на специальность «бухгалтер». Сначала его полюбил распределение в Липовское отделение железной дороги. Оттуда вместе с мужем, тоже железнодорожником, переехал в Глубокую.

К вокзалу по новому мосту



Коллектив ПМС-34 руководит Юрий Казбеков Бетев, энергичный человек. В сложных условиях реформ он сумел сохранить коллектив, производственную базу. И достойно выглядел в сравнении с другими производственными предприятиями. За последние годы коллектив ПМС-34 неоднократно занимал первые места в мажорасловом соревновании. Как всегда, в канун профессионального праздника в жизни людей стальной магистрали принято подводить итоги. Наш корреспондент беседует с Николаем Николаевичем Феклиным — главным инженером ПМС-34, структурное подразделение дирекции по ремонту пути Северо-Кавказской железной дороги филиала ОАО РЖД.

ПРОГРЕСС По бархатному пути

— Давите начинен с плановых цифр, которые сравни с реальными показателями и тогда картина наших достижений будет видна. У нас практикуется три вида ремонта железнодорожного пути. Это усиленный капитальный ремонт, который запланован в размере 14,6 километров, на 12,25 км идет работа по объему работ освоения. Капитальный ремонт на стартовых матах — 20 километров, до конца года предстоит сделать 18,5 и 13,64 километра соответственно. В общем, идем по плану, в августе собираем заказку, до декабря сдаем в эксплуатацию все участки пути, требующие ремонта.

Большую роль в эффективной эксплуатации железной дороги играет ремонт пути на решающих участках. Так, по Липки заводским, 11 путей бригады стальной магистрали в работоспособном состоянии. — Самими силами провели ремонт ангаров для размещения путей.

— Безусловно, чтобы все работы давались вовремя, нужны опытные, подготовленные кадры. А тут еще специфика труда — крупный год под открытым небом и в разное время. — Этого условия завесту огромное преимущество для новичков. Но жесток сохранен. С 1 апреля все подразделения переведены на новые условия оплаты труда, зарплата возросла на 12 процентов. Но изменил и принцип подхода к труду. В настоящее время зарплата складывается, собственно, из заработной платы и премии, их нужно заработать.

— Каким образом вы своего предприятия ищите оптимальные формы, что проводится на железной дороге? — Есть серьезные основания считать решающим фактором по ремонту пути из подразделения Северо-Кавказской железной дороги. Таким, как наша предприятие, много, значит, возрастает конкуренция, к которой нужно быть готовым.

Сдан в эксплуатацию новый пешеходный железнодорожный мост на станции Глубокая. Общая длина пролетных строений составила 82 метра. Работы по объекту велись в течение 18 месяцев. Бригада московской строительной фирмы ООО «СК «Мостотрест» во главе с начальником участка М.О. Теркин сначала демонтировала старый мост, который в полной отступил своей основе. Затем мостостроители подготовили фундамент, возвели металлоконструкции опоры и приступили к монтажу пролетов типового железнодорожного пешеходного моста.

На сегодня все работы уже закончены. Как и было запланировано, новая железная конструкция моста отпечатают от старой. Во-первых, мост имеет три склона, а склер, на первом склоне пути и в поворот, во-вторых, вдоль моста с обеих сторон установлены фонарные столбы и кисти прожектористов. Теперь каждый slope дружно по вокзалу будет встречать пассажира даже на высоте. В-третьих, мост, включая ступени и



Руководитель звеноборной базы С.И. Иванов и крановщица Н.С. Парникова.

обеспечение автотранспортными и путевыми работами, а также их прием, проезд. И как отметить можно сказать, самый важный труд нашего предприятия — это проведение работ, у него и задача — заместить по производству. Владимир Владимирович Вахрушев. С 2006 года ПМС взял на себя обязанности по ремонту пути, высвободив бригады среднего ремонта пути. Создан новый труд для выполнения этих работ, которым руководит Дмитрий Александрович Соболев.

— Николай Николаевич, какие задачи ставит перед собой коллектив в плане технического прогресса, что внедряет в производство? — Наш конечный результат — гарантированная безаварийная эксплуатация пассажирского транспорта, повышение безопасности движения поездов, создание бархатного пути. — Достигается укладкой диммерных плетей со сваркой, участвовали или в замаскированных, или в открытых участках. Это шум на стационарном пути, самое главное — способность повышать безопасность движения. В этом плане мы не меняем новые сварочные аппараты, которые реально работают. Это бесаварийное, малоталочное, что позволяет решить проблему безопасности движения поездов и повысить надежность работы с использованием инновационных технологий.

— Каким образом вы своего предприятия ищите оптимальные формы, что проводится на железной дороге? — Есть серьезные основания считать решающим фактором по ремонту пути из подразделения Северо-Кавказской железной дороги. Таким, как наша предприятие, много, значит, возрастает конкуренция, к которой нужно быть готовым.

Дорожный мастер В.В. Губарев проводит плановые технические работы на путях А.Н. Наумовым и В.А. Подгаевым.

Следует также отметить, что производство в основном ведется с учетом новых технологий, что позволяет повысить производительность труда. Гарантия на работы составляет два года. Но в настоящее время работы строители уверены. Фактически работы ведутся на нескольких участках. В настоящее время работы ведутся на нескольких участках. В настоящее время работы ведутся на нескольких участках.

Следует также отметить, что производство в основном ведется с учетом новых технологий, что позволяет повысить производительность труда. Гарантия на работы составляет два года. Но в настоящее время работы строители уверены. Фактически работы ведутся на нескольких участках. В настоящее время работы ведутся на нескольких участках.

Следует также отметить, что производство в основном ведется с учетом новых технологий, что позволяет повысить производительность труда. Гарантия на работы составляет два года. Но в настоящее время работы строители уверены. Фактически работы ведутся на нескольких участках. В настоящее время работы ведутся на нескольких участках.

Table with 2 columns: Time (09:00 to 01:10) and Program Name (Афиша). Programs include 'Воскресенье, 7 августа', 'Дело отцов', 'Афиша', 'Дорожный мастер', 'Вокзалу по новому мосту'.

От вас зависит многое

Уважаемые ветераны, работники железнодорожного транспорта района! Железнодорожники — это люди, которые своим трудом обеспечивают движение поездов. Их работа требует высокой ответственности и концентрации внимания. Мы хотим выразить благодарность всем тем, кто работает в этой профессии и продолжает передавать свой опыт и знания молодым специалистам.

Афиша

В воскресенье, 7 августа, в центральной площади п. Глубокая в 20.30 начнется празднование Дня железнодорожника. В программе: чествование ветеранов отрасли, концерт, праздничная программа.

Дело отцов продолжают сыновья и внуки

В канун Дня железнодорожника хочу от всей души поздравить людей этой славной профессии. В любое время года, для нас ничтожно важно выдержать свой обязательство, ведь от нас зависит жизнь людей.

В поселке Глубоким живут многие люди этой славной профессии. Многие образованные, талантливые специалисты, которые продолжают работать в этой профессии с гордостью и ответственностью.

Многие из нас машинисты электропоездов, работники вагона, работники пути. Мы все делаем, чтобы обеспечить безопасное и комфортное движение поездов. Мы гордимся своей профессией и готовы к любым трудностям.

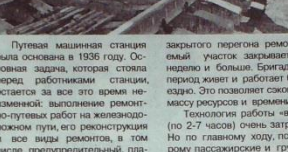
Многие из нас машинисты электропоездов, работники вагона, работники пути. Мы все делаем, чтобы обеспечить безопасное и комфортное движение поездов. Мы гордимся своей профессией и готовы к любым трудностям.

Многие из нас машинисты электропоездов, работники вагона, работники пути. Мы все делаем, чтобы обеспечить безопасное и комфортное движение поездов. Мы гордимся своей профессией и готовы к любым трудностям.

Многие из нас машинисты электропоездов, работники вагона, работники пути. Мы все делаем, чтобы обеспечить безопасное и комфортное движение поездов. Мы гордимся своей профессией и готовы к любым трудностям.

Путейцы отмечают юбилей

В этом году 75-летний юбилей отмечает Путевая машинная станция №34. В преддверии профессионального праздника корреспондент «Земля» побывала на предприятии. От том, какие задачи стоят перед путейцами сегодня и каковы планы на ближайшее будущее, рассказал главный инженер ПМС №34 И.Н. Рыченко.



Путевая машинная станция была основана в 1936 году. Основная задача, которая стояла перед работниками станции, оставалась та же — обеспечить надежное и безопасное выполнение ремонтно-путевых работ на железнодорожном пути, его реконструкция и содержание.

Ремонтные работы на участках дороги выполняются в полном объеме. Мы уделяем особое внимание безопасности движения поездов. Мы гордимся своей профессией и готовы к любым трудностям.

Многие из нас машинисты электропоездов, работники вагона, работники пути. Мы все делаем, чтобы обеспечить безопасное и комфортное движение поездов. Мы гордимся своей профессией и готовы к любым трудностям.

Многие из нас машинисты электропоездов, работники вагона, работники пути. Мы все делаем, чтобы обеспечить безопасное и комфортное движение поездов. Мы гордимся своей профессией и готовы к любым трудностям.

Многие из нас машинисты электропоездов, работники вагона, работники пути. Мы все делаем, чтобы обеспечить безопасное и комфортное движение поездов. Мы гордимся своей профессией и готовы к любым трудностям.

Многие из нас машинисты электропоездов, работники вагона, работники пути. Мы все делаем, чтобы обеспечить безопасное и комфортное движение поездов. Мы гордимся своей профессией и готовы к любым трудностям.

Многие из нас машинисты электропоездов, работники вагона, работники пути. Мы все делаем, чтобы обеспечить безопасное и комфортное движение поездов. Мы гордимся своей профессией и готовы к любым трудностям.

Каждый пятый день работы путейцев можно назвать праздником. Корреспондент «Земля» побывала на предприятии. От том, какие задачи стоят перед путейцами сегодня и каковы планы на ближайшее будущее, рассказал главный инженер ПМС №34 И.Н. Рыченко.

В ближайшие планы руководства — модернизация предприятия, улучшение условий труда работников. Мы уделяем особое внимание безопасности движения поездов. Мы гордимся своей профессией и готовы к любым трудностям.

Многие из нас машинисты электропоездов, работники вагона, работники пути. Мы все делаем, чтобы обеспечить безопасное и комфортное движение поездов. Мы гордимся своей профессией и готовы к любым трудностям.

Многие из нас машинисты электропоездов, работники вагона, работники пути. Мы все делаем, чтобы обеспечить безопасное и комфортное движение поездов. Мы гордимся своей профессией и готовы к любым трудностям.

Многие из нас машинисты электропоездов, работники вагона, работники пути. Мы все делаем, чтобы обеспечить безопасное и комфортное движение поездов. Мы гордимся своей профессией и готовы к любым трудностям.

Многие из нас машинисты электропоездов, работники вагона, работники пути. Мы все делаем, чтобы обеспечить безопасное и комфортное движение поездов. Мы гордимся своей профессией и готовы к любым трудностям.

Многие из нас машинисты электропоездов, работники вагона, работники пути. Мы все делаем, чтобы обеспечить безопасное и комфортное движение поездов. Мы гордимся своей профессией и готовы к любым трудностям.

Многие из нас машинисты электропоездов, работники вагона, работники пути. Мы все делаем, чтобы обеспечить безопасное и комфортное движение поездов. Мы гордимся своей профессией и готовы к любым трудностям.

Многие из нас машинисты электропоездов, работники вагона, работники пути. Мы все делаем, чтобы обеспечить безопасное и комфортное движение поездов. Мы гордимся своей профессией и готовы к любым трудностям.

Главный механик ПМС №34 Глубокий Николай Александрович работает на железной дороге более 25 лет. Его отец и отец служил на железной дороге, неудивительно, что после окончания школы Николай тоже знал, кем хочет стать. Он окончил железнодорожные работы и пожеланию отца в Морозовске, а в ноябре 1988 года трудится в ПМС. Здесь же машинистом работает его брат Виктор Сибилев, племянник Александр и зять Владимир Стрельников.

Тел.: 95-1-54, 95-1-14, 8-928-166-86-00



По пути технического прогресса НАШ ПМС-34 - ЛУЧШИЙ!

Не переставая удивляться постоянным преобразованиям, что происходит на территории ПМС-34. В последнее время на территории ПМС-34 введена новая техника. А в этот раз едва угадал здание, в котором проектируют эту самую технику. Оно преобразилось. Позднее С.А.В. Ангаров, инструктор технического отдела, посетил производственную базу. Он дал рекомендации по улучшению технического отдела, посетил производственную базу. Он дал рекомендации по улучшению технического отдела...

На очереди капитальный ремонт гаража, механических мастерских. Строители заменят кровлю, поменяют окна, отопление, преобразуют смотровые каналы, заменят электропроводку. Будет установлена система пожаротушения. Кроме того, асфальтируют территорию, прилегающую к производственной базе. Не забываем и об озеленении. Да, особенно видеть на площадке, где собирают литейные решетки, живые цветы в контейнерах. Крутом счету, то и дело курсируют колесные краны, висят электронные приборы, а цветы возле административного здания растут гладко. Но это и сфера обслуживания. Началось мое посещение ПМС-34 с беседы с начальником П.С.

О ПЛАНАХ И ДЕЛАХ НАСУЩНЫХ

Как выяснилось, основной объем работ железнодорожники ведут во время действия зимнего графика движения поездов. В этот период несколько снижена интенсивность пассажирского движения, объясняет руководитель предприятия. Однако заметить, что теперь «окна» для проведения ремонтных работ во время действия летнего графика получаются очень сложно. Поэтому мы и наши коллеги из других ПМСов трудимся на незагруженных перегонах, станциях. А с сентября по май уже выхаживаем на главных магистралях. Естественно, что объем работ планируется заранее. Уже в апреле утвержден план ремонтных работ на 2013 год. А приступит к их выполнению в декабре текущего года.

А КАКАЯ РАБОТА ЖДЕТ ЗАКОНЧИТЬСЯ В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ?

Сначала сразу пути ПМСов на перегоне Кван-Курасва будет проведен ремонт железнодорожного полотна на 12,5 километра. В ближайшие дни выйдут к месту проведения работ. Главной задачей является реконструкция пути на 21 километре, капитальный ремонт на перегонных материалах 18 километров, средний ремонт пути - 13,5 километра.

В ВОСКРЕСЕНЬЕ ПРОФСОЮЗНЫЙ ПРАЗДНИК

День железнодорожника всегда отмечается торжественно. Вот и на этот раз в ПМСе будет праздник, награждение лучших работников. В обиходе много факторов. Естественно, больше всего ремонта требует магистраль. Естественно, больше всего ремонта требует магистраль. Естественно, больше всего ремонта требует магистраль.

Машинами кранов А.В. Сергиенко.

5 августа - День работников железнодорожного транспорта

Вашей отрасли богата историей и славные традиции

Уважаемые ветераны, работники железнодорожного транспорта! Примите самые теплые поздравления и искренние поздравления с юбилейным праздником! У вашей отрасли богатая история и славные традиции. Железнодорожный транспорт сыграл во многом решающую роль в развитии и укреплении единого экономического пространства нашей страны и обеспечении обороноспособности. И не случайно - труд железнодорожников является одним из самых достойных и уважаемых в обществе. Многие годы железнодорожники вносят огромный вклад в развитие страны, в ее экономический рост, в ее социальную стабильность, в ее мир и благополучие. Мы гордимся вами и благодарим вас за добросовестную, ответственную работу, за стабильность экономики, развитие страны. От всей души благодарим вас за добросовестную, ответственную работу, за стабильность экономики, развитие страны. От всей души благодарим вас за добросовестную, ответственную работу, за стабильность экономики, развитие страны.

Н.Б. КОЛЬЧАНОВ, глава ПМС-34 С.Н. КУРИКИН, председатель районного Совета депутатов

ЖИСМ, В.Н. Джиганова - инженер второй категории, А.В. Сергиенко - машинист крана, В.А. Шкурбатко - водитель автокама. А. Пономарев - машинист Северо-Кавказской дирекции по ремонту пути будут отмечены В.А. Семеновкин - машинист железнодорожно-строительных машин, Т.Т. Мурахов - мастер пути, В.В. Бураков - машинист крана.

На территории производственной базы к разговору с Н.Б. Ангаровым присоединились директор цеха, начальник участка, начальник бригады. Все присутствующие отметили качество работы бригады. Все присутствующие отметили качество работы бригады. Все присутствующие отметили качество работы бригады.

И сам тут же отвечает: «Да потому, что у нас надежные, работоспособные, опытные квалифицированные кадры. Недавно наша путеремонтная машинная станция по итогам второго и четвертого кварталов 2011 года была признана лучшей в Российской Федерации. Нам верят, потому что мы сможем довести выполненные планы, а мы их безусловно выполняем».

Раз зашел разговор о кадрах, мастера назвали много фамилий. Одинок мастер пути восемь человек. Это Н.Н. Штыко, И.Ю. Симонков, Д.А. Поддубнов, А.Н.



Дорожный мастер производственной базы С.А. Ушаков, машинисты А.В. Дроздов и А.В. Сергиенко.



Мастером малой механизации В.П. Парнев (слева) и старший мастер В.В. Некрасов.

По пути преобразований

ПМС-34 АКТИВНО ВНЕДРЯЮТ ДОСТИЖЕНИЯ НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКОГО ПРОГРЕССА

Славные традиции, имеющие День железнодорожника, являются основой деятельности железнодорожной организации, созданной на территории нашего района. Мы стараемся не отставать от мировых тенденций. Мы стараемся не отставать от мировых тенденций. Мы стараемся не отставать от мировых тенденций.

Здесь нет проблем с кадрами, машинистов железнодорожно-строительных машин, Юрику представляется этой профессией, Леошиду Алексеевичу Житлину. На железнодорожную дорогу он пришел в октябре 1972 года. Вначале работал машинистом пути, а после окончания Пермской дорожной техникумы школы в 1981 году перешел на работу в машинно-ремонтную дирекцию.

В настоящее время Житлин работает на должности старшего мастера пути. Он занимается ремонтом пути. Он занимается ремонтом пути. Он занимается ремонтом пути.

Такие же ответы...

Задача - укладывать плиты. Место работы - на самой вершине башки. Работа идет в два сдвиговых цикла. Работа идет в два сдвиговых цикла. Работа идет в два сдвиговых цикла.

Замену работы крановщика вены труда, большая часть работы приходится на подъем и выкладку плит. Работа идет в два сдвиговых цикла. Работа идет в два сдвиговых цикла. Работа идет в два сдвиговых цикла.

В настоящее время на участках железной дороги на территории нашего района. Мы стараемся не отставать от мировых тенденций. Мы стараемся не отставать от мировых тенденций. Мы стараемся не отставать от мировых тенденций.

В мае коллектив предприятия привлекся на устранение повреждений пути. Работа идет в два сдвиговых цикла. Работа идет в два сдвиговых цикла. Работа идет в два сдвиговых цикла.

Крепление называется «Пандола» это свадское крепление. Рассказал о нем В.В. Некрасов. В нем нет резьбового соединения, потому что оно довольно быстро вращается. Работа идет в два сдвиговых цикла. Работа идет в два сдвиговых цикла. Работа идет в два сдвиговых цикла.

Привлекли к этой работе мастера. Работа идет в два сдвиговых цикла. Работа идет в два сдвиговых цикла. Работа идет в два сдвиговых цикла.

Такие же ответы...

Низкий вам поклон!

Тяжело скорбит железнодорожник на безразлично уходящих в мир иной. Железнодорожники в Великой Отечественной войне. Но проходит время, душевные раны затеживаются, но смерть приходит внезапно. Работа идет в два сдвиговых цикла. Работа идет в два сдвиговых цикла. Работа идет в два сдвиговых цикла.

Воскресенье, 11 августа 2012 года. Памятник железнодорожникам. Памятник железнодорожникам. Памятник железнодорожникам.

Завтра — День железнодорожника

Праздник в пути

Всего лишь одна неделя разделяет два больших праздника — День Военно-Морского флота и День железнодорожника. Два праздника, которые принадлежат людям героической и очень нужной профессии: военным морякам и железнодорожникам. По протяженности ж. д. путей и по мощности локомотивов, по количеству перевозимых грузов и пассажиров мы прочно удерживаем лидирующее положение в мире.

На Северо-Кавказской дороге одним из крупнейших является Лиховское отделение, которое до недавнего времени было самым южным отделением Юго-Восточной дороги. Ведущей профессией на транспорте являются локомотивщики. От их работы зависит все основное показатели ж. д. транспорта. На станции Глубокая располагается цех эксплуатации локомотивного депо Лихая, который является приемником локомотивного депо Глубокая. В настоящее время в цехе работают около 180 человек, что сравнимо по количеству с численностью локомотивного депо станции Таганрог.

Локомотивщики ст. Глубокая осуществляют грузовые, пассажирские перевозки, мажорванку работу, а также движение пригородных поездов. На участке Черквово — Лихая — Новомайловская. Сейчас на транспорте так же, как и в сельском хозяйстве, страдная пора — вре-

мя летних отпусков и повышенное количество пассажирских поездов. 25 локомотивных бригад из Глубокой водят пассажирские поезда на участке Ростов — Глубокая — Ростов. Время отдыха у бригад сокращено до минимума. Не успевают приехать из одной поездки, они уже готовятся к другой. Свой профессиональный праздник многие на пассажирских бригадах встречают в поездке. Среди пассажирских бригад существуют династии Черновых, Меркуловых, Шатоваловых, Цимерских и другие.

На тепловозах работают 40 машинистов и 20 помощников, что означает, что 20 машинистов работают в одно лицо. Работа эта очень ответственная, т. к. приходится выполнять и функции помощника. Мажорванка работа не менее ответственная, чем поездная, от нее зависит своевременное составление и расформирование поездов.

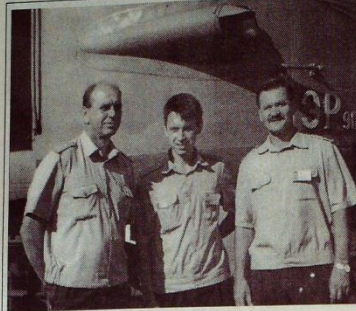
Среди тепловозников можно упомянуть сына машиниста Владимира Ивановича, Владимира Николаевича Лящук, Михаила Ивановича Нефедова. Проходит время, бегут года и подходит пора уходить на пенсию. На смену старшим приходит молодое поколение. Начали работать в депо дети машинистов: Святослав Зубочих, Николай Ивасенко, Виктор Алякин, Александр Шатовалов, Сергей Глазачев. Через станцию Глубокая ежегодно пролетают

около 120 поездов. И пятую часть из них водят глубочане. Пожелаем же им зеленого пути и вредекого семейного тыла.

Но было бы несправедливо умолчать о работниках электропоездов. Каждый день многие из нас начинают свой рабочий день с поездки в электропоездах. Многие заходят в вагон электрички, как и себе домой, имея свои постоянные места. Впереди же в моторном вагоне сидит бригада, которая ведет этот поезд, на которой лежит ответственность, чтобы люди вовремя попали на работу. Уже по два десятка лет и больше работают машинистами электропоездов Анатолий Кравченко, Владимир Литвинов, Владимир Дюбин, Вячеслав Шатовалов, Александр Бирюков и другие. Пусть простят меня товарищи, которых я не упомянул в этой статье. Мы все их уважаем, ценим их труд. Желаем им поменьше тревог и поломок, побольше удач и здоровья. А в том, что электропоезда водят влюбленные в свое дело люди, убеждаешься, когда видишь, с каким старанием и любовью они готовят к весеннему комиссионному осмотру свои электрички.

В стенах СЧТУ — 46 г. Каменска готовятся стать помощниками машинистов такие ребята, как Харламов, Грунов, Тербуцкий, Фролов, Павленко, Маслов, Маджугин, Меркулов и другие. Это усиливает уверенность в том, что не исключит род глубочанских железнодорожников.

С. ЗОЛОТАРЕВ.



Возят пассажиров, привозят — прибыль

Увеличилась цена электропоезда ГТЭ «Дождик» двойной скорости. Помимо профессионального праздника, здесь отмечают первую годовщину создания их цеха. Ввиду вынужденности его перенесли в фирму «Дождик», где электропоезда стали перевозить пассажиров и проводить прибыль для предприятия.

— Никто в Лиховском отделении толком не занимался вопросами пассажирских перевозок, — рассказывает железнодорожник, — не

«Зайцев» стало очень мало

Год назад при организации государственного университета предпринят «Дождик» была создана ревизионная служба по обслуживанию электропоездов. Это в наивысшей степени повлияло на прибыльность перевозок пассажиров.

После с начала создания этой службы работают ревизоры в электропоезде Сергей Николаевич Корочкин, немного меньше Алексей Анатольевич Кавыкин. Они не имеют детей. Пассажиры являются добродетельными, чисты и строгими, насторо ревизора. Потому добродетельные в электрички стали очень мало.



В. ЗОЛОТОВ, фото автора.

Под стук колес

Нечасто бывают случаи, когда в соседнее отделение спешит в соседнюю дорожку. Как иногда из вас, автор статьи более двадцати лет добегает на работу электрички.

«Ждем новых пассажиров», — говорит на вокзале станции Глубокая

Лето — пора отпусков и, естественно, поездок. Даже в это непростое время люди идут по делам, от работы и от семьи. Возмозно, за пунктами. Как в продаже наиболее популярными являются железнодорожные транспорт.

— На станции Глубокая, — говорит заведующая билетными кассами Надежда Александровна Шевченко, — останавливаются 33 пары пассажирских поездов. Можно без особых проблем и вольным вальт билет. Продаем мы также билеты и для поездки на поезда по станции Каменская.

— Как много людей отправляются в путь со станции Глубокая?

— Ежедневно мы продаем от двадцати до пятидесяти билетов. Так что поток пассажиров практически не уменьшается.

— Даже несмотря на цены на билеты?

— Да, конечно, покупая и продавая билет до Москвы мы не ощущаем финансовых затруднений. Темпер на поезд «Лихий Дон» плацкартный билет стоит 215, в купейный — 200 рублей. Почти неписан, хотя много купят билеты подальше в плацкартный вагон.

— На станции Глубокая, знаю, работает небольшая, но дружная коллекция билетных кассиров. Да, у нас кассиры с большим стажем работы: менова Павлова, Людмила Николаевна Перелыгина, Татьяна Борисовна Корочева, Наталья Ивановна Пурданова, Ольга Алексеевна Кумская, Раиса Михайловна Павлова. Они всегда послушают, как продать билеты и на пригородные поезда. Так что ждем новых пассажиров.

В. ЗОЛОТОВ

6.50	Мир вашему дому
6.55	15.55, 17.55, 18.55
7.30	Новости
7.35	13.40, 13.45, Петровка 38
7.40	Телевизор «Сибирь»
7.45	Прикол! Еще прикол!
8.00	Поезда для вас: Алексей Иванович и Георгий Васильевич
9.05	Летние отпуски: Ольга Коробу
9.30	18.15 «Виноградная» Сербу
9.40	Дорожное место
10.15	«Виноградная» Сербу
11.10	17.20 «Телевизор «Октябрь»
11.25	«Секс-шоу» Дед сержант (Венуэуэла)
12.00	«Ход актера» Звонит СВАЗУДЫ (Франция)
12.30	Компьютер шутки
12.45	Материалы
15.25	Галерея Бориса Хоткина
16.30	«УНИВЕРСИТЕТ ЛЕВОЙ СТУП.» ПЕННИ, Телевизор (США)
17.30	«Страна Берлинов» Милгросерва (США)
18.00	«Программа студии «Юнец»
18.00	«7 лет в подарок»
20.30	«СМЕЯТЕЛЬНЫЕ ЧУВСТВА» фильм из сериала «НАВАРО» (Франция)
22.00.00	Вечерний концерт
22.45	«КОРОЛЕВИЧ ПАРНИ» Богданов
0.05	Интернет-сервис

дорожное отделение, что управляет локомотивами, двенадцать поездов, что выдают нам билеты. Да все и не перечислять. Все железнодорожники, пассажиры и члены работников цеха, с профессиональным праздником.

В. ЗОЛОТОВ.

«ЗЕМЛЯ» Программа

ПОНЕДЕЛЬНИК		ВТОРНИК	
06.00	Телеканал «Доброе утро»	06.00	Телеканал «Доброе утро»
06.00	Новости	06.00	Новости
09.15	«Во имя любви» Семенов	09.15	«Во имя любви» Семенов
10.15	Попе чудес	10.15	Синхронизация с Европой
11.15	Человек-закон (с субтитрами)	11.00	Домашнее хозяйство
12.00	Новости (с субтитрами)	11.45	Мультипликационный фильм «Сиднианка»
12.15	И. Кутузов и А. Зубов: фильм «Сиднианка»	12.00	Новости (с субтитрами)
13.50	«Белый»	12.15	Телеканал «Доброе утро»
14.05	Мультипликационный фильм 2040»	13.00	Сериал «Космос»
14.30	«Программа «Взгляд»	14.15	Мультипликационный фильм «Шаг в будущее»
14.50	«Программа «Взгляд»	14.30	«Программа «Взгляд»
15.00	Новости (с субтитрами)	14.55	«Программа «Взгляд»
15.15	«Гороскоп»	15.00	Новости (с субтитрами)
15.40	Комедийный сериал «Космический сериал»	15.15	«Гороскоп»
15.50	Специальный час для пассажиров	15.45	«Специальный час для пассажиров»
16.30	«До шестидесяти и старше»	16.20	«До шестидесяти и старше»
17.00	«Во имя любви» Семенов	17.00	«Во имя любви» Семенов
18.00	Новости	18.00	Новости
18.15	Сериал «Графиня де Монсору»	18.15	Сериал «Графиня де Монсору»
19.15	«Понедельник с Пономаревым»	19.15	«Понедельник с Пономаревым»
19.55	Сериал «Масс Марпелла»	19.55	Сериал «Масс Марпелла»
21.00	Бревиш	21.00	«Бревиш»
21.40	Попеда	21.40	Попеда
21.45	«Великий вэн»	21.45	«Великий вэн»
23.25	«Космос»	23.25	«Космос»
00.10	Новости	00.10	Новости
00.25	«Взгляд» Лихая и Самодуров	00.25	«Взгляд» Лихая и Самодуров
07.00	Доброе утро, Россия	07.00	Доброе утро, Россия
07.45	«Телевизор «Программа перестройки»	07.45	«Телевизор «Программа перестройки»
09.15	Дорожная часть «Морты»	09.15	Дорожная часть «Морты»
21.45	«Великий вэн»	21.45	«Великий вэн»
11.00	«Вести»	11.00	«Вести»
11.35	«МАЛЕНЬКИЙ БРОДЯГА»	11.35	«МАЛЕНЬКИЙ БРОДЯГА»
12.30	Моя семья	12.30	Моя семья
13.30	Магали на диване	13.30	Магали на диване
13.40	«АНТОНЕЛЛА»	13.40	«АНТОНЕЛЛА»
15.20	«ДИКИЙ АНГЕЛЬ»	15.20	«ДИКИЙ АНГЕЛЬ»
16.10	Музыка	16.10	Музыка
16.15	20.00 «Программа перестройки»	16.15	20.00 «Программа перестройки»
20.00	«Вести»	20.00	«Вести»
20.05	«ДЕНСКИЙ ОБМАН»	20.05	«ДЕНСКИЙ ОБМАН»
22.35	Алкоголь	22.35	Алкоголь
23.55	«Вести»	23.55	«Вести»



В.В. Андреев — начальник техотдела.



Монтеры пути А.В. Мисечко, А.Н. Наумов, И.С. Дебелов.

По пути модернизации

(Окончание.
Начало на 1-й стр.)

У ведущего специалиста по управлению персоналом (начальник отдела кадров) Вячеслава Геннадьевича Сисева узнал главное — коллектив ПМС-34 успешно справляется с выполнением производственных планов, о чем свидетельствует и подготовленный список награжденных в честь Дня железнодорожника.

Мы также передали в Северо-Кавказскую дирекцию по ремонту пути документы на покупку путевой колонны Дмитрия Александровича Обозний. Думаю, награда придет вовремя, и мы вручим нашему специалисту Почетную грамоту начальника Северо-Кавказской дирекции, Александру Викторовичу Сердюченко — машинисту крана — Благодарность от этой же дирекции. Замечу, что наградами наш коллектив не обделен. Судите сами, в этом году начальник техотдела Владимир Владимирович Андреев был награжден значком ОАО РЖД «За безопасность движения», главный механик Николай Александрович Сибишев удостоен Благодарности центральной дирекции по ремонту пути, а машинист путеукладочного крана Леониду Алексеевичу Хитину присвоено звание «Лучший по профессии на железнодорожном транспорте». Считаю, что

это не только индивидуальные награды наших специалистов, а и оценка заслуг всего коллектива.

В техотделе узнал о трудовых достижениях путейцев. За первое полугодие коллектив ПМС-34 провел капитальный ремонт пути новыми материалами на 16647 метрах. Трудились на станции Каменоломни, на перегонах Каменоломни—Персиановка, Замчалово—Предугольная, Лихая—Репная.

Капитальный ремонт пути на старогодных материалах перевыполнен в три раза. При плане 950 метров заменено 2772 метра пути. Работы велись на станциях Каменоломни, Лихая. Есть показатели и по расширению так называемого бархатного пути. Смена инвентарных рельс на плети бесстыкового пути проведена на трех путях станции Глубокая, станции Быстрореченская.

Более подробную информацию о работе коллектива получил от заместителя начальника по производству Сергея Исинбаевича Исламова.

— Технический прогресс не стоит на месте, это наглядно просматривается на работе нашего коллектива. На протяжении последних лет мы применяем современные технологии восстановления пути. Ранее использовали несколько видов креплений рельсо-шпальной решетки, в настоя-

щее время остановились на системе АРС — анкерное раздельное скрепление. Она легкая как в сборке, так и разборке, практична в применении, менее материалоемка. Теперь за одно и то же время за счет АРС возросла выработка в «окно». Именно на АРСах крепим плети бархатного пути длиной до перегона (от станции до станции). Такой путь уложен на перегоне Горная—Шахты. В мае этого года уложены и сварены плети на перегоне Замчалово—Предугольная (6 километров).

Как всегда, хочу отметить тот факт, что успех на перегоне во многом решается на месте — при сборке рельсо-шпальной решетки. На звеносборочной базе выполняем 90 процентов работ от общего объема. Собирают решетку те же люди, которые укладывают ее на перегоне. В преддверии праздника хочу назвать наших лучших тружеников — прораба Виктора Васильевича Некрасова, дорожных мастеров Сергея Алексеевича Шабельникова, Валерия Всеволодовича Губарева, бригадира Алексея Витальевича Дмитриченко, монтеров пути Александра Николаевича Наумова, Александра Николаевича Мисечко, Ивана Сергеевича Дебелова, Александра Сергеевича Дебелова, Игоря Юрьевича Смирнова.

Примите искренние поздравления

Уважаемые ветераны и работники железнодорожного транспорта района!

Примите самые искренние поздравления с профессиональным праздником — Днем железнодорожника! В районе ценят и уважают труд железнодорожников, которым присущи высокий профессионализм, мужество, ответственное отношение к делу. От всей души благодарю вас за добросовестный труд и желаю крепкого здоровья, счастья, благополучия вам и вашим близким.

К.В. КУЗИН, депутат
Законодательного Собрания
Ростовской области.



Здоровья и благополучия

Дорогие ветераны войны и труда, пенсионеры и труженики железнодорожного транспорта! Общественный совет ветеранов подразделений железнодорожников станции Глубокая сердечно поздравляет вас с Днем железнодорожника.

Уважаемые ветераны, примите глубокую благодарность за ваше мужество и труд в годы войны, за восстановление разрушенного хозяйства после Победы.

Желаем вам и всем железнодорожникам успехов и процветания, любви и здоровья, светлых надежд, мира и добра вашим семьям!

И.А. ФИЛЬЦОВ,
председатель
общественного совета
ветеранов ст. Глубокая.

— А свой профессиональный праздник мы отметим после завершения капитального ремонта пути на станции Морозовская, — говорит в завершение разговора С.И. Исламов. — Он запланирован на период с 29 по 31 июля. Ну а уж 1 августа у нас всех будет законный выходной. Праздник положено отмечать день в день.

Автор этих строк побывал и на территории звеносборочной базы. Бригадир Алексей Витальевич Дмитриченко рассказал о достижениях:

— Собираем рельсо-шпальную решетку по заказу, особенно напряженные у нас летние месяцы. Вот, к примеру, за июнь-июль мы собрали 3500 метров решетки.

— Интересно, сколько шпал уходит на километр решетки?

— Мы собираем два вида: решетку, которая укладывается на прямом участке пути и на кривой. На прямом участке уходит 1840 шпал и на километр решетки, что укладывается на кривом участке, — 2000 штук. Монтеры пути, они же сборщики рельсо-шпальной решетки, до тонкостей освоили сборку. Практикуется разделение труда, взаимоконтроль.

Вот так — напряженно, самоотверженно, умело трудится коллектив железнодорожников. И не только в канун праздника, здесь так работают всегда.

В. ЗОЛОТОВ,
наш корр.
Фото автора.

РАССКАЗЫ О ВЕТЕРАНАХ

ИНФОРМАЦИОННОЕ СООБЩЕНИЕ

о необходимости явки лица, считающегося собственником, бывавшего свидетелем или имевшего право на сведения

ПРОДАЕТСЯ ТРАКТОР Т-40А.
ТЕЛЕГА ДЛЯ ПЧЕЛ.



Бригада машинистов пугейладических и путераборных кранов.

Пришла новая техника.

ГМС-34 — лучшая в отрасли

Коллектив ГМС-34 свой профессиональный праздник — День железнодорожника, встречает своими трудовыми достижениями. По итогам полугода он выдвинут дирекцией по ремонту пути Северо-Кавказской железной дороги на первое место в соревновании с другими путевыми машинными станциями. Только здесь, как о хорошем счету, кто трудится мастерски, известно давно. Каждый год коллектив ГМС-34 наращивает производственную мощь, что определяет успех на предстоящий год. Но даже не это заслуживает нашей ГМС, просто побывая на ж/д станции, можно легко заметить, что здесь все нормально. Упорядоченная, мощная, покрашенная в желтый цвет погрузочная площадка. Мощный, покрашенный в желтый цвет погрузочный вагончик. Мощный, покрашенный в желтый цвет погрузочный вагончик. Мощный, покрашенный в желтый цвет погрузочный вагончик. Мощный, покрашенный в желтый цвет погрузочный вагончик.

В 2008 году нашему коллективу предстоит провести капитальный ремонт на новых материалах на 14 километров, на старую же, проработавшую на протяжении 20 лет, сделать средний ремонт на 48 и средний — на 8,5 километрах пути. Еще предстоит сделать капитальный ремонт — 10,4 километра усилитного среднего — 30, среднего — 2 километра. Еще масштабнее объем предстоящих работ. На перегоне Суин Родан капитальный ремонт пути шириной четыре ГМС с закрытием перегона на 4 суток. Сделать это будет нелегко, но при жестком контроле соблюдения технологической дисциплины мы уложимся в рамки отведенного косяка. Увеличить объем работ предстоит на перегоне Каменский — Ливка. Это очень напряженный участок магистрали Черного Роста, где большой поток поездов, часто с тяжелыми составами. Недавно этот участок потребовало спланировать работу без подразделения. Завершить все нам удалось за 10 дней, что является рекордом. Мы выполнили все в срок. В августе этого года предстоит отремонтировать 12 километров пути, конечно же, поможет повышение энергооборуженности ГМС, обновление подвижного состава. На первый раз нам запланировали реконструкцию железнодорожного пути в размере 5,5 километров. Она завершится наравне с ним — 5,7 километра. А теперь о планах и их выполнении коллектива — доведем нам план по реконструкции. В принципе это выполнение нами прямой обязанности по ремонту пути, но разница в том, что теперь нам дана степень свободы समाботать подразделение. На первый раз нам запланировали реконструкцию железнодорожного пути в размере 5,5 километров. Она завершится наравне с ним — 5,7 километра. А теперь о планах и их выполнении коллектива — доведем нам план по реконструкции. В принципе это выполнение нами прямой обязанности по ремонту пути, но разница в том, что теперь нам дана степень свободы समाботать подразделение.



Полковник Камского местного военного округа РП ВПТ Александр Колесников и офицеры в форме Красной Армии.

Примите поздравления

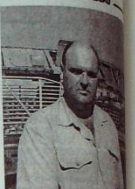
Уважаемые работники и ветераны железнодорожного транспорта! Мы на пороге дня железнодорожника, который будет отмечаться в воскресенье 3 августа. Примите искренние поздравления с нашим профессиональным праздником! Нет профессии более беззащитной, чем железнодорожника. В этот август машинистов, диспетчеров, путевых, вагонных, локомотивных, энергетиков, связистов — всех, кто в любое время при любой погоде и в любых условиях добросовестно выполняет свой профессиональный долг.



Полковник Камского местного военного округа РП ВПТ Александр Колесников и офицеры в форме Красной Армии.

Здоровья, счастья, успеха

Уважаемые работники и ветераны железнодорожного транспорта Камского района! Местное отделение партии «Единая Россия» поздравляет профессионалов железной дороги! Многие годы железнодорожный транспорт был основой систем переживания в нашей стране и в мире. Он и сегодня остается самым доступным и доступным для большинства жителей нашей страны — гарантом стабильности экономики, развития страны.



Заместитель по производству В.В. Вауриц.

Вауриц, А.Н. Научис, Н.А. Кошуров, А.В. Охотниченко. Многие проработали в подразделении В.И. Горбунов, директор В.А. Шурков. И еще, проработав, у нас Ю.А. Обозин занимается ремонтом машин среднего и большого паровозов в В.В. Неврасов — вагонный монтаж на стартовом участке и материалы, С.И. Игловый, старший мастер по ремонту паровозов, мастер по ремонту паровозов, мастер по ремонту паровозов.

— Полагаю, что люди своего коллектива заняты в хороших условиях. Мы проводим профессиональный праздник 1 августа. Мы проводим профессиональный праздник 1 августа. Мы проводим профессиональный праздник 1 августа.

Свястья и благополучия уважаемые ветераны, работники железнодорожного транспорта района!

Примите самые добрые и искренние поздравления в ваш профессиональный праздник.

Железная дорога — это одна из жизненно важных артерий, в которой тесно связано развитие Камского района, рост промышленности, улучшение социально-экономической ситуации, увеличение вездешного туризма.

Профессиональная ответственность всех работников без исключения — гарантия выполнения любых поставленных задач.

Особые слова признательности выражаем ветеранам отрасли, заложившим славы традиции. Вы оны и профессионалы своего дела, которые решают актуальные задачи, стоящие перед отраслью.

Желаем всем железнодорожникам здоровья, счастья, благополучия в семье, дальневосточных успехов и побед!

С.Н. КУРЬКИН, председатель районного отделения «Земля»

В Ессентукский центр реабилитации инвалидов проводится набор

Государственное бюджетное профессиональное образовательное учреждение «Ессентукский центр реабилитации инвалидов» приглашает в 2014-2015 учебном году (с 1 сентября) на обучение в 10 классов на базе основного общего образования (9 классов) среднего (полного) общего образования;

в радиотехническом училище и ремонтно-технической аппаратуры, радиодиагностики, телевизионных антенн, радиомонтажа по ремонту радиотехнического оборудования — срок обучения 1 год 10 месяцев на базе среднего (полного) общего образования (11 кл.) с получением среднего профессионального;

в центральном реабилитационном центре и реабилитационном центре в поселке Тапалово. На базе среднего (полного) общего образования (11 кл.) с получением среднего профессионального;

в радиотехническом училище и ремонтно-технической аппаратуры, радиодиагностики, телевизионных антенн, радиомонтажа по ремонту радиотехнического оборудования — срок обучения 1 год 10 месяцев на базе среднего (полного) общего образования (11 кл.) с получением среднего профессионального;

в центральном реабилитационном центре и реабилитационном центре в поселке Тапалово. На базе среднего (полного) общего образования (11 кл.) с получением среднего профессионального;

в радиотехническом училище и ремонтно-технической аппаратуры, радиодиагностики, телевизионных антенн, радиомонтажа по ремонту радиотехнического оборудования — срок обучения 1 год 10 месяцев на базе среднего (полного) общего образования (11 кл.) с получением среднего профессионального;

в центральном реабилитационном центре и реабилитационном центре в поселке Тапалово. На базе среднего (полного) общего образования (11 кл.) с получением среднего профессионального;

в радиотехническом училище и ремонтно-технической аппаратуры, радиодиагностики, телевизионных антенн, радиомонтажа по ремонту радиотехнического оборудования — срок обучения 1 год 10 месяцев на базе среднего (полного) общего образования (11 кл.) с получением среднего профессионального;

в центральном реабилитационном центре и реабилитационном центре в поселке Тапалово. На базе среднего (полного) общего образования (11 кл.) с получением среднего профессионального;

в радиотехническом училище и ремонтно-технической аппаратуры, радиодиагностики, телевизионных антенн, радиомонтажа по ремонту радиотехнического оборудования — срок обучения 1 год 10 месяцев на базе среднего (полного) общего образования (11 кл.) с получением среднего профессионального;

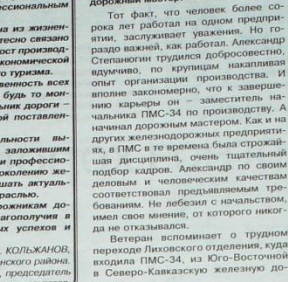
в центральном реабилитационном центре и реабилитационном центре в поселке Тапалово. На базе среднего (полного) общего образования (11 кл.) с получением среднего профессионального;

в радиотехническом училище и ремонтно-технической аппаратуры, радиодиагностики, телевизионных антенн, радиомонтажа по ремонту радиотехнического оборудования — срок обучения 1 год 10 месяцев на базе среднего (полного) общего образования (11 кл.) с получением среднего профессионального;

в центральном реабилитационном центре и реабилитационном центре в поселке Тапалово. На базе среднего (полного) общего образования (11 кл.) с получением среднего профессионального;

Выбранный путь прошел достойно

Александр Павлович Степанович 41 год проработал в ПМС-34. Начал трудовую деятельность в далеком 1961 году, прибыв в поселок Глубокий утром еще в Лысковском районе. А в 2002 году завершил трудовую службу.



Александр Павлович Степанович.

Тот факт, что человек более 40 лет работал на одном предприятии, заслуживает уважения. Но Александр Павлович не только работал на одном предприятии, он еще и работал. Александр Павлович не только работал на одном предприятии, он еще и работал.

Он участвовал в различных соревнованиях, был активным участником общественной жизни. Он участвовал в различных соревнованиях, был активным участником общественной жизни.

Он участвовал в различных соревнованиях, был активным участником общественной жизни. Он участвовал в различных соревнованиях, был активным участником общественной жизни.

Он участвовал в различных соревнованиях, был активным участником общественной жизни. Он участвовал в различных соревнованиях, был активным участником общественной жизни.

Он участвовал в различных соревнованиях, был активным участником общественной жизни. Он участвовал в различных соревнованиях, был активным участником общественной жизни.

Он участвовал в различных соревнованиях, был активным участником общественной жизни. Он участвовал в различных соревнованиях, был активным участником общественной жизни.

Он участвовал в различных соревнованиях, был активным участником общественной жизни. Он участвовал в различных соревнованиях, был активным участником общественной жизни.

Он участвовал в различных соревнованиях, был активным участником общественной жизни. Он участвовал в различных соревнованиях, был активным участником общественной жизни.

Он участвовал в различных соревнованиях, был активным участником общественной жизни. Он участвовал в различных соревнованиях, был активным участником общественной жизни.

Он участвовал в различных соревнованиях, был активным участником общественной жизни. Он участвовал в различных соревнованиях, был активным участником общественной жизни.

Он участвовал в различных соревнованиях, был активным участником общественной жизни. Он участвовал в различных соревнованиях, был активным участником общественной жизни.

Он участвовал в различных соревнованиях, был активным участником общественной жизни. Он участвовал в различных соревнованиях, был активным участником общественной жизни.

Он участвовал в различных соревнованиях, был активным участником общественной жизни. Он участвовал в различных соревнованиях, был активным участником общественной жизни.



Александр Павлович Степанович.

Он участвовал в различных соревнованиях, был активным участником общественной жизни. Он участвовал в различных соревнованиях, был активным участником общественной жизни.

Он участвовал в различных соревнованиях, был активным участником общественной жизни. Он участвовал в различных соревнованиях, был активным участником общественной жизни.

Он участвовал в различных соревнованиях, был активным участником общественной жизни. Он участвовал в различных соревнованиях, был активным участником общественной жизни.

Он участвовал в различных соревнованиях, был активным участником общественной жизни. Он участвовал в различных соревнованиях, был активным участником общественной жизни.

Он участвовал в различных соревнованиях, был активным участником общественной жизни. Он участвовал в различных соревнованиях, был активным участником общественной жизни.

Он участвовал в различных соревнованиях, был активным участником общественной жизни. Он участвовал в различных соревнованиях, был активным участником общественной жизни.

Он участвовал в различных соревнованиях, был активным участником общественной жизни. Он участвовал в различных соревнованиях, был активным участником общественной жизни.

Он участвовал в различных соревнованиях, был активным участником общественной жизни. Он участвовал в различных соревнованиях, был активным участником общественной жизни.

Он участвовал в различных соревнованиях, был активным участником общественной жизни. Он участвовал в различных соревнованиях, был активным участником общественной жизни.

Он участвовал в различных соревнованиях, был активным участником общественной жизни. Он участвовал в различных соревнованиях, был активным участником общественной жизни.

Он участвовал в различных соревнованиях, был активным участником общественной жизни. Он участвовал в различных соревнованиях, был активным участником общественной жизни.

Он участвовал в различных соревнованиях, был активным участником общественной жизни. Он участвовал в различных соревнованиях, был активным участником общественной жизни.

Он участвовал в различных соревнованиях, был активным участником общественной жизни. Он участвовал в различных соревнованиях, был активным участником общественной жизни.

Адрес редакции: Камский район, п. Глубокий, ул. Ленина, 16

Тел.: 95-154, 95-114 (факс), 8-928-166-86-00

Программа:
 ТНТ
 5 КАНАЛ
 ЗВЕЗДА
 ЮЖНЫЙ РЕГИОН
 ДОН

Подписка-2016
 Идет досрочная подписка
 на I полугодие 2016 года.
 Подписная цена на газету «Земля» — **444 руб.**
 Наш подписной индекс: **Б1902**

Общественно-политическая газета Каменского района

Земля

№ 126-129
 (12803-12806)
 издается

пятница 31 июля 2015 года с 15 сентября 1930 года 12+

Железная дорога — работа и судьба

2 августа — профессиональный праздник работников РЖД



8 стр.

2,4 стр.

Шальсть на воде приведет к беде

7 стр.

Будни детского казачьего лагеря

9 стр.

8 ЗЕМЛЯ

С ДНЕМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ

ПМС-34 — вся жизнь в пути

Спасибо за добросовестный труд!

УВАЖАЕМЫЕ ВЕТЕРАНЫ!
РАБОТНИКИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА РАЙОНА!
 2 августа — ваш профессиональный праздник и священные традиции. Железнодорожный транспорт сыграл во многом ключевую роль в укреплении и развитии экономического пространства, освоении новых территорий и единении экономического пространства, освоении новых территорий и единении экономического пространства, освоении новых территорий и единении экономического пространства.

Вы трудитесь очень сложной и ответственной. При любой погоде, круглогодично вы несете нелегкую службу, обеспечивая четкую и бесперебойную работу железнодорожного транспорта, проявляя высокий профессионализм, бдительность, выдержку, верность своему делу.

В районе ценят боевую и трудовую славу работников железной дороги — железнодорожников. Самые выдающиеся заслугами, молодёжи — юношам и девушкам, учащимся в учебных заведениях, колледжах — юношам и девушкам, учащимся в учебных заведениях, колледжах — юношам и девушкам, учащимся в учебных заведениях, колледжах — юношам и девушкам, учащимся в учебных заведениях, колледжах — юношам и девушкам, учащимся в учебных заведениях, колледжах — юношам и девушкам, учащимся в учебных заведениях, колледжах — юношам и девушкам, учащимся в учебных заведениях, колледжах — юношам и девушкам, учащимся в учебных заведениях, колледжах — юношам и девушкам, учащимся в учебных заведениях, колледжах — юношам и девушкам, учащимся в учебных заведениях, колледжах — юношам и девушкам, учащимся в учебных заведениях, колледжах — юношам и девушкам, учащимся в учебных заведениях, колледжах — юношам и девушкам, учащимся в учебных заведениях, колледжах — юношам и девушкам, учащимся в учебных заведениях, колледжах — юношам и девушкам, учащимся в учебных заведениях, колледжах — юношам и девушкам, учащимся в учебных заведениях, колледжах — юношам и девушкам, учащимся в учебных заведениях, колледжах — юношам и девушкам, учащимся в учебных заведениях, колледжах — юношам и девушкам, учащимся в учебных заведениях, колледжах — юношам и девушкам, учащимся в учебных заведениях, колледжах — юношам и девушкам, учащимся в учебных заведениях, колледжах — юношам и девушкам, учащимся в учебных заведениях, колледжах — юношам и девушкам, учащимся в учебных заведениях, колледжах — юношам и девушкам, учащимся в учебных заведениях, колледжах — юношам и девушкам, учащимся в учебных заведениях, колледжах — юношам и девушкам, учащимся в учебных заведениях, колледжах — юношам и девушкам, учащимся в учебных заведениях, колледжах — юношам и девушкам, учащимся в учебных заведениях, колледжах — юношам и девушкам, учащимся в учебных заведениях, колледжах — юношам и девушкам, учащимся в учебных заведениях, колледжах — юношам и девушкам, учащимся в учебных заведениях, колледжах — юношам и девушкам, учащимся в учебных заведениях, колледжах — юношам и девушкам, учащимся в учебных заведениях, колледжах — юношам и девушкам, учащимся в учебных заведениях, колледжах — юношам и девушкам, учащимся в учебных заведениях, колледжах — юношам и девушкам, учащимся в учебных заведениях, колледжах — юношам и девушкам, учащимся в учебных заведениях, колледжах — юношам и девушкам, учащимся в учебных заведениях, колледжах — юношам и девушкам, учащимся в учебных заведениях, колледжах — юношам и девушкам, учащимся в учебных заведениях, колледжах — юношам и девушкам, учащимся в учебных заведениях, колледжах — юношам и девушкам, учащимся в учебных заведениях, колледжах — юношам и деву...



УВАЖАЕМЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ!
 С праздником вас, дорогие коллеги! Силы, здоровья вам и вашим семьям!

Железные дороги — характерны крутые! Дороги-то железные, а люди золотые! Будьте таковыми всегда!

И.А. СИНОЛОВ,
 Почетный работник СКЖД,
 Почетный гражданин Каменского района.

Из редакционной почты

Электричкой ездить удобно

Хочу выразить признательность сотрудникам железной дороги, занятым в пригородном сообщении.

На протяжении десяти лет я постоянно пользуюсь услугами пригородных электричек на маршруте «Глубокое-Каменская» и обратно. Составы на станции падают вовремя, заранее. Можно спокойно идти бежать в вагон или уже в вагоне. В сильные морозы, зимой тепло, летом достаточно прохладно. Персонал вежливый, кассиры всегда отвечают на заданные вопросы, пассажиры, где лучше выйти, когда сделать пересадку. Машинисты внимательно следят за безопасностью движения, если ли пассажиры вышли на станции, можно ли трогаться.

После закрытия автобусного моста через Донецк электричка стала самым быстрым видом общественного транспорта из Глубокое в Каменское. Три остановки позволяют без труда добраться в любой район города. В общем, путешествовать на электричке для меня очень удобно, комфортно и бюджетно.

Спасибо за качественную услугу всем сотрудникам железной дороги, позволяющую им с профессиональным праздником и желаю дальнейших успехов.

Суваженем, И. СИНЫЛОВИЧЕ, пос. Глубокое.

В год 70-летия Победы в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг., в канун Дня железнодорожника мы предлагаем вспомнить о тех, кто в самые трудные для нашей страны годы проявил трудовую героизм, беспредельную самоотверженность, мужество и доблесть, — о советских железнодорожниках.

Не оправдился расчеты врага на расстройстве наших коммуникаций во время войны, на разрыве связи между фронтом и тылом, хотя им было предпринято все, чтобы парализовать работу железных дорог. За годы войны прекрасная авиация произвела почти 20 тысяч налетов на крупные железнодорожные узлы, станции и другие объекты, сбросила сотни тысяч бомб. Но и под обстрелами и бомбардировками железнодорожники выстояли в больших объемах перевозок для нужд фронта и тыла.

Не помаленько знает об этом времени глубокий Алексей Митрофанович Жданов. Вместе с председателем совета ветеранов-железнодорожников станции Глубокая Надеждой Николаевной Бычковой сотрудились межгосударственной центральной библиотеки пришли подавать Алексей Митрофановича с наступающим профессиональным праздником. Библиотекарей к ветерану привела его близкая автобиография, написанная им давно от руки на простом тетрадном листочке и обнаруженная в ходе поисково-исследовательской работы. Мы приводим здесь эту историю трудовой и героической жизни нашего земляка А.М. Жданова, написанную им самим.

«Родился я 21 февраля

Перед профессиональным праздником — Днем железнодорожника — стало уже доброй традицией посещение «муравейниками» путевником машиной станции МЗ4 (ПМС-34), одного из самых крупных железнодорожных предприятий района. Не отошли от традиции и в этот раз.

Уже хорошо знакомая территория предприятия из года в год преобразуется. Наводится порядок и на прилегающей площадке территории. Во дворе много напавших на глаза. И цветет, ухаживают за цветами в непосредственной близости от производственной базы, по которой колесные краны, готовые к доставке на перегоны собранные рельсоопалевные решетки. В общем, кипит работа.

У старшего мастера производственной базы ПМС-34 Виктора Некрасова узнаю о положении дел на его участке работы:

«В нашем коллективе 27 человек, в основном монтеры пути. Среди них немало тех, кто добросовестно работает на предприятии на протяжении Это Николай Сташук, Игорь Смирнов, Иван Дебелов, Александр Тютюкин, Максим Шабельский и другие. Занимаюсь переработкой, монтажом, декартацией рельсоопалевных решетки, вывозим при необходимости на перегон на смену плетей.

В этот день на производственной базе краны подвозили и раскладывали железнодорожные шпалы, монтеры выполнили привычную работу по сборке плетей. А на дворе столбик термометра давно перешагнул отметку плюс 15 градусов. Но это тот случай, когда работа выполняется при любой погоде.

«Как работало в этом году?» — спрашиваю у начальника ПМС-34 Романа Папулина.

«Перед коллективом всегда была и остается одна задача — ремонт железнодорожного полотна. Сейчас нас волнуют проводимые на железной дороге преобразования. После упразднения Сальской ПМС наше предприятие — единственная путевая ма-

терриория станции в Ростовской области», — рассказал Роман Федорович.

«Значит, территория обслуживания расширилась?»

Назвал лишь несколько направлений. Наш коллектив и работает на перегонах Чертовково-Ростов, Лихая-Морозовская, Батайск-Куберля, Ростов-Успенская. Более того, в зимний период наши люди задействованы на выполнении ремонтных работ на перегоне Кирпильский-Веречковка. Это Краснодарский край, недалеко от станции Тимошевская.

«А на каких участках дороги выше предприятие уже выполнено намеченный объем ремонтных работ?»

Путейцы трудятся на перегонах Каменская-Лихая, Тарасовка-Глубокая, Лесостепь-Сулин, Горная-Штанька, Александровка-Кедровка, Новочеркасск-Александровка, Ростов Западный-Темрюк и других. Что сделано? В общем объеме модернизации пути произведена без малого на 40 километров. Средний ремонт был охвачено 22,5 километра. Смену рельсов на новые выполнили почти на 18



Иван Дебелов, Николай Сташук, Сергей...

Необычная судьба

В 1941 году, в семье нашей было четверо детей, от одного из них, в 1933 году. Окончил 5 классов и начал трудовую деятельность с 13 лет. В колхозе «Заря» выполнял работу на приусадебном участке, на помидорной плантации, падал землю на быках и на коровах, севал хлеб, подсолнухи, полил хлеб вручную, косил, возил воду, крыл крышу колхозного коровника соломой до самого прихода немцев, трудился наравне со взрослыми. Тяжело было, но мы, дети, не паниковали. Учиться было трудно, так как нужно было зарабатывать, все дети у нас



Фото на память об армейской службе.

С праздником, железнодорожники!

ПРОФЕССИОНАЛЫ

Каждый рабочий день — в радость

Железнодорожная отрасль одна из немногих, где трудятся семейные династии. Не стали исключением и глубокинские железнодорожники. К примеру, — семья машиниста Александра Борисовича Саранчи.

Его отец, Борис Павлович, начал на железной дороге слесарем, затем — конюшаром паровоза, а ушел на пенсию машинистом электричек. Мама, Ольга Евграфовна, сначала работала в торговле, но потом перешла в бухгалтерский отдел ПМС-34.

Будучи ребенком, Александр живо интересовался всеми переменами, происходившими на железной дороге. Отец частенько брал сына в поездку, и мальчик гордился своей причастностью к миру взрослых. А соседские ребята, конечно, ему завидовали. Поэтому после окончания 8 класса Александр поступил в Воронежский техникум железнодорожного транспорта на специальность «Электродвижной состав».

После учебы он пришел на станцию Лихая помощником машиниста электропоезда, а потом — электропоезда. Сделав однажды свой выбор, Александр Борисович повстал жить любимой профессии.

ческий фактор по-прежнему важен.

— В профессиональный праздник соберется коллектив или семьей? — День железнодорожника многие из пассажирских бригад встретят в поезде. Сейчас у нас

ну на паровозе помощником машиниста. Сестра отца — расшивачик скоростемерных лент. Брат — машинист-инструктор. Мой родной брат Сергей и сын Евгений — помощники машинистов на электропоездах. Невестка работает билет-



А.Б. Саранча.

— Каждый день непохож на следующий, — признается А.Б. Саранча. — Пассажирские еду разные, с разным настроением. Меняется погода. Главное, на мой взгляд, надо любить свою профессию, тогда каждый рабочий день будет в радость.

Жизнь не стоит на месте. Позитивные перемены происходят и на железной дороге. Техника приходит новая. Вот «электроподвижной состав».

— Каждый день непохож на следующий, — признается А.Б. Саранча. — Пассажирские еду разные, с разным настроением. Меняется погода. Главное, на мой взгляд, надо любить свою профессию, тогда каждый рабочий день будет в радость.

Жизнь не стоит на месте. Позитивные перемены происходят и на железной дороге. Техника приходит новая. Вот «электроподвижной состав».

— Каждый день непохож на следующий, — признается А.Б. Саранча. — Пассажирские еду разные, с разным настроением. Меняется погода. Главное, на мой взгляд, надо любить свою профессию, тогда каждый рабочий день будет в радость.

Жизнь не стоит на месте. Позитивные перемены происходят и на железной дороге. Техника приходит новая. Вот «электроподвижной состав».

— Каждый день непохож на следующий, — признается А.Б. Саранча. — Пассажирские еду разные, с разным настроением. Меняется погода. Главное, на мой взгляд, надо любить свою профессию, тогда каждый рабочий день будет в радость.

Жизнь не стоит на месте. Позитивные перемены происходят и на железной дороге. Техника приходит новая. Вот «электроподвижной состав».

— Каждый день непохож на следующий, — признается А.Б. Саранча. — Пассажирские еду разные, с разным настроением. Меняется погода. Главное, на мой взгляд, надо любить свою профессию, тогда каждый рабочий день будет в радость.

Жизнь не стоит на месте. Позитивные перемены происходят и на железной дороге. Техника приходит новая. Вот «электроподвижной состав».

— Каждый день непохож на следующий, — признается А.Б. Саранча. — Пассажирские еду разные, с разным настроением. Меняется погода. Главное, на мой взгляд, надо любить свою профессию, тогда каждый рабочий день будет в радость.

Жизнь не стоит на месте. Позитивные перемены происходят и на железной дороге. Техника приходит новая. Вот «электроподвижной состав».

— Каждый день непохож на следующий, — признается А.Б. Саранча. — Пассажирские еду разные, с разным настроением. Меняется погода. Главное, на мой взгляд, надо любить свою профессию, тогда каждый рабочий день будет в радость.

график очень напряженный. А с ребятами мы встретимся накануне. Следующая традиция, железнодорожники отмечают праздник по-спортивному, ведь здоровый образ жизни — для нас прежде всего.

В преддверии праздника железнодорожниким здоровья, крепкого семейного тыла и большого жизненного запаса прочности.

Г. ЛЕОНИДОВА.

НАША ИСТОРИЯ

Чтобы помнили

Уважаемые жители Глубокого, железнодорожники, вспомните историю нашей отрасли, в 1975 году в нашем районе в поселке Глубоком, Репово, район советского Севера и строительства железной дороги. В то время в Глубоком, Репово, район советского Севера и строительства железной дороги. В то время в Глубоком, Репово, район советского Севера и строительства железной дороги.

Время неумолимо идет. Все меньше остается стальных вагонов наших железных дорог.

Старей и у нас дети войны — машинисты, работники электротехники, работники электротехники, работники электротехники.

Узавоевой советской железной дороге и служения железной дороге.

Огромное внимание мы уделяем безопасности движения. Каждую неделю проводятся технические занятия, внеплановые инструктажи. Будет машинист в каждый свой рейс отвечать за жизнь более 1000 человек.

Хотелось бы в канун профессионального праздника отметить работу локомотивщиков, осуществляющих грузные перевозки, маневровую работу, всех железнодорожников, ветеранов отрасли и пожелать меньше тревог, поломок, удачи и здоровья.

Г. ИЩЕНКО, наш корр.

Здоровья, успехов, благополучия

Здоровья, успехов, благополучия. Газета выходит с 15 сентября 1930 года. Цена в розницу свободная.

1 августа День железнодорожника

Статка — на автоматизацию и компьютеризацию. В 1936 году в числе первых ПМС (путевых машинных станций) созданы ПМС-34 Северо-Кавказской железной дороги.

Великой Отечественной войны, учитывая мобильность ПМС-34, кадры на наиболее ответственных направлениях. Вместе с железнодорожными войсками участвовали в строительстве новых железных дорог, имеющих оперативное или стратегическое значение.

По окончании войны работники ПМС-34 саморазвернуто трудились на восстановлении объектов, приведении их к рабочему состоянию.

Звеньевая укладка, при которой путевладельцам ставилась задача, предопределила строгую точность всех последующих операций, что стимулировала создание новых типов машин, специализированных на выполнении всего комплекса типов работ.

Основание заносорочных баз многими видами мощного тракторного, энергетического и технологического оборудования превратило базирование ПМС-34 стала станция Глубокая.

О том, как работает предприятие сегодня, о людях, что трудятся там, рассказал нашему корреспонденту специалист по управлению персоналом Павел Иванович Ларин.

— В настоящее время на ПМС-34 работает 265 человек. Наш состав — машинисты, их 60 человек, и монтеры пути — 95 человек. 36 человек работает в административном аппарате.

Основной вид выполняемых работ — капитальный ремонт железнодорожных путей. Предприятие оснащено современным оборудованием. За смену менее 1 километр железнодорожных путей

дава часа уходит на подготовительные работы на железной дороге. Полотно, шесть часов — на снятие старой и укладку новой плиты шпалы. И если когда-то такие работы велись сезонно, то сейчас работают круглый год, летом — на северных участках, зимой — на южных.

Передвижка по железной дороге на большие расстояния, люди живут в комбинатских квартирах, в вагонах для обслуживания души и колдильная установка, есть плита, телевизор и т.д. — список не полный, что требуется в повседневной жизни.

Сего приходится на ПМС-34 много изменилось. Молодой, энергичный руководители делают ставку на автоматизацию и компьютеризацию, в самом главном — на молодёжь, не боится до

нормальному урону. Сейчас — выше двадцати центнеров. Хотя огатить и ударить труд наших водителей — Александр Алексеевич Уколов, Алексей Васильевич Политов, Николай Дилатов, Владимир Захарович Симея.

Вот такой настрой в самом крупном зерновом хозяйстве района. Большие площади, высокая производительность и большие масштабы как итог урону. Заполот, наш корр.

А вот последние новости из колхоза «Родина» (на 28 августа). — После дождей, — говорит главный агроном Е.Х. Хонеров, работы всеобъемлени. Темпы растут не уступая прежним. Нам осталось убрать озимые на 250 гектаров, работы на день с небольшим. Приступили к уборке ячменя.

Согласован отряд из четырех бригад машинистов, которые агрегируют колесные тракторы и комбайны «Ильяш». На первом этапе в бригаду включены комбайны, трудятся пять наемных комбайнеров. Первые намочки показали

Его экипаж, он работает с Сергеем Александровичем Тюркиным, по-прежнему впереди. У нас комбайнов в бригаде несколько. Мы трудимся пять наемных комбайнеров. Первые намочки показали

Здесь же, на поле, механик по комбайнам Михаил Васильевич Сидоркин, он в любой момент готов оказать техническую помощь

Пятница 30 июля 2004 г. № 88-89 (10858-10859)

День железнодорожника



П.И. Ларин.

комната для приема пищи, база от станции «Карася» в Березовый Балке и т.д. У людей появилась возможность работы в нормальных условиях, хорошо зарабатывая. Сейчас у нас средняя заработная плата — более 8 тысяч рублей.

Золотой фонд предприятия — наши трудовые династии Рокко, Грищенко, Житлиных, Черныченко. За достоянием добросовестных работников предприятия — Александр Павлович Степаненко, администратор станции — «Почетный железнодорожник» — монтер пути Ринка Александрович Карпов.

(Окончание на 8-й стр.)



Монтеры пути, бригадир и мастера дорожные.

нормальному урону. Сейчас — выше двадцати центнеров. Хотя огатить и ударить труд наших водителей — Александр Алексеевич Уколов, Алексей Васильевич Политов, Николай Дилатов, Владимир Захарович Симея.

Вот такой настрой в самом крупном зерновом хозяйстве района. Большие площади, высокая производительность и большие масштабы как итог урону. Заполот, наш корр.

А вот последние новости из колхоза «Родина» (на 28 августа). — После дождей, — говорит главный агроном Е.Х. Хонеров, работы всеобъемлени. Темпы растут не уступая прежним. Нам осталось убрать озимые на 250 гектаров, работы на день с небольшим. Приступили к уборке ячменя.

Согласован отряд из четырех бригад машинистов, которые агрегируют колесные тракторы и комбайны «Ильяш». На первом этапе в бригаду включены комбайны, трудятся пять наемных комбайнеров. Первые намочки показали

Его экипаж, он работает с Сергеем Александровичем Тюркиным, по-прежнему впереди. У нас комбайнов в бригаде несколько. Мы трудимся пять наемных комбайнеров. Первые намочки показали

В.В. Спосаренко.

Мы в ответе за жизнь людей

Труд железнодорожника всегда был не из легких. И проблемы, переживаемые нашим обществом до недавнего времени, не обходили стороной и эту сферу профессиональной деятельности. Но, тем не менее, железнодорожники всегда были и остаются людьми ответственными, дисциплинированными. Ведь от их качественного, слаженной работы во многом зависит эффективность производства всех отраслей народного хозяйства.

Сегодня сотрудники локомотивного завода на станции Глубокой по-прежнему показывают хорошую, результативную работу. Здесь трудятся люди ответственные, способные мгновенно ориентироваться в экстремальных ситуациях. Подробнее о работе бед рассказывают машинист-инструктор Олег Витальевич Тарасов.

— История существования в Глубоком локомотивного депо полна героических примеров. Долгое время здесь существовала мощная, технически оснащенная база. Сегодня локомотивная бригада насчитывает 30 человек. Почти у каждого из них немалый опыт работы. Хочется отметить наших передовиков — ветеранов производства Вячеслава Михайловича Шаповалова, который работает на

железнодорожной дороге с 1969 года, Александра Георгиевича Литвинова, Александра Борисовича Борисова, Александра Борисовича Саранчу, которые на железной дороге с 1971 года. Коллектив постепенно пополняется молодыми ребятами, которые увеличили техническую скорость на многих участках. Последние пять лет noticeably заметно обновляется электропоезда. Новая техника поступает из Демидовского завода.

Железная дорога полностью автоматизирована. Теперь график движения поездов по всей С-К ж.д. поддерживают диспетчеры в Ростове, поэтому о каждом отклонении, несправности сразу становится известно начальству.

— Как часто возникают нестандартные ситуации?

— Как, на ваш взгляд, изменилась техническая база, рабочий ритм на железной дороге?

— Наши машинисты осуществляют пассажирские перевозки от Чертова до Ростова. В планах руководства Управления Северо-Кавказской железной дороги — расширение обслуживания до Минвод, Кисловодска, а также освоить Сальское направление.

Идет тенденция к снижению количества молодых ребят, которые увеличили техническую скорость на многих участках. Последние пять лет noticeably заметно обновляется электропоезда. Новая техника поступает из Демидовского завода.

Железная дорога полностью автоматизирована. Теперь график движения поездов по всей С-К ж.д. поддерживают диспетчеры в Ростове, поэтому о каждом отклонении, несправности сразу становится известно начальству.

— Как часто возникают нестандартные ситуации?

— Как часто возникают нестандартные ситуации?

— Как часто возникают нестандартные ситуации?

— Как часто возникают нестандартные ситуации?

— Как часто возникают нестандартные ситуации?

— Конечно, они бывают, ведь приходится иметь дело с техникой. Так, нынешней зимой из-за сильных морозов на контактных проводах замерзал лёд, ломались приемники. Но железнодорожники старались быстро исправить все неполадки, помогали энергетикам, смежные службы, с которыми мы тесно взаимосвязаны. В кабине машиниста всегда есть необходимый для ремонта набор инструментов.

Огромное внимание мы уделяем безопасности движения. Каждую неделю проводятся технические занятия, внеплановые инструктажи. Будет машинист в каждый свой рейс отвечать за жизнь более 1000 человек.

Хотелось бы в канун профессионального праздника отметить работу локомотивщиков, осуществляющих грузные перевозки, маневровую работу, всех железнодорожников, ветеранов отрасли и пожелать меньше тревог, поломок, удачи и здоровья.

Г. ИЩЕНКО, наш корр.

Хотелось бы в канун профессионального праздника отметить работу локомотивщиков, осуществляющих грузные перевозки, маневровую работу, всех железнодорожников, ветеранов отрасли и пожелать меньше тревог, поломок, удачи и здоровья.

Г. ИЩЕНКО, наш корр.

Хотелось бы в канун профессионального праздника отметить работу локомотивщиков, осуществляющих грузные перевозки, маневровую работу, всех железнодорожников, ветеранов отрасли и пожелать меньше тревог, поломок, удачи и здоровья.

Г. ИЩЕНКО, наш корр.

Хотелось бы в канун профессионального праздника отметить работу локомотивщиков, осуществляющих грузные перевозки, маневровую работу, всех железнодорожников, ветеранов отрасли и пожелать меньше тревог, поломок, удачи и здоровья.



ТАКИМИ ГОРДЯТСЯ

контроллеру, набирает позиции. Станция тихо ульпывает назад.

Так начинается рабочая смена машиниста II класса Ивана Степановича Матвиенко. Его электровоз всегда в образцовом порядке, все узлы, системы и приборы работают исправно и четко. А сегодня смена предстоит напряженная: скорый припел в Глубокую с опозданием на 17 минут. Это время надо наверстать, в пути.

Ничего, порядок будет. — улыбаясь, говорит машинист поощнику.

Они понимают друг друга с полуслова, хорошо знают профиль пути. На легких перегонах можно увеличить скорость, сократить разрыв во времени.

— Отличная бригада, — говорят о них машинист-инструктор А. М. Вледных. — Еще не было ни разу, чтобы Матвиенко сделал непредвиденную остановку или по какой-либо причине нарушил график.

А трудится на транспорте Иван Степанович без года тридцать лет. Богатый опыт, знания техники очень помогают ему в работе. Уже сейчас на его счету больше 18 тысяч киловольт-часов сезонной электротергии и 34 часа нагону в пути следования. Он ударник коммунистического труда, награжден почетным призом имени Петра Кривоноса.

В честь 50-летия образования СССР Матвиенко взял повышенные обязательства и с честью их выполняет. Таковыми гордятся товарищи.

В. ЕНДОВИЦКИЙ,
мастер локомотивного депо Глубокая.

НА СНИМКЕ: И. С. Матвиенко.

Фото автора.

Загорелся зеленый глазок светофора. Дежурный по станции даст сигнал «Можно ехать». Машинист из окна электровоза огибывает поезд; все ли в порядке. Возвращается к

Они понимают друг друга с полуслова, хорошо знают профиль пути. На легких перегонах можно увеличить скорость, сократить разрыв во времени.

— Отличная бригада, — го-

В честь 50-летия образования СССР Матвиенко взял повышенные обязательства и с честью их выполняет. Таковыми гордятся товарищи.

В. ЕНДОВИЦКИЙ,
мастер локомотивного депо Глубокая.

НА СНИМКЕ: И. С. Матвиенко.

Фото автора.

ТОВАРИЩИ

Хорошее настроение у этих четверых. Несколько минут назад они передали сменщикам свои машины. Их ждут дома любимые жены, дети. Рабочий день, очередной рейс закончен. Есть о чем поговорить товарищам и коллегам Борису Поликарповичу Левину (на снимке первый слева), Анатолию Александровичу Кононову, Георгию Никодимовичу Яровой и Юрию Трофимовичу Мирутин. У каждого на счету по одна тысяча наезженных километров, не один час выгода в пути. Без них по несколько лет водят пассажирские поезда от станции Глубокая.

Участие в соревнованиях в честь 50-летия образования СССР, они отлично выполняют свои обязанности, экономят электроэнергию. Дело свое очень любят и гордятся им, потому их имена всегда в числе перелазников соревнования. Все они — ударники коммунистического труда. Но уважают их в коллективе не только за это.

Левин, Кононов и Яровой — коммунисты, у каждого из них немало общественных обязанностей. Борис Поликарпович — член райкома партии, член группы народного контроля.

Анатолий Александрович — депутат Росовского областного Совета и заместитель секретаря партбюро цеха. К нему относятся люди с большим во-

просам, и всем он поможет, даст добрый совет. Человек он отзывчивый и чуткий.

Георгий Никодимович — агитатор. Он много читает, умеет ответить на любой вопрос. Человек знающий и находчивый, он умеет скрасить свои беседы метким сравнением, остроумной шуткой.

Юрий Трофимович Мирутин, помощник машиниста Кононова, на транспорте уже больше двух десятков лет. Годы не юношеские, а вот стремится все время вперед. Недавно сдал экзамены и получил права машиниста. Скоро сам поведет электровоз — с кем-нибудь из молодых, будет учить его интересному и ответственному делу.

А пока они вместе подводят итоги, обмениваются мнениями, составляют планы. Четверо товарищей, четверо лучших людей нашего локомотивного депо.

В. ЕНДОВИЦКИЙ,
мастер депо Глубокая,
наш негаша, корр.

Фото автора.



Участие в соревнованиях в честь 50-летия образования СССР, они отлично выполняют свои обязанности, экономят электроэнергию. Дело свое очень любят и гордятся им, потому их имена всегда в числе перелазников соревнования. Все они — ударники коммунистического труда. Но уважают их в коллективе не только за это.

Левин, Кононов и Яровой — коммунисты, у каждого из них немало общественных обязанностей. Борис Поликарпович — член райкома партии, член группы народного контроля.

Анатолий Александрович — депутат Росовского областного Совета и заместитель секретаря партбюро цеха. К нему относятся люди с большим во-

просам, и всем он поможет, даст добрый совет. Человек он отзывчивый и чуткий.

Георгий Никодимович — агитатор. Он много читает, умеет ответить на любой вопрос. Человек знающий и находчивый, он умеет скрасить свои беседы метким сравнением, остроумной шуткой.

Юрий Трофимович Мирутин, помощник машиниста Кононова, на транспорте уже больше двух десятков лет. Годы не юношеские, а вот стремится все время вперед. Недавно сдал экзамены и получил права машиниста. Скоро сам поведет электровоз — с кем-нибудь из молодых, будет учить его интересному и ответственному делу.

А пока они вместе подводят итоги, обмениваются мнениями, составляют планы. Четверо товарищей, четверо лучших людей нашего локомотивного депо.

В. ЕНДОВИЦКИЙ,
мастер депо Глубокая,
наш негаша, корр.

Фото автора.



ПОСЛЕДНИЙ РЕЙС

Ровно в 12.30 к платформе станции Глубокая подошел скорый поезд Новоросийск—Москва. На перроне было необычно много встречающих. И среди них — начальник депо А. Ф. Долгополов, секретарь парткома В. А. Карташов, председатель месткома А. Д. Шаповалов, машинисты-инструкторы. Электровоз плавно остановился, из его кабины вышел машинист Владимир Антонович Кострубин. Это был его последний рейс, машинист уходил на

пенсию. Вот почему так много встречающих было на перроне. Владимир Антонович пришел в депо подростком. Кочегар — помощник машиниста — машинист паровоза — машинист электровоза — это этапы его большого трудового пути. А еще Кострубин был учителем, 12 бывших его учеников самостоятельно водят пассажирские и грузовые поезда. Это Владимир Антонович открыл им дорогу, а значит, его трудовая биография не заканчивает-

ся с последним рейсом. Сегодня машинист Кострубин — виновник торжества. Ем вручают цветы и подарки, в честь, произносят речи. А передает ключи и реверсивный контроллер своему ученику И. Г. Казымину. И уже Глубокой до Россоши свой поведет молодой машинист **В. ЕНДОВИЦКИЙ**
НА СНИМКЕ: В. А. Косббин (слева) вручает ключи электровоза И. Г. Казымину.
Фото автора

Редактор Н. ПОВЗЛ



СОСТАВИТЕЛЬ ПЕЗДОВ

Редкий человек на станции Глубокая не знает Павла Степановича Чубарева. Дело у него не яркое, но очень нужное — он составитель поездов. Подавать вагоны под выгрузку и погрузку, формировать и расформировывать составы — все быстро, строго по графику, вопреки всем неполадкам и непредвиденным задержкам — это большое мастерство. И Павел Степанович за долгую службу овладел этим мастерством — 34 года работает он на станции.

Умение ладить с людьми, личная дисциплинированность и высокая требовательность отличают этого коммуниста. Своим опытом он делится с молодыми, охотно выполняет общественные поручения. Товарищи избрали его в партбюро, он член группы народного контроля. За труд он награжден значком «Отличник социалистического соревнования железнодорожного транспорта», ему в числе первых присвоено звание ударника коммунистического труда, его портрет на Доске почета станции.

Сейчас, когда вся страна готовится отметить полувековой юбилей СССР, П. С. Чубарев работает с особым настроением и всегда перевыполняет сменные задания.

В. ЕНДОВИЦКИЙ.

ПУТЕВОЙ МАШИНОЙ СТАНЦИИ — 60 ЛЕТ

Шестидесят лет тому назад на базе опытной путевой колонны № 1 Юго-Восточной железной дороги, дислоцированной на станции Лиски, была организована путевая машинная станция под номером 34 (ПМС-34). К слову сказать, в те времена страна была на подъеме, строились новые города, заводы, гидроэлектростанции. Без надежного железнодорожного транспорта водить в жизнь огромные планы было невозможно. Поэтому и было создано сразу пятьдесят путевых машинных станций по всей территории СССР. Задача коллективов ПМС стояла и стоит в обеспечении бесперебойного прохождения подвижного состава по продолжительной железной магистрали.

А этих магистралей за шестьдесят лет было уложено немало. Никто статистикой не занимался. Но исходя из годовых программ этой организации, за все время своего существования ее коллектив уложил рельсы, которые бы протянулись от западных границ СССР до Урала. Фактически же железнодорожные рабочие капитально отремонтировали путь на закрепленном участке от Черного до Замилово и от Морозовки до Цимлянска. Две ветки.

Не одно поколение путейцев смогло за это время. Лишь один работник — Алексей Иванович Титяков дожил с момента организации ПМС-34 до наших времен. Но здоровье у ветерана желает лучшего. Что и говорить, годы берут свое.

У коллектива путевой машинной станции хорошие традиции. Он был и сейчас, несмотря на смуглые времена, в лидерах соревнования среди родственных коллективов дороги. По итогам четвертого квартала прошлого года ПМС-34 заняла первое место. Искать корни успеха долго не нужно. Они в дружном, сплоченном коллективе, прочной материальной базе. Здесь успели в свое время построить ангар для ремонта путевых машин, мастерские, гаражи, участок по сборке решеток. Немаловажен факт, что в восьмидесятые годы здесь активно велось строительство жилья, и железнодорожники вселились в шесть восемнадцатиквартирных домов. Два многоквартирных дома построено в Камыске.

Большая заслуга в упрочении материальной базы, улучшения условий труда и быта принадлежит нынешнему начальнику ПМС-34 Василию Петровичу Калыкину. Он здесь родину тридцать лет.

— Труно сейчас работать, — говорит В.П.Калыкин. Цены на материалы подскочили невероятно. Шпала, одна, стоит девяносто тысяч рублей. Недавно провели бартерную сделку, поменяли металллом на рацин, без них нам не обойтись. Так еще, образно говоря пластмассовая коробочка обоилась не в одну тонну металла. И все же выполняем поставленные задачи даже в этих экстремальных условиях. В прошлом году план был 63 километра капитального ремонта, а выполнили 81. Работали на перегонах Шенуховка-Малочевская, Лихая-Камыск, Лихая-Ренная, Быстрореченская-Тернопольская, Тацинская-Ковыжино, Вадиково-Морозовская, Черкасская-Цимлянская.

Разговор о сегодняшних делах и проблемах путевой машинной станции продолжил со старшим инспектором Евгением Ульяновичем Пруцким.

— В этом году уже уложили на перегоне Лихая-Ренная восемь километров новой решетки, также продолжатся работы на участке Ковыжино-Вальково.

— Какой режим работы путейцев?

— Нам предоставляются „окна“ на 5-6 часов, в которые мы выполняем намеченный объем работ. Чтобы было понятно, скажу, что за час мы должны уложить 250 метров метров решетки (шпала с рельсами). В „окно“ выходит в среднем, в зависимости от сложности прокладки 1.300 метров.



— А что из себя представляет капитальный ремонт пути?

— Тут несколько этапов. Снятие старой путевой решетки, срезка загрязненного балласта и его очистки, укладка новой решетки, засыпка щебнем, пробивка пути. На завершающем этапе замена инвентарных 25-метровых рельсов на сварные 800-метровые плети и отделочные работы.

— На сколько лет хватает отремонтированного пути?

— Все зависит от нагрузки, грузопотока, но в среднем лет 12-15 служит уложенная решетка.

— Вопрос по шпалам. Вы применяете и деревянные и бетонные. Какие лучше?

— У нас основной ход в направлении Ростов-Москва, здесь применяем деревянные, они мягче, а на восток — бетонные. Деревянные шпалы служат до 10 лет, конечно, все зависит от того, как прокрашены.

— Путевую решетку вы укла-

дываете в теплый период года, а зимой занимаетесь подготовкой к новому сезону?

— У нас есть зимосборочная база, где собираем как новую решетку, так и перебираем старую. Занимаемся этим не только в зимний период, но и летом между „окнами“. С начала года уже переработано 3,5 километра старгородней решетки и собрано 13 километров новой, которая уже уложена.

С вопросами о кадрах обратился к начальнику отдела кадров Павлу Ивановичу Ларину.

— В коллективе 207 человек, из которых 73 монтера пути, это наша основная профессия. Машинистов укладочных кранов, машин у нас 35 человек.

При подготовке к юбилею станции просмотрел архивные данные. В ПМС-34 более тридцати лет проработало тридцать человек. Больше других Серафим Иванович Стрельников — 33 года, Алексей Иванович Титяков — 37 лет, Пахомий

Иванович Березов — 38 лет, Николай Прокофьевич Смолин — 21 лет. Хочу поздравить еще несколько фамилий ветеранов. Это Василий Андреевич Дураков, Василий Петрович Рыжков, Иван Захарович Шербаков, Дмитрий Григорьевич Маслов, Василий Устинович Федоров, Геннадий Викторович Гулин, Римма Александровна Кирсева. Это гордость коллектива.

Хорошо, как в данном случае, эстафету поколения ветеранов передают никому не уступающим им в мастерстве молодым путейцам. В этом основа успеха коллектива и в будущем.

В.ЗОЛОТОВ,
наш корреспондент

НА СНИМКАХ: технические занятия проводит начальник ПМС-34 Василий Петрович Калыкин (вверху), общий вид производственной базы (нижний левый снимок) на участке сборки путевой решетки.



Ф 24 д 144 л 113 (об)
1996 «Земля»

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

Каждый из нас, наверняка, с нетерпением ждет лета. С этим временем года всегда связаны самые радостные воспоминания. У детей лето ассоциируется с каникулами, у взрослых — с долгожданным отпуском.



И на север, и на юг

Многие уже спланировали свой отдых. Знают, где и как его проведут, каким видом транспорта воспользуются. Приоритетной по-прежнему в летний период остается железная дорога. Этот вид транспорта удобен, безопасен и экономичен.

О том, какая ситуация сложилась в билетных кассах станции Глубокая, мы попросили рассказать старшего билетного кассира Н.И. Пруцакову.

— Наталья Ивановна, изменился ли пассажиропоток в

летний период? В каком направлении едут чаще?

— Летом люди стремятся поменять привычную обстановку. Кто-то выезжает на море, кто-то хочет навестить родственников и знакомых. По сравнению с маем число желающих приобрести билет на поезда южного направления увеличилось. Но о значительном росте пассажиропотока говорить рано. Причины различные — занятость сельчан в летний период, погодные условия (солнце не очень балует теплом), большие

денежные траты на поездку.

Остаются востребованными билеты на северные направления: Москва, Челябинск и другие города. В сутки через нашу станцию проходят по 30 пар поездов. За день реализуем 60-70 билетов на дальние рейсы, в пригородных поездах — до 500.

— Недавнее повышение тарифов на железнодорожные услуги сказалось на пассажиропотоке?

— Да, особенно на пригородных электропоездах. Стали меньше ездить студенты. Их лишили льгот. Но с 1 октября, когда льготы им восстановим, ситуация, мы думаем, изменится. Сейчас цены на билеты в автомобильном транспорте стали ниже, чем на железнодорожном. Например, проезд до Ростова на скоростном электропоезде стоит около 170 рублей, а на автобусе — 120. Суммы за проезд пассажиров прежние, а количество пассажиров сократилось. Большинство из них — льготники.

— Кстати, о льготах. Для каких категорий граждан льготы на ж/д сохранились?

— На поезда дальнего следования льготы сохранились для тех граждан, кто органами соцзащиты направлен на санаторное лечение.

(Продолжение на 3-й стр.)



И на север, и на юг

(Продолжение.)

Начало на 1-й стр.)
Мы к путешествию прилагается талон на бесплатный проезд по железной дороге к месту прохождения лечения. В основном эта льгота касается инвалидов. Инвалидам бесплатный талон на проезд по железной дороге дается один раз в год. Но у нас этой льготой еще никто не воспользовался. Что касается проезда на поездах пригородного сообщения, то с 1 января нынешнего года, согласно вступившему в действие федеральному закону № 122, список льготников несколько расширился. К федеральным прибавились региональные льготы. Ветераны труда, репрессированные, труженики тыла имеют специальный талон-вкладыш, по которому могут бесплатно ездить в электропоездах по всей области.

— Наталья Ивановна, приобрести билеты на поезда можно заранее?

— Сегодня в нашей билетной кассе можно приобрести билеты на поезда любого направления. Желающие их купить заранее смогут это сделать не более, чем за 45 суток. Для удобства и спокойного отдыха рекомендуем приобрести билет сразу и на обратный путь. Но следует отметить, что на поезда южного направления билеты продаются только в

день отправления.

— В течение лета изменяются цены на билеты?

— Согласно распоряжению начальника пассажирской службы СЮКД в течение всего года действует гибкое регулирование тарифов на проезд в поездах дальнего следования. Цены на билеты меняются примерно на 10 процентов. Так, с 31 августа по 22 декабря после постепенного повышения тарифов билеты на поезда дальнего следования будут дешевле.

— В садах и огородах поспевает урожай. Чтобы выручить за него копейку-другую, бегут сельчане на привокзальную площадь. Разрешена ли подобная торговля?

— Конечно, нет. За порядком на станции следит милиция. Они разгоняют горе-продавцов, делают им внушения. Но проходит время, и местные торговцы снова атакуют поезда. Мы боремся с ними не в силах. Объясняем, конечно, что станция и рынок — понятия несовместимые. Говорим, в первую очередь, об их безопасности. Но люди обижаются, доказывают, что продают урожай с личного подворья. Они не понимают, железная дорога требует порядка и внимания.

— Спасибо за интервью.
Г. ЯЦЕНКО, наш корр.

ф 24 д 127 л 148 2005

ф 24 д 127 л 149 2005

Земля

Пятница
5
августа
2005 г.
№ 92-93
(1018-1019)

Политическая газета Каменского района Ростовской области
Газета выходит с 15 сентября 1930 года. • Цена в розницу свободна.

7 августа — День железнодорожника

Умножим трудовую славу

Уважаемые работники и ветераны железнодорожного хозяйства района!
В День нашего профессионального праздника примите слова благодарности и пожелания крепкого здоровья и благополучия.
Одно полтора века Северо-Кавказская железная дорога прошла по нашей земле, плодотворно влияя на развитие промышленности, сельского хозяйства района. От нормальной работы СКЖД зависит оперативность транспортных сообщений и настроение людей.
В районе цветет боевую и трудовую славу работников железнодорожного транспорта. Благодаря самоотверженной труде железнодорожников, стране удалось выстоять в годы Великой Отечественной войны.
Спасибо вам за ваш ежедневный ответственный и нелегкий труд! Счастия вам, удач и новых успехов!
С уважением,
Н.Б. КОЛЬЦАНОВ
Глава Каменского района

Здоровья и удачи!

Уважаемые жители поселка Губубога!
От души поздравляем вас с Днем железнодорожника. Губубочанам этот праздник особенно дорог. Праздником в каждой семье есть железнодорожники. Пожелок славы семейным династиями, активной жизнью и желанием жить по улолке совете ветеранов.
Искренне желаем вам крепкого здоровья, семейного благополучия, удачи в деле, мире и добре.
Администрация п. Губубога.



Надежда Петровна Гурубова, оператор при дежурном по станции Губубога СКЖД.

С.В. Гаврилова: «Наше сотрудничество будет крепким»

Газета свой профессиональный праздник отмечает железнодорожники. Некогда крупная железнодорожная станция Губубога обеспечивала рабочие места для многих жителей поселка. Трудясь здесь целыми семьями, создавались династии железнодорожников. И, к сожалению, нет в районе тех равнинных и степных полей.
Спасибо через станцию пролегал маршрут грузовых и пассажирских составов, шедших из поселка в Ростов. С тем, с какой благодарностью встречал железнодорожников свой профессиональный праздник в этом году, мы поинтересовались у начальника станции Губубога С.В. Гавриловой.
— Каждый человек стремится к своей профессиональной деятельности. Районной администрации ОАО «РЖД» были отмечены лучшие работники. Выданы премии, вручены благодарности. В разгаре — сезон отпусков. По сравнению с прошлым годом в два раза увеличился пассажиропоток. По поводу многодолготельных поездов. В конце августа, сентяб-
ре их станет еще больше. Увеличилось число грузоуперевозок. Погрузка по станции, к сожалению, по сравнению с прошлым годом, заметно сократилась. Завершлось крупное предприятие — Губубогаинский завод, главным помощником которого в доставке зерна была железная дорога. Набирает темпы завод, силкатного кирпича. Руководство завода понимает, что отправка произ-

водимого товара по железной дороге выгодна по многим отчислениям. Поэтому наше сотрудничество, надеюсь, будет крепким.
— Какие главные задачи стоят сегодня перед железнодорожниками?
— Одна из основных — обеспечение безопасности движения, пропуск поездов без задержек, в необходимом режиме, так как любая задержка может быть поводом для разбирательства в арбитражном суде. Особенно это касается грузоуперевозок, сроки которых заранее оговорены в контрактах.
— В преддверии праздника давайте обратимся к будущему.
— Реформирование железнодорожной отрасли продолжается, что приводит не всегда пред-

по перспективные планы мы безусловно, строим. Некоторые уже воплощаются.
На четвертый квартал нынешнего года запланировано строительство нового железнодорожного моста, который будет соединять параллельно старому. Приезжала комиссия из Москвы и Ростова. На месте рассматривали ситуацию. На строительном мосту уже выделены средства. Он заменит старый с небольшим лишь дополнением с восточной стороны. Будет иметь выход на первый путь в поселок.
— Кто будет выполнять строительные работы?
— Ростовские и московские фирмы, специализирующиеся на строительстве подобных сооружений.
— Старый мост будет де-

Победный финиш!

Состоялись дни отпелютов хлеборобов района от завершения уборки хлеба. Уже достигнуты результаты по среднему успеху тружеников полей. Как и год назад, преобладают 100,000-й рубеж по намолоту зерна, на каких хозяйствах по состоянию на 3 августа складировано 101,125 тонн зерна. На уровне показателя прошлогодней уборки.
На финише страды почти повсемес-

тно наблюдается увеличение урожайности посевов ячменя. Так в СПК «Донская степь» и «Сбор» зерна в озрости больше чем в два раза по сравнению с начальным этапом страды. Потому в целом урожайность составила 27,5 центнера. В СПК колхоз «Рассвет», где также завершена уборка страды, урожайность ячменя составила 25,8 центнера, в СПК колхоз «Каменный» — 21,8 центнера, в ЗАО Агрофирма «Крона» — 20 центнера.

Урожай — так на дрожжах

Средняя весть поступила из Каменского района колхоза. Там сев ячменя велся с внесени-

ем удобрений, вероятно, от них и получен эффект.
Началье с 12 центнера, а потом урожайность, как минимум, 30 центнера, а теперь — в среднем получилась по 27,5.
Лучше всех показатели у комбайнера, работающего на новых «Нивах» — это Александр Дмитри-

ЖАТВА — 2005

еван Семилетко, который за всю уборочную страду намолотил 951 тонну и Николай Александрович Семенов — 874 тонны. На стареньком «Доне» неплохой показатель у Василия Михайловича Иванова — 713 тонн. А на вид более старом «Нива» Анатолий Николаевич Димов намолотил 558 тонн. Что ни говори, молодец!

Поработали — и на море

На одном диканши провели намолотку уборочной страды хлеборобы СПК колхоз «Рассвет» (х. Самбура). Без особых усилий были убраны ячмень, пшеница, овсянка, пшеница, а вот недавно, и ячменя.
Составляющие успеха известны. Это озережное пополнение

комбайнового парка, тщательная его подготовка к уборочной страде, высокая организация труда.
— Не сомневались получить такой урожай ячменя? — 24,7 центнера, — говорит руководитель хозяйства Геннадий Александрович Пасурин, — после июньской нормы уже не надеялись на большой сбор, а после дождей посевы повисели. Тогда и мы стали заглядывать в предпологаемую урожайность. Вышли на 18 центнеров, но ошались. Чему, конечно, рады. Теперь бы цены на зерно поднялись, хотя бы на полтинник — рубль.
— Чем сейчас занимаетесь вы, механизаторская корпору?
— Сегодня завершим обмолот 150-гектарного поля в Белом Колосе, посевом «Родина» и торжественно отметим завершение жатвы зерновых. Как и обычно, будет организована поездка к морю. Семнадцать механизаторов и десять детей поеду на Черное море. Они это заслужили.
В. ЗОЛотов, наш корр.

ПУТЬ ДЛИННОЙ В ЖИЗНЬ

За окном полночь. Бегут навстречу редкие степные огни, а то вдруг костром вспыхнет во тьме придорожный город. Длинный поезд мчится на юг. Спокойно спят в вагонах его пассажиры. И тихо выстукивают колеса: «Вле-ред! Вле-ред!».

Четверть века слушает эту песню Тимофей Васильевич Крохин, а все мила она его душе. Потому, что дело свое полюбил еще в юности, и жизнь «на колесах» никогда ему не надоест. Он машинист электровоза. В любую погоду, утром и вечером, в будни и праздники приходится ему идти на работу. Но он доволен своей судьбой.

Восемнадцатилетним пришел Тимофей в сорок шестом на работу. Поставили его кочегаром на паровоз. Работал, постигал тайны машины, учился. Стал помощником, потом машинистом. Когда красавцы электровозы вытеснили паровоз, пошел переучиваться.

Многое зависит в пути от умения и опыта машиниста. И если бы сидете в поезд, который ведет Тимофей Васильевич, то доедете до своей станции вовремя и удобно.

А он вернется домой из рейса, отдохнет и вместе с семьей отправится на праздник. На его фирменке вы увидите значки «Ударник коммунистического труда», «Отличник социалистического соревнования», «Отличный электровозник». Это награды коммуниста Крохина за трудовые успехи.

Н. КИРИЛЛОВ.
Фото автора.



БОЛЬШАЯ



В ДЕПО ГЛУБОКАЯ на юбилейный субботник 12 апреля вышел сотни железнодорожников. Для всех это был праздник. А для Ивана Васильевича Аксенова это была еще и глубоко личная юбилей: 50 лет назад на этом дворе после работы он с товарищами ремонтировал паровоз. Участником первого коммунистического субботника в депо было немного, и субботник был не праздничным, а строгим необходимостью: поезда должны были ходить, несмотря на отсутствие инструментов для ремонта, топлива, фанеры, топки.

— Почти этот был подвиг — вспоминает ветеран — с тех пор ремонт паровозов движущаясь производил сам. Наша паровозная бригада и потом за-

падала в работе на дельные машинистами. Паровоз Аксенова всегда находил там, где всего ближе. В 1917 году Иван Васильевич вошел бронеплощадку по маршруту Глубокая—Намская, и 1918—возвел грузы для отрядов Красной Армии борющихся с контрреволюционными силами, вынужденными припрятать. А однажды ему пришлось увозить за Лихую отряд самого Ворошилова. Как сейчас, помнит он 1942 год, когда ему было поручено руководить движением на станции Глубокая. Помогали Ивану Васильевичу приобретенная способность и любовь и по-прежнему при всей его занятости ему бы не справиться со сложнейшей задачей: одновременно, без малейшего пропускать, через

ЖИЗНЬ

стацию бесчисленные вагоны. Трудная доблесть Аксенова на этом посту была отмечена орденом «Знак почта».

Другая награда ветерана — медаль «За оборону Кавказа» указывает на еще одну страницу его биографии. В 1942—43 годах опытный машинист вошел за Ростовом восстановительный поезд. Приходилось ему перевозить людей, продукты, оружие, исправлять пути, ремонтировать паровозы в разных депо, а в Баку даже возводить пристань.

Через два года после окончания войны в депо поздравляли Ивана Васильевича с 30-летием работы машинистом паровоза. Этот трудовой юбилей был отмечен высокой правительственной наградой — орде-

ном Ленина. Награждение орденом было в машиниста новые силы. Вскоре после этого бригада, которую он возглавлял, одержала значительную победу паровоз, на котором она работала не требовал ремонта в течение целого года, тогда как другие ремонтировались через каждые полгода.

МЫ СИДИМ с Иваном Васильевичем за столом. Он доволен его домом, не спеша беседует. Вспоминается в жизни сына ветерана, случившаяся в его жизни. Услышав речь забываясь, что ему уже 70 лет. Иван Васильевич с возмущением вспоминает, как через год после смерти Ленина вступил в партию. После-



КАВАЛЕРЫ Ордена ЛЕНИНА

пенно он переводит разговор на то, чем живет депо. Кто-то это может удивить: ведь Иван Васильевич уже 13 лет как на пенсии. Но, и уйдя на заслуженный отдых, почтенный железнодорожник остался своим человеком в депо. Его можно по-прежнему увидеть на субботнике, на конференции или собрании возле локомотива или в цехе.

Много изменилось в депо в последние годы. Уходят в прошлое паровозы, которым Иван Васильевич отдал пятнадцать лет труда. В цехах стоит новейшая, непонятная ему техника. Эти перемены радуют ветерана, это хорошие перемены. Когда Иван Васильевич в депо, у него отличное настроение: он чувствует, что продолжает главное дело своей большой жизни — служение людям.

И. ФЕДОРОВ

1969 д 37 л 226 о Аксенове Иване Васильевиче депо «Знамя октября»



В числе лучших по-прежнему наша ПМС-34

Отпраздновали железнодорожники свой профессиональный праздник и вновь за работу, которой испечатый край. По крайней мере до той поры, пока есть что возить по железной дороге. А коллектив нашей путевой машинной станции №34 отметил в нынешнем году юбилей, 60 лет ее рабочие и инженерно-технический состав обеспечивают ритмичный пропуск поездов по ими уложенному железнодорожному полотну.

Не одно поколение людей отработало в мастерских, на сборке путевой решетки, на перегонах. И всегда коллектив ПМС-34 был в передовиках.

— Мы и сейчас не сдаем позиций, завоеванных старшим поколением, — говорит начальник ПМС-34 В.П.Калякин. — Об этом красноречиво говорит тот факт, что перейдя из подчинения одной дороги к другой, за сравнительно короткий срок сразу пятерым нашим работникам было присвоено звание «Почетный железнодорожник». У нас на дороге по-прежнему подводятся итоги соревнований. Наш коллектив не раз за последнее время был победителем.

Радостно осознавать, что на территории района есть коллектив с добрыми традициями, который и в трудное нынешнее время не сдает позиций.

Разговаривая с главным инженером ПМС-34 Борисом Григорьевичем Пешехоновым, который, как и В.П.Калякин, имеет солидный стаж работы в этой организации.

— Борис Григорьевич, так по каким рельсам ходят сейчас поезда и сколько их укладывают ваши путейцы в сезон?

— Основной тип рельса Р-65 (цифра указывает вес одного погонного метра рельса), а на подъездных магистралях укладываем Р-50. Был эксперимент, правда неудачный, когда пытались на некоторых участках дороги укладывать рельс Р-75, но он, несмотря на более мощный вид, оказался менее устойчивым, чем Р-65 в эксплуатации. Поэтому основной тип рельса у нас прежний — Р-65, мы его получаем из Азова, Нижнего Тагила. Получаем в год до 40 километров, но также используем на станционных и подъездных путях стародавние рельсы.

— С какой скоростью идут сейчас поезда?

— Разрешенная скорость 100 километров в час, но все зависит и от состояния пути и его конфигурации. Так, на Мальцевском участке пассажирским поездам разрешена скорость 120 километров в час. У нас на



перегоне Погорелово-Глубокая пассажирским — 100, грузовым — 80 километров в час.

— Что-то в последнее время мы редко видим ваших работников на перегоне?

— Сейчас лето, потому в работе пятьдесят пар пассажирских поездов, график движения напряженный, трудно выкроить «окно», потому мы в настоящее время ремонтируем менее напряженные участки пути. Всего по Лиховскому отделению Северо-Кавказской железной дороги ПМС-34 уложил с начала года 32,4 километра новой и 9,6 километра стародавней решетки. Большой объем работ у нас на перегоне Новомихайловка-Божковская, где производим усиление полотна. Как известно, там открывается новая шахта Обуховская, вот к ней и ведем новый путь. Из 70 километров, что предстоит освоить, решетка уложена на 30 километрах. Трудимся также на перегоне Богуславо-Васильевский. Вчера, к примеру, сняли 1,100 метров старой решетки, положили новую, а завтра стародавнюю решетку поставим по станции Жирново.

— На сколько лет, как говорится, хватает уложенной путевой решетки? Когда возникнет необходимость в ее замене?

— Все зависит от интенсивности движения по ней поездов, от других факторов, но в среднем лет на десять. Так что очень может быть, что на некоторых участках больше поработать не удастся, но это только мой прогноз отсчета, ведь до пенсии и в самом деле не так уж и много в сравнении с тем, сколько проработал.

— Дело идет к зиме, как идет

подготовка к этой ответственной поре?

— Зимой главное то, чтобы было тепло. Как в наших мастерских так и в домах наших работников. Необходимо отремонтировать 200 метров тепло-трассы, уже пройдено 75 метров, трубы есть, это главное. Решается вопрос и с приобретением угля, потому больших трудностей в подготовке к зиме не предвидится.

И грех не отметить людей путевой машинной станции. Начальник отдела кадров Павел Иванович Ларин в первую очередь называет Почетных железнодорожников. Это В.П.Калякин, А.П.Степанюгин,

А.С.Рожко, Н.М.Зотов, Р.А.Киреева. Монтеры пути С.В.Козин, Г.В.Божко, Г.В.Гудин, машинист крана Г.Г.Люшквич, машинист бульдозера В.В.Кибалов, машинист выправочно-подбивочной машины А.Г.Черненко, водители Н.А.Афанасьев, Л.Н.Киреев, токарь В.У.Федоров. Не забыты дорожные мастера А.Г.Чугуев и В.В.Некрасов, прораб И.М.Трищенко, мастер по эксплуатации машин и механизмов Н.А.Сибилев, старший инженер Е.У.Пруцков.

Праздники и юбилей позади, а впереди напряженные будни с выездами на перегоны, работой на месте по сборке путевой решетки, ремонту машин. Все, как и шестьдесят лет назад.

Есть и трудности сегодняшних дней, но их коллектив преодолевает.

В. ЗОЛОТОВ,
наш корр.

НА СНИМКЕ: на участке сборки пути ПМС-34.



Помощник машиниста электропоезда Лев Юрьевич ЖУРИКОВ проверяет локомотив перед отправкой в рейс.

Фото С. ГУРЬЕВА.

Ф 24 1996 д 144 л 189

«Земля»

Ф 24 1997 д 145 л 410

«Земля»

ТВ-программа:

- 1 канал
- Россия-1
- Матч ТВ
- ТВЦ
- НТВ
- ТНТ
- 5 канал
- ЗВЕЗДА
- ДОК-24
- СТС
- ДОМАШНИЙ

Подписка-2019

Идет досрочная подписка на I полугодие 2019 года.
Подписная цена – 520 руб. 38 коп.
Наш подписной индекс: Б1902

9 СЕНТЯБРЯ

ВЫБОРЫ
ДЕПУТАТОВ
ЗАКОНОДАТЕЛЬНОГО
СОБРАНИЯ

3 августа
2018 года

С ПРАЗДНИКОМ!

5 августа – День железнодорожника

ЗЕМЛЯ 9



Общественно-политическая газета Каменского района

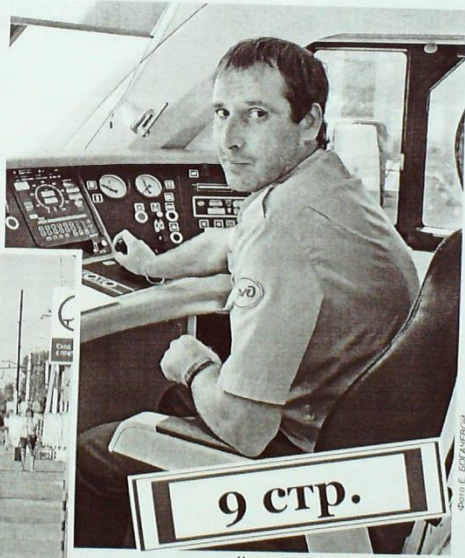
ЗЕМЛЯ

№ 31
(13028)
издается

пятница 3 августа 2018 года с 15 сентября 1930 года 12+

Своя колея

5 АВГУСТА СВОЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ ПРАЗДНИК ОТМЕТЯТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ: ПУТЕЙЦЫ, ДВИЖЕНЦЫ, СВЯЗИСТЫ, ЭНЕРГЕТИКИ, МАШИНИСТЫ



Фот. Е. БУЛАКОВА

9 стр.

Открытый диалог с жителями



2,7 стр.

Культура земледелия дает результаты



8 стр.

Выбираем спорт и участвуем в состязаниях



10 стр.

Продолжаем славные традиции

УВАЖАЕМЕ ВЕТЕРАНЫ,
РАБОТНИКИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА РАЙОНА!
Принимая самые горячие и искренние поздравления с вашим профессиональным праздником. Железная дорога – это одна из жизненно важных отраслей, с которой тесно связано развитие Каменского района, рост производства, улучшение социально-экономической ситуации, увеличение выездного туризма.
Железнодорожный транспорт всегда славился энергичными, целеустремленными людьми, от сложнейшей и четкой работы которых зависит бесперебойное перевозка пассажиров и грузов. Профессиональная ответственность всех работников без исключения – будь то моторный путь, машинист или чальщики дороги – гарантирует выполнение любой поставленной задачи.
Особые слова признательности выражаем ветеранам отрасли, заложившим славные традиции. Ваш опыт и профессионализм помогут нынешнему поколению железнодорожников успешно решать актуальные задачи, стоящие перед отраслью.

Желаем всем железнодорожникам доброго здоровья, счастья, благополучия в семьях, дальнейших трудовых успехов и побед.
В. Е. ШЕВЧЕНКО, глава администрации Каменского района,
И. Г. ГИГОРИНА и **А. С. СЫСОНОВ**, депутаты
С. И. КАРМАНЧИКОВА, председатель Совета депутатов
глава Каменского района.



В бригаде по комплексному обслуживанию пригородных остановочных пунктов на участке Глубокая-Чертово работают настоящие энтузиасты своего дела. В ее состав входят С. Комаров, С. Харитонов, Е. Павлов, Л. Курдюков и Болдырев, Е. Каминцова, И. Гигорина и А. Сысенов. Работа на данном участке выполняется при любой погоде, в коллективе царит доброжелательная атмосфера, взаимопомощи и настоящих товарищеских отношений. Они годятся своим вкладом в общее дело бесперебойной и безопасной работы железнодорожного транспорта. На снимке: бригада со своими коллегами.

Светлана БАШМАКОВА:

«Наша команда обеспечивает пассажиров комфорт и безопасность»

В первое воскресенье августа в нашей стране традиционно отмечается свой профессиональный праздник – железнодорожники. Железная дорога с момента своего существования была стержнем общественной деятельности. Сегодня роль женщин в стабильной работе железных дорог трудно переоценить. Они обслуживают сложнейшие технические средства, осваивают современные технологии, занимают руководящие посты. Платою не случайно моей собеседницей стала очаровательная женщина, инициатор Липовского производственного участка пассажирского обслуживания Ростовского регионального участка Светлана Башмакова.

– Светлана Владимировна, почему Вы решили сделать свою жизнь с железной дорогой?
– Каждый из нас сам выбирает себе судьбу и профессию. Сложилось так, что я училась в железнодорожной школе №32, директором которой был знаменитый человек и учитель Виктор Сергеевич Емелькин. Он преподавал у нас физику и астрономию. А по выходным все калашинские волеи в Липовку в железнодорожный техникум, на базе которого проводили предметные олимпиады. В 1989 году, окончив школу, я в тремлетерном возрасте поехала поступать в РИЖТ, ныне РГУПС (Ростовский государственный университет путей сообщения). На вступительных экзаменах набрала небольшое количество баллов.

Принимая комиссию, учителя и результаты олимпиады, в которых я участвовала в старших классах. Так в стала студенткой железнодорожного вуза, в котором отучилась пять лет, сама экзамены и защитила диплом.

После окончания планировала ехать в Челябинск, на родину мамы. Но по распределению попала в Липовское отделение железной дороги. А уже оттуда в родную поселок Глубокой остановки азы профессии. Пять лет трудилась дежурной по станции при опытном начальнике станции – Владимире Николаевиче Перельпине. Когда у него начались проблемы со здоровьем, он предложил мне занять его место, предварительно согласовав мою кандидатуру со руководством РЖД. К обязанностям начальника станции приступила в 1999 году. Первые времена Владимир Николаевич оказывал мне неоценимую помощь и поддержку, за что ему буду благодарна всегда. И вот спустя 19 лет в моей работе снова произошли изменения. В феврале 2018 году руководством производного участка Ростовского областного пассажирского обслуживания.

– Конечно, объем должностных обязанностей значительно увеличился. Если любил свое дело и окружен единомышленниками, то все и получается интересно. С улыбкой говорит наша героиня.
– Сегодня в моем ведомстве находится не только работа по обслуживанию функциональных станций Глубокой, но и все пассажирские платформы и терминалы до Липовки, далее два ветки – на Морозовск и Красную Сукину и новострой от Биченкова (Миллеровский район) до Кутейковской (Чертыковский район). В общей сложности – это 95 остановочных пунктов и 18 станций.

– Да, объем работы действительно возрос! Светлана Владимировна, с чего начинается Ваш рабочий день?
– Он начинается с вечера, когда уже только в кино идут уроки. Но всегда наша трудная и ответственная работа на железной дороге. Если утром у тебя не будет плана работы, то можно пропустить свой рабочий день. Это неудобство, ведь все службы должны работать, как часы, в любой, утро и накануне с обходом станции. Проверяю, чтобы все было в порядке: санитарное и техническое состояние здания вокзала, персонал обслуживания, техника.

– Скажите, пожалуйста, что на Ваш взгляд, является главным в работе?
– Работа начальника участка – это, прежде всего, работа с людьми. Важно найти общий язык с порученными, чтобы добиться работы, выходящей за поставленные задачи. Помимо этого, координировать все смежные службы: диспетчерскую, электротехническую, безаварийную.

– Светлана Владимировна, а сколько человек находится в Вашем подчинении?
– Если взять полностью весь участок, то порядка 38. Это работники, которые обеспечивают безопасность и комфорт пассажиров на участке. Мы делаем все возможное, чтобы пассажи-

рам было комфортно не только при поездках, но и на остановках пассажирского транспорта. К сожалению, сейчас платформа от снега и палым листьями. Если говорить о здании Глубокой вокзала, то в нем расположен зал ожидания вместимостью 30 человек, а еще информационный зал, в котором работают билетеры. Также есть местный и дальнего следования, имеется стена с расписанием движения пассажирских поездов и электричек, справочное бюро. Помимо этого, круглосуточно функционирует пункт медицинского осмотра, по установленному графику дежурят сотрудники линейной полиции. В конце 2017 года на станции появились остановочные павильоны со лавочками и урнами. Все это только делает жизнь удобства пассажиров. К сожалению, не всегда наша трудная и ответственная работа на железной дороге. Если утром у тебя не будет плана работы, то можно пропустить свой рабочий день. Это неудобство, ведь все службы должны работать, как часы, в любой, утро и накануне с обходом станции. Проверяю, чтобы все было в порядке: санитарное и техническое состояние здания вокзала, персонал обслуживания, техника.

– Скажите, пожалуйста, что на Ваш взгляд, является главным в работе?
– Работа начальника участка – это, прежде всего, работа с людьми. Важно найти общий язык с порученными, чтобы добиться работы, выходящей за поставленные задачи. Помимо этого, координировать все смежные службы: диспетчерскую, электротехническую, безаварийную.

– Светлана Владимировна, а сколько человек находится в Вашем подчинении?
– Если взять полностью весь участок, то порядка 38. Это работники, которые обеспечивают безопасность и комфорт пассажиров на участке. Мы делаем все возможное, чтобы пассажи-

рам было комфортно не только при поездках, но и на остановках пассажирского транспорта. К сожалению, сейчас платформа от снега и палым листьями. Если говорить о здании Глубокой вокзала, то в нем расположен зал ожидания вместимостью 30 человек, а еще информационный зал, в котором работают билетеры. Также есть местный и дальнего следования, имеется стена с расписанием движения пассажирских поездов и электричек, справочное бюро. Помимо этого, круглосуточно функционирует пункт медицинского осмотра, по установленному графику дежурят сотрудники линейной полиции. В конце 2017 года на станции появились остановочные павильоны со лавочками и урнами. Все это только делает жизнь удобства пассажиров. К сожалению, не всегда наша трудная и ответственная работа на железной дороге. Если утром у тебя не будет плана работы, то можно пропустить свой рабочий день. Это неудобство, ведь все службы должны работать, как часы, в любой, утро и накануне с обходом станции. Проверяю, чтобы все было в порядке: санитарное и техническое состояние здания вокзала, персонал обслуживания, техника.

– Скажите, пожалуйста, что на Ваш взгляд, является главным в работе?
– Работа начальника участка – это, прежде всего, работа с людьми. Важно найти общий язык с порученными, чтобы добиться работы, выходящей за поставленные задачи. Помимо этого, координировать все смежные службы: диспетчерскую, электротехническую, безаварийную.

– Светлана Владимировна, а сколько человек находится в Вашем подчинении?
– Если взять полностью весь участок, то порядка 38. Это работники, которые обеспечивают безопасность и комфорт пассажиров на участке. Мы делаем все возможное, чтобы пассажи-

рам было комфортно не только при поездках, но и на остановках пассажирского транспорта. К сожалению, сейчас платформа от снега и палым листьями. Если говорить о здании Глубокой вокзала, то в нем расположен зал ожидания вместимостью 30 человек, а еще информационный зал, в котором работают билетеры. Также есть местный и дальнего следования, имеется стена с расписанием движения пассажирских поездов и электричек, справочное бюро. Помимо этого, круглосуточно функционирует пункт медицинского осмотра, по установленному графику дежурят сотрудники линейной полиции. В конце 2017 года на станции появились остановочные павильоны со лавочками и урнами. Все это только делает жизнь удобства пассажиров. К сожалению, не всегда наша трудная и ответственная работа на железной дороге. Если утром у тебя не будет плана работы, то можно пропустить свой рабочий день. Это неудобство, ведь все службы должны работать, как часы, в любой, утро и накануне с обходом станции. Проверяю, чтобы все было в порядке: санитарное и техническое состояние здания вокзала, персонал обслуживания, техника.



С мамой на участке Чертово-Ростов курсируют современные комфортабельные электропоезда.

К ЮБИЛЕЮ ПРЕДПРИЯТИЯ

ПМС-34 — 70 лет

Тяжел путьский труд! Примитивен он вручную: кирка, молоток, полата да на — вся «механизация» ремонтного рабочего, ныне монтера пути. Увеличение грузоборота и скорости, рост пассажиропотока, внедрение мощных средств тяги, замена паровоза на тепловоз и электровоз, введение тяжелых типов рельсов, бесстыковый путь требовали механизации труда на железной дороге.

ЭКСПЮРИЯ В ИСТОРИЮ

В 1936 году начали создаваться ПМС (путевые машинные станции), призванные ликвидировать кустарщины и примитивность путевых работ. Такую задачу ставил перед путецами народный комиссар путей сообщения Л.М. Каганович.



Главный инженер ПМС-34 Н.Н. Фехлин.

Среди первых 54-х ПМС, созданных тогда, была ПМС-34 ст. Глубокой Северо-Кавказской железной дороги, оснащенная всей необходимой техникой: компрессорами, тракторами, мощными крановым хозяйством, зенитоборными механизмами и средствами тяжелой механизации, многим другим. Ушла в музей инженерская дрезна, именная ранец,



Монтер пути М.В. Жукова.

в народе «крути, Гаврилла». ПМС оснастились техникой и технологией путевых работ, формирования места их базирования, развернулось жилищное строительство, решалась проблема быта.

В ПМС-34 построено восемь многоквартирных домов, в том числе два — а г. Камениск. Работники ПМС, проживающие ранее в двух вагончиках, ныне живут в благоустроенных квартирах. Так завершилось повышение ПМС в мощное высокотехнологичное предприятие.

В ГОДЫ ВОЙНЫ

Большая работа проводилась ПМС в годы Великой Отечественной войны. Гитлеровская армия пыталась уничто-

ЖИТЬ ЖЕЛЕЗНУЮ ДОРОГУ

— нерв государства, линия страны стратегически важного объекта. За годы войны было полностью и частично восстановлено 125 тысяч км пути, 13 тысяч мостов, разрушенных бомбежками и артиллерией. Все эти объекты восстанавливались ПМС. Немцы рвут пути, взрывают все, что спускается, все восстанавливают.

История сложилась так, что в годы войны отважных железнодорожников скреплены рельсы.

За годы послевоенных пятилеток были выполнены десятки тысяч километров мощных рельсов, шпал, не только железобетонных, но и железобетонных, на щебеночном балласте с использованием высокопроизводительных машин и механизмов.

Огромный труд в это дело внесли работники ПМС-34 М. А. Говоров — первый начальник ПМС-34, С.М. Полянский, Н.И. Бершов, П.А. Шулаков, Ю.А. Австриевский, В.П. Калкин — почетные железнодорожники, руководители предприятия. Много отдали предприятию ремонтные рабочие и командиры среднего звена, проработавшие от 40 до 45 лет: проработав в ПМС участник Великой Отечественной войны В.А. Дурков; 43 года — Г.В. Тимашев, свыше 35 лет — М.И. Стрельников, С.С. Стрельников, Р.В. Шихатов, Н.Ф. Скрябин, Е.Ф. Шкильова, В.М. Дрокин, Н.В. Волкова, М.В. Жукова, награжденная двумя орденами «Знак Почета» Орденом Отечественной войны III степени Д.Г. Малов. Многогранец Д.Г. Малов, многогранец, уже нет среди нас, но сыновья, внуки, правнуки продолжают дело дедов и отцов.

ДЕЛО ДЕДОВ И ОТЦОВ

Из чисел работающих на предприятии хотелось бы отметить династию Степановичей, Саниных, Титяковых и Степановичей — муж, жена и два сына — проработали на предприятии 36 лет, такова общая сумма лет отработанных этой семьей. А.П. Степанович пошел на предприятие в 1961 году, начальник монтерного пути, отслужил в армии, закончил Елецкую дорожную школу, стал бригадиром, мастером дорожном, производителем работ, заместителем начальника по производству с 2001 года — на заслуженном отдыхе. Всю свою трудовую



Начальник ПМС-34 Ю.К. Бетев.

жизнь отработала уборщицей служебных помещений М.Г. Степановича. 22 года на двоих трудовой стаж их сыновей — Сергея и Александра, выпускников РГУПС, которые работали мастерами, с февраля 2006 года переведены в ПМС-34.

Успешно трудится в настоящее время династия Рожко, Житлины, Черниченко. На счету семьи Рожко — мужа, жены, дочери и сына — 70 рабочих лет. А.С. Рожко начал трудовую деятельность в ПМС-41 в 1968 году механиком МЛД, с 1969 года — мастер ПМС-17, после службы в армии, с 1971 по 1973 года — мастер ПМС-17 по ремонту и эксплуатации машин и механизмов. После окончания института прошел путь от меха-



Главный механик А.С. Рожко.

ника УК до главного механика ПМС-34.

Распределителями работ трудятся на предприятии его жена Людмила Владимировна и дочь Елена. Сын Денис — машинист. Елена и Денис участв в РГУПС заочно.

Павлы династия А.П. Степановичи и А.С. Рожко награждены знаками «Почетный железнодоро-



Специалист по управлению персоналом П.И. Ларин.

РОЖИКИ

В КОЛЛЕКТИВЕ — ХОРОШИЙ КЛИМАТ

С 1999 года руководит коллективом ПМС опытный инженер-путец Юрий Казбекович Бетев, сплотивший вокруг себя прекрасный коллектив единомышленников. В их числе зам. начальника по производству В.В. Ващури, главный инженер Н.Фехлин, специалист управления персоналом П.И. Ларин, главный бухгалтер В.М. Самусев.

Председатель профкома В.Губарев, главный механик А.Рожко, руководитель цеха А.Чугуев, В.В. Некрасов и другие. Они продолжают усиление механизации путевых работ, а также в коллективе хороший климат.

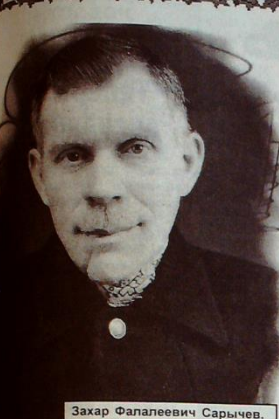
Позаботились на предприятии о быте, отдыхе работников. Есть баз отдыха «Карась» оборудованными спортивными площадками, где в выходные и праздничные дни проводят спортивные соревнования: плавание, волейбол и т.д. Любители рыбной ловли могут дождаться с удочкой.

Большое внимание уделяется пенсионерам, ветеранам войны и труда. Их сейчас в коллективе 79 человек. Совет ветеранов возглавляет В.П. Калкин — почетный железнодорожник, знающий каждого, кто трудился или трудится в отрасли.

Уловкой совет ветеранов раз тому, что коллектив ПМС-34 являлся призван в 1-й квартал 2005 представителем присвоения звания «Лучший коллектив» в отрасли.

Мы поздравляем руководство и коллектив ПМС-34, с 70-летием предприятия, желаем всем крепкого здоровья, успехов в работе.

И. ФИЛЬЮКОВ, председатель уполномоченного совета ветеранов железнодорожников ст. Глубокой



Захар Фалалеевич Сарычев.

Мой отец не искал лёгких путей

Хочу на страницах газеты рассказать о судьбе моего отца Сарычева Захара Фалалеевича. Считаю, что он достойно прожил жизнь, которая служит примером не только для родных и близких, но и просто знавших его людей.

Он родился в 1902 году в селе Егорова Области Войска Донского в многодетной семье. Воскресем в нашей семье. Вскоре семья переехала в поселок Глубокий. С 1912 по 1915 году будущий отец служил в приходском училище и в железнодорожном училище. Пятнадцатилетним парнем поступил в паровозное дело Глубокая, трудился вагонером на паровозе.

В 1917 году в стране произошли большие перемены — Октябрьская революция, а потом Гражданская война. Отец работал кочегаром на паровозе. В одном из боев вражеский снаряд угодил в паровоз, разорвав в голову З.Ф. Сарычева. Была расчленена нижняя губа, потеряна челюсть. После лечения продолжил трудиться на паровозе.

«Зачинял» в войну, мало-помалу начал восстанавливать свою жизнь. Паровозный парк Глубокой оснастили мощными локомотивами серии «ФД» и «ИС». Мой отец был опытным и грамотным, быстро и успешно освоил новую технику и стал трудиться уже машинистом. Вскоре его направили на курсы повышения квалификации в Ленинград, откуда он возвращается машинистом паровоза первого класса.

Отец был передовиком производства, неоднократно получал благодарности, денежные премии, награды за хорошую работу, образцовое содержание техники, по-

скольку он был старшим машинистом паровоза. С началом Великой Отечественной войны в его жизни произошли резкие изменения. Перед оккупацией поселка Глубокой он вошел в состав бригады ст. Глубокой. В основном поездам порезали воздушные рукава тормозной магистрали. Немцы, обнаружив вредительство, арестовали железнодорожников, провели допрос. Руководитель подпольной группы послал стрелочнику Машу, якобы по делам, в помещенье, где допрашивали арестованных.

Несмотря на пытки, отец ничего не выдал. Командант решил его расстрелять. И когда отца повели на расстрел, Маша упала команданту в ноги и, плача, объяснила, что Захар в ту ночь не работал, а был у нее. Командант после этого оставил отца и ушел в свой кабинет.

В Гражданскую был кочегаром на бронепоезде. Выучившись, стал переклассным машинистом паровоза. В время войны чудом избежал расстрела. Был очевидцем встречи советских войск с союзниками на Эльбе. Имел награды за боевые заслуги. После войны попал в немилость, но, скрепя сердце, често трудился на самых тяжелых работах до ухода на пенсию. Вместе с женой вырастил и воспитал троих детей, которые стали заслуженными, уважаемыми людьми.

твую картину — флигель наполненный разбитой бойей. Домочадцы, слава Богу, живы и здоровы, но жили очень трудно. Отец стал оформляться на место жительства и на работу. Из отезда женой дело его направили в особый отдел КГБ, где допросили о деятельности во время оккупации. Он обо всем рассказал подробно, и ему приказали вновь прибыть через неделю. При повторном посещении этого отдела отцу дали (без всяких допросов) разрешение на получение паспорта и пригласили на работу. Когда пришел в военкомат для постановки на воинский учет, ему вручили повестку о

Естественно, что отец был в шоковом состоянии. Маша взяла его за руку и отвела в безопасное место. К ним подошел руководитель подполья. Маша рассказала ему все, что слышала на допросе моего отца. Тот похвалил отца за верность Родине и посоветовал спрятавшись от немцев. Они в это время задерживали всех молодых людей для отправки в Германию. Руководитель объяснил, как найти укромное место, где уже находился не один десяток человек, и там отсиживаться до прихода Красной Армии. Немцы не обнаруживали беглецов, и они дожидались освобождения. Руководство дело предложило отцу остаться в Знаменке и работать машинистом. Но его беспокоила судьба семьи, и он попросил разрешения на поездку в Глубокий.

Когда приехал и подошел к своему двору, увидел безрадос-

МОБИЛИЗАЦИЯ В КРАСНУЮ АРМИЮ

В ОБВАЛ в составе гвардейского авиационного полка, который прошел степь славной боевой пяди, и внес большой вклад в победу над врагом. Этот корпус был на особом счету ставки Верховного Главнокомандующего. Мой отец прошел с боями в рядах этого корпуса до Берлина. В период боевых действий на территории Германии корпус под командованием генерал-лейтенанта А. Константинова получил двенадцать благодарностей от Верховного Главнокомандующего маршала Советского Союза И.В. Сталина. Такие же благодарности получили и мой отец. Это его гордость и надежда.

Дочь Валера трудилась старшим инструктором в «Союзпечать» района, была уважаемым человеком у руководства и населения. Автор этих строк также много достиг в жизни, в свое время добился звания «Лучший рационализатор по сети дорог», удостоен ордена «Почетный железнодорожник». Второй сын Александр закончил Московский институт железнодорожного транспорта, затем долгое время трудился инженером в деле Россошь. Все проработали от 40 до 45 лет, трудились добросовестно, отдавая душу производству. А их дети вынужены и воспитанники — Захар Фалалеевич Сарычев. Все они получили достойное образование и в настоящее время неплохо трудятся, вспоминая добрым словом дедушку.



Супруги Сарычевы.

Вот такую, порой очень трудную, а порой счастливую, жизнь прожил мой отец Сарычев Захар Фалалеевич.

Н. САРЫЧЕВ, житель поселка Глубокой.

Дань памяти

Работая под девизом «Чтобы помнили», хотим рассказать о женщинах-железнодорожницах станции Глубокая — участницах Великой Отечественной войны. Беспристрастная статистика свидетельствует: с каждым годом их остается все меньше и меньше. Через несколько лет уйдет последний солдат Победы и нынешнее поколение будет знать о страшной войне только по книгам, старым фильмам и фотографиям.

Поэтому, пока есть живые участ-

ники трудового фронта, хочется хотя бы коротко рассказать о наших женщинах, заменивших в грозную пору ушедших на фронт мужчин. Это будет данью уважения и памяти железнодорожницам, в тылу приближавшим светлый час Победы.

Автор этих строк в далеком 1975 году вместе с коллективом депо Глубокая строил памятник железнодорожникам, не вернувшимся с полей сражений. А вот теперь объединенный совет ве-

теранов войны и труда подразделений железнодорожников обращается к предпринимателям с призывом оказать помощь в строительстве памятника вдове и матери солдата, женщине-труженице. Чтобы добрая память о них осталась на века.

Сегодня мы подготовили к публикации первый материал из задуманных. Если у вас есть возможность рассказать о своих родственниках, знакомых, трудившихся в годы войны, пишите.

С уважением, И. ФИЛЬЦОВ,
председатель объединенного
совета ветеранов войны
и труда подразделений
станции Глубокая.

Место работы одно — локомотивное депо

Труд железнодорожника во все времена считался нелегким. Но особенно трудно пришлось труженикам стальных магистралей в годы Великой Отечественной войны. Ушедших на фронт мужчин — кочегаров, слесарей, фрезеровщиков заменили женщины.

В настоящее время в поселке Глубоком осталось только четверо железнодорожниц, которые трудились на «железке» в огненные годы. Одна из них — Зинаида Васильевна Литвинова.

— Я не коренная глубочанка, — делится воспоминаниями ветеран. — Родилась в 1927 году в Старом Осколе. Так случилось, что судьба забросила меня за сотни километров от родного дома. В семье нас было пятеро детей. Жили до войны рядом с крупным заводом. После нападения Германии отца забрали в армию. Семилетку я закончила в 1942 году, а вскоре горе ворвалось в наш дом. Во время бомбежки завода убило маму и двоих сестер. Нас осталось трое...

Куда деваться детям в лихолетье? Нашлись добрые люди, которые отправили нас в часть к отцу под Саратов. Наступила осень 1942 г. По совету отца я по-

ступила в железнодорожное училище города Балашова, где и проучилась два года. В 1944 году нас, группу из семерых девушек, направили на станцию Глубокая Юго-Восточной железной дороги. Жалкое зрелище в то время представляло локомотивное депо. Работы по восстановлению только начались. Два самых крупных здания находились в ужасном состоянии. Нас поселили в общежитии и определили работать кочегарами. Работа тяжелая, но, слушая очередную сводку Информбюро о наступлении наших войск, мы заряжались неизменно откуда бравшейся энергией...

Война закончилась, мои подруги разъехались по родным му-



Б. ЧАЙКИН.

торам и селам, а я так и осталась в маленьком железнодорожном поселке. На родине в Старом Осколе — ни кола, ни двора. Здесь, в поселке Глубоком, обзавелась семьей, вырастила детей. Записей в трудовой книжке много; работала расценницей, разнорабочей, раздатчицей запасных частей, проводницей. Но место работы было одно — Глубокинское локомотивное депо. На заслуженном отдыхе нахожусь с 1987 года.

Диву даешься, сколько трудностей выпало на долю этой женщины, которая, преодолев их, продолжает достойную жизнь.



Вспомним ушедших и пожелаем здоровья живущим ветеранам

Этому снимку более тридцать лет. На нем — делегация железнодорожников станции Глубокая, запечатленная в музее тринадцати Героев Советского Союза на станции Красновка Тарасовского района. Большинство из них уже нет с нами, но они оставили себе добрый след, хотя бы тем, что трудились на совесть.

Крайний слева Анатолий Нестеренко — заместитель начальника вагонного депо по ремонту. Далее Николай Иванович Ершов — старший ос-

мотрщик вагонов. Петр Георгиевич Ерохин — начальник отдела кадров. Владимир Алексеевич Морозов — мастер по снабжению, проработал в депо 52 года. Василий Иванович Сивоконев — машинист, в годы Великой Отечественной войны в составе советских войск освобождал родную поселок от фашистских полчищ. Роза Федоровна Колесникова — инспектор по кадрам. Виктор Александрович Федоров — главный механик вагонного депо. Иван Авдеевич Фильцов — на-

чальник вагонного депо Глубокая, в годы его работы депо было одним из лучших на железной дороге. Он — инициатор строительства памятника железнодорожникам, не вернувшимся с фронта. Теперь у ветерана еще одна мечта — поставить памятник женщинам, обеспечивающим в годы войны надежный тыл нашей армии. Алексей Константинович Решетов — приемщик МПС. Виктор Фомич Ярославцев — машинист, Валентина Викторовна Намумова — нормировщица вагонного депо.

Вспомним ушедших от нас ветеранов, пожелаем здоровья и долголетия живущим труженикам стальных магистралей.

2008 д. 155 л. 215 об.

Литвинова Зинаида Васильевна

2008 д. 155, л. 92 ветераны жд



Примите поздравления

Уважаемые работники и ветераны железнодорожного транспорта! Мы на пороге Дня железнодорожника, который будет отмечаться в воскресенье 3 августа.

Примите искренние поздравления с нашим профессиональным праздником!

Нет транспорта более безопасного, чем железнодорожный. И в этом заслуга машинистов, диспетчеров, путейцев, вагонников, проводников, энергетиков, связистов — всех, кто в любое время, при любой погоде, днем и ночью добросовестно выполняет свой

профессиональный долг.

Славная история, сложный и трудный путь у российских железнодорожников. Все они выдержали голод, разруху, кровопролитные войны. Переживут и проводимые реформы железнодорожной отрасли.

Станция Глубокая дала нашей Родине много замечательных людей. И среди них Герой социалистического труда Иван Маркиянович Аладьин. В 30-х годах орденом Ленина были награждены И.Д. Волченский, М.С. Лебедеко. Позже ордена Ленина были удостоены Г.В. Чуриков, И.И. Сивоконев,

Ф.С. Едренников, В.Ф. Ярославцев, П.А. Ревенко, М.И. Решетов, И.В. Аксенов, М.С. Крылов, В.П. Астафьев, В.П. Сергеенко, И.И. Суценко дважды был награжден орденом Ленина.

В небольшой заметке не перечислить лучших представителей железнодорожного транспорта, которые в разные годы трудились на станции Глубокая. Для увековечения памяти тех, кого уже нет с нами, на привокзальной площади воздвигнут памятник. Мы, ветераны войны и труда, благодарим работников МУП «Коммунальщик» и его директора С.Н. Митрофанова — сына машиниста паровоза — за образцовое содержание памятника и территории вокруг него.

Объединенный совет ветеранов войны и труда подразделений станции Глубокая сердечно поздравляет с праздником всех железнодорожников района. Желаем вам крепкого здоровья, благополучия и успехов на благо России.

И. ФИЛЬЦОВ,
председатель объединенного совета ветеранов.

На снимке: члены объединенного совета ветеранов (справа налево): Ю.Т. Горбачев, И.А. Фильцов, Н.П. Морозова, Б.В. Чайкин, В.Н. Пономарева, Н.З. Сарычев, Л.П. Пятницкая.

Железнодорожные династии станции Глубокой

Династия Меркуловых



Евгений Павлович Меркулов — машинист электровоза. Ему доверено самое ответственное дело на транспорте — перевозка пассажиров. Глубокая — Ростов, Глубокая — Россось — это его постоянные маршруты. Он прекрасно изучил на них профиль пути, поэтому сам работает очень точно, а опаздывающие поезда вводит в график. Больше 6 тысяч киловатт часов сэкономлено в электроэнергии на его счету, около 8 часов нагону в пути следования. Ударник коммунистического труда, Меркулов секретари своего мастерства делится с молодыми. В юбилейном соревновании в честь 50-летия образования СССР он в числе победителей.

Фото
В. Ендовицкого.

Меркулов Евгений Павлович

1949 -1963 гг. работал кочегаром паровоза,
помощником машиниста паровоза

1963 - 1964 гг. учился на помощника машиниста электровоза

1974-1987гг. машинист электровоза

Меркулов Владимир Евгеньевич
1980 по 2009 гг. -работал
помощником машиниста и
машинистом





Меркулов Александр Владимирович
с 2000 года по настоящее время работает
машинистом.

Меркулов Константин Александрович
Окончил в 2019 году Лиховской техникум
железнодорожного транспорта, в настоящее
время служит в Армии.



Четыре поколения машинистов Меркуловых

В это воскресенье в России отмечается День железнодорожника. Поселок Глубокий 150 лет назад был основан именно как железнодорожная станция. «Железка» на долгие десятилетия стала градообразующим предприятием. Трудится на железной дороге было почетно и в царские времена, и в годы советской власти. И сегодня вчерашние школьники, увлеченные романтикой разведочной жизни, выбирают для себя работу в современной, востребованной государственной компании РЖД. Российские железные дороги входят в тройку мировых лидеров и по протяженности пути, которая составляет более 85 тысяч километров, и по объему перевозок, и по высокому профессионализму ее сотрудников. В поселке Глубоком живет много достойных представителей этой профессии. Мы расскажем о династии Меркуловых – машинистов локомотивов в четырех поколениях.



«Евгений Павлович Меркулов – машинист электровоза. Ему доверено самое ответственное дело на транспорте – перевозка пассажиров. Глубокая-Ростов, Глубокая-Россошь – это его постоянные маршруты. Он прекрасно изучил на них профиль пути, поэтому сам работает очень точно, а опаздывающие поезда вводит в график. Больше 6 тысяч киловатт – часов сиюминутной электроэнергии на его счету, около 8 часов нагону в пути следования. Ударник коммунистического труда. Меркулов секретами своего труда делится с молодцами. В юбилейном соревновании в честь 50-летия образования СССР он в числе победителей.»

Писала районка в 1972 году. Фото В. ЕНДОВИЦКОГО.

КОЧЕГАР ИЗ САРАТОВСКОЙ ОБЛАСТИ

Династию основал Евгений Павлович Меркулов. Паренек из простой рабочей семьи. Жениха Меркулов в 17 лет окончил Ртищевское железнодорожное училище по специальности «кочегар паровоза». В 1949 году он по направлению поступил работать в Глубокинское паровозное депо. Здесь же встретил свою судьбу Валентину из хутора Нижний Тиховкин. Молодые поженились. Родился сын Владимир, потом дочь и младший сын Сергей. Владимир Евгеньевич сегодня старший в большой семье, хранитель традиций, а для нас главный рассказчик.



Владимир Евгеньевич водил поезда с 1986-го по 2009 года.

В 60-х годах прошлого века железную дорогу стали электрифицировать, в поезде составе появились электровозы. Паровозы, правда, тоже оставались, но больше на подхвате, выполняли работу в пределах станции. А машинистов нужно было переучивать. Машинисты постарше к нововведениям относились отрицательно, молодежь, напротив, вдохновилась новой техникой. Евгений Павлович в составе первой группы молодых машинистов уехал в Белгородскую дортехшколу переучиваться. Получив права машиниста электровоза, водил грузовые и пассажирские составы с 1964-го по 1987 год. Плечо (так железнодорожники называют маршрут следования) теперь был дальше: от Глубокой на север – до Россоши, на юг – до Ростова-главного и обратно.

Бригады менялись на станции Глубокая, где были построены специальные здание – дом отдыха локомотивных бригад. В

• ДАТА

Четыре поколения машинистов Меркуловых

(Окончание. Начало на 9-й стр.)

В случае поломки на устранение дается 10 минут, затем нужно запросить помощи у диспетчера. Если поезд встанет на основном пути, это собьет движение по всей дороге, поэтому машину нужно завести любой ценой и дотянуть до станции, где есть дополнительные «карманы». У Владимира Евгеньевича, впрочем как и всех машинистов, такие поломки случались, но форс-мажоров избежать удалось.

Работа у машинистов всегда напряженная, но особенно в летний период. Поездов прибавлялось в разы, дома машинисты только но-



Машинист Денис Сергеевич Меркулов.

Рабатал по сменам, потом отучился на курсах помощников машиниста при депо. Курсы представляли собой одну практику – Владимир садился на кабину с опытной бригадой и учился по ходу поездки. Наблюдал, спрашивал, записывал. Спустился месяц машинист уже тестировал будущего помощника и давал заключение – к работе готов. Еще одно собеседование проводило начальство, и вот уже Владимир – дипломированный помощник машиниста. В 1983 году после учебы в Воронежской дортехшколе получил специальность машиниста электровоза и паровоза.

(Окончание на 10-й стр.)

а затем и на электростанции.

Заработная плата у машиниста зависела от «накатанных» часов. Поэтому от дополнительных поездок, которые хорошо оплачивались, железнодорожники не отказывались. Старались за лето заработать. Если летом донимала жара, зимой испытания добавлял снег. На памяти Владимира Евгеньевича такие обильные снегопады, что из-за заносов поезд сутками стоял на станции или добирался от Глубокой до Погорелово за 12 часов. Но, несмотря на сложности, Владимир Евгеньевич говорит, что на работу всегда шел, как на праздник.

С 1986-го по 2009 год Меркулов водил поезда, а затем вышел на пенсию, передав эстафету сыну Александру. Его еще малышом катал в кабине электровоза до самого Ростова. Такой аттракци-



Машинист Александр Владимирович Меркулов.

Выпускник Лиховского железнодорожного техникума Константин Меркулов.

он для сыновей старался устроить каждый: чтобы мальчишка запомнил, пронюхал и гордился родителем. Александр после окончания 9 класса пошел в техникум учиться на помощника-машиниста, затем стал машинистом и сегодня работает в Москве. Его сын, внук Владимира Евгеньевича, Константин в этом году окончил Лиховской техникум железнодорожного транспорта и получил специальность помощника машиниста. Сейчас Костя служит в армии в городе Волжском. Машинистом электровоза трудится на станции Лихая племянник Владимира Евгеньевича, сын брата Сергея – Денис Меркулов. А Сергей Евгеньевич, которого, к сожалению, уже нет в живых, в юности тоже выбрал для себя работу на железной дороге – он трудился мастером в Глубокинском депо.

Как видите, в семье Меркуловых мужчины традиционно выбирают сложную и такую важную профессию машиниста. И хотя Владимир Евгеньевич, как человек мудрый, не загадывает вперед, он надеется, что и правнуки продолжат династию.

И. КУНИЦКАЯ, наш корр. Фото из архива семьи МЕРКУЛОВЫХ.



РАССКАЗЫ О ВЕТЕРАНАХ



Т.В. Крохин.

Тимофей Васильевич Крохин из плеяды железнодорожников послевоенного поколения, которые вместе со всей страной поднимали из руин разрушенное хозяйство. Трудное было время, но то была пора молодости и надежд, поэтому те годы ветеран вспоминает с теплотой, как, впрочем, и все, отдаленные железной дороге.

Тимофея Васильевича знаю давно, он дружил с моим отцом Виталием Петровичем Золотовым, часто бывал у нас дома. У меня с ним были общие интересы — по садоводству, огородничеству. У Т.В. Крохина большая усадьба, на которой был сад, огород, и он делился опытом выращивания овощей, фруктов. Завидный рыбак, он часто рассказывал рыбацкие байки. А с моим отцом, в том числе обидим производственных делах. Оба очень ответственно относились к работе. Часто поощрялись, а в завершение трудовой деятельности оба были удостоены заветной для каждого железнодорожника награды — знака «Почетный железнодорожник». Но годы летят, уже восемь лет как ушел из жизни мой отец, а Тимофея Васильевича Бог здоровьем не обидел. При встрече жаловался: все бы ничего, но болит пораненная в молодости нога, а так все нормально.

ОВ, Од

— Очень важно, — продолжает паровозную тему, — что машины были закреплены за четвертью бригады. Был старший машинист, который отвечал за состояние паровоза. Если все бригады были добросовестными, умельцами, паровоз не подводил на первом, экономил топливо, за что дополнявали. Стимул был серьезный. Кормилчук полагался промывочный и еще некая видов ремонта, вплоть до капитального. Тогда бригада гоняла паровоз на ремонт, участвовала в восстановлении деталей, узлов и самого главного агрегата — котла. На промывочный ремонт, который проходил в локомотивном депо, выходили все, старались полностью устранить выявленные неисправности, особое внимание уделяли герметизации котла. Бывало, едешь на своем паровозе, а навстречу другой, в паре, потому что не подтирали его, не подмазали салмики. Вот он и парит.

Да, управлять паровозом нелегко, требуются значительные физические усилия, но на нем едешь, и душа радуется. А свисток машинистом и инструктором слышу по сей день. Он у меня в ушах навсегда. И если бы подал голос мой паровоз, угадал бы за версту. А на электровозе управлять сложнее, потому что изначально, сидишь вроде бы как без дела. Хотя каждую минуту нужно быть начеку, дорога есть дорога, да и за состоянием электровоза нужно наблюдать. А когда стал работать инструктором, ответственности прибавилось многократно. Ведь за тобой закреплено 57 бригад, и к каждому машинисту, помощнику машиниста, инструктору Инго повалишь, что не сплеловал в сложной ситуации, другого не грех и поругать.

НЕСМОТЯ на напряженный график работы, Т.В. Крохин находил время и для отдыха, успевал управлять с домашними делами и даже помогал близким и знакомым. Знаю, что Тимофей Васильевич здорово кладет печи.

Этому я научился у отца, а с которым ходил в молодые годы на заработки. Тут ничего сложного нет, главное понять принцип действия печи, знать, на каком расстоянии от пола устро-



В кабине электровоза



Осмотр тепловоза

ПО ПОЕЗДАМ СВЕРЯЛИ ВРЕМЯ

НЕДАВНО ветеран отмечал очередной день рождения, совпадающий с датой выхода первого номера районной газеты. Напомнил ему об этом.

— Да я ж в газете «Ленинский путь» три года работал наборщиком. Было это в годы войны. Сначала вободили посылку глубокой от немцев, и жена стала возражаться в привычное русло. Начали выпускать газету. Попал я туда в общею очередь. Редактор газеты Босиди, он приезжий, жил на квартире у моего дяди. А моя мать попросила его помочь устроить меня на работу. Тот обратился к редактору, и шесть месяцев я работал учеником наборщика, а потом и самостоятельно до 1946 года. Так что знаю не понаслышке, как выпускается газета. Знаю, что теперь моей бывшей профессии нет, но принцип-то сохранился.

В начале разговора прошу Тимофея Васильевича вспомнить основные этапы пройденного жизненного пути.

— Мои корни из хутора Сибилова, там жили прадеды. Потом мой дед Тимофей Васильевич Крохин переехал в Нижний Пиховичи, где он и сейчас стоит, хотя строению уже целый век. В этом доме жила мой отец Василий Проталович Крохин, мама Антонина Евграфовна, а в 1928 году родился я. В тридцатые годы отец трудился трактористом в колхозе, мама — дояркой. В 1934 году отец устроился кочегаром на железную дорогу. Проработал немало, его направили поднимать подобное хозяйство «Докорпус». По пути с работы он трагически погиб. Так в шесть лет я остался без отца. Через год пошел в школу №67, в этом здании теперь школа искусств. Закончил শেষ классы, и началась война. С трудом семья пережила лихолетье, а после освобождения поселка, как уже говорил раньше, пошел работать в типографию. Мама перешла на железную дорогу, убиравая в доме бригаду, а я устроился смотровым змид в депо, а потом работал грузчиком на угольном складе, участвовал в строительстве депо «Комсомолец». Несмотря на то, что много трудился физически, прожил восемьдесят три с половиной года. А я после завершения работы в типографии в 1946 году устроился в депо кочегаром на паровоз. И проработал на железной дороге до достижения

пенсионного возраста.

КАКИ БОЛЬШИНСТВО глубоководных, связавших жизнь с «железкой», он прошел проторенным путем от кочегара до машиниста. Работал двенадцать лет помощником машиниста, а с 1952 по 1972 — машинистом паровоза, тепловоза, электровоза. Последние десять лет до ухода на пенсию — инструктором. Имеет награды: орден «Знак Почета», шесть юбилейных медалей.

Все, чего достиг Т.В. Крохин в своей жизни, далось нелегко. Это и учеба в вечерней школе. Ему хватало упорства закончить 7-11 классы, получить аттестат, а затем вступить в техникум, с семейной жизнью. В 1950 году он женился на Александре Яковлевне. Сначала жили в отцовском доме, но почва, что тесно, вынудила построить свой кров. И в 1955 году за один летний сезон дом был возведен. Стены помогал выводить каменщик, остальное сам. Т.В. Крохин и сейчас живет в этом добротном, ухоженном доме.

Как и всех движущих, Т.В. Крохина неоднократно направляли на учебу: на курсы машинистов паровоза, тепловоза, электровоза, повышения квалификации. Все бы ничего, но курсант машиниста на среднем заработке на производстве, а 90 рублей. И на такую сумму нужно было выучиться, содержать семью.

Мне повезло, что на курсах в общежитии в комнате со мной жили очень ответственные люди, — вспоминает ветеран. — Это Иван Давидович Нефедов — фронтник, Владимир Степанович Сергиенко, Дмитрий Иванович Качев. Все мы учились хорошо, что впоследствии отразилось и на продвижении по службе. Владимир Степанович Сергиенко назначили инструктором, но он держал чел, нужно было время ими заниматься, поэтому отказался, предложив мою кандидатуру. Я вначале тоже отказывался, но мама уговорила подменить ушедшего в отпуск инструктора. А потом уже в приказном порядке заставили написать заявление о переезде на инструкторскую работу. Она — не из легких. Нужно было в месяц проверить 18 поездных бригад, раз в три месяца проехать с опытными и каждый месяц устроился в депо кочегаром на паровоз. И проработал на железной дороге до достижения

ИНСТРУКТОР в ответе за действия поездных бригад. Поэтому Т.В. Крохин приходилось держать совет и в отделе дороги, а один раз даже у начальника Юго-Восточной железной дороги. Это когда его подопечный машинист не смог заставить локомотив, простоя на перегоне больше положенного времени.

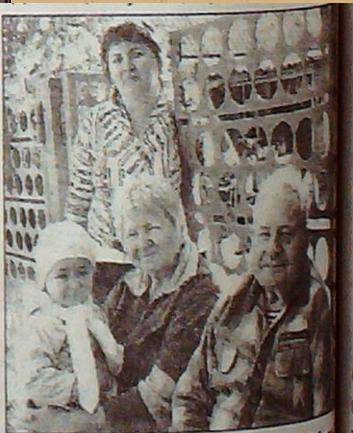
Конечно, неприятно, когда вызывало на ковер, задвигают один и тот же вопрос: почему? Почему это произошло, почему машинист не справился, почему и еще раз по нему. — С возмущением говорит Т.В. Крохин. Хорошо, что таких моментов было мало, по пальцам можно пересчитать, но запомнились на всю жизнь.

— Что мне нравилось на железной дороге — так это дисциплина и порядок, недаром железнодорожники долгое время жили на полувоенном положении. Каждый паровоз работал с полной отдачей. Он мог стать только на промывку взамен уже отремонтированного в депо локомотива. И очень напряженным был график работы, особенно в первое послевоенное время, когда не хватало поездных бригад. Да и в напряженный летний график работность машинистом и инструктором ребятам было нелегко. Когда ехать в поездку — не знаешь. Вызывальщики будили среди ночи, называли номер поезда, а время его прибытия и отправления. Мы уже определяли автоматически. Был жесткий спрос за срыв графика движения. Пятиминутно, не дай Бог, опоздание приравнивалось к срыву графика. Бракую в работе. Вот почему раньше поездам сверляли время.

— Тимофей Васильевич, а первый паровоз, на котором начинали работать, помните? — Это был ФД1-614, на котором старшим машинистом работал Илья Петрович Костенко, я — помощником машиниста, Илья Хопрский — кочегаром. Это грузовой локомотив, на котором мы водили составы по маршруту Глубокая — Лихая, Глубокая — Чертово.

Говорить о чудо-машине ветеранов долго и в подробностях. Еще бы, столько машинистом на паровозе он проработал с 1959 по 1964 год, а с 1946 — кочегаром, помощником машиниста. Общий паровозный стаж Т.В. Крохина составляет 18 лет. Трудился локомотивах серии Эм, Эх, Эу, Ш.

Династия Крохиных



У НЕГО С НАСЛЕДНИКАМИ В ПОРЯДКЕ

У сына Виктора, работающего машинистом, два сына. Оба инженеры, один из них работает в кончив институт, продвинулся по служебной лестнице. Он главный ревизор Ростовского отделения Северо-Кавказской железной дороги. А дочь Ольга подарилась внучку Юлю, а та — правнучку (снимке). Два внука — железнодорожники, у них по двое сыновей, а у одного — дочь. Так что у Тимофея Васильевича самое большое богатство — четверо правнуков и одна правнучка. Он надеется, что они продолжат династию железнодорожников Крохиных.

ф 24 2008 д. 152, л.73 о Крохине Тимофее Васильевиче

В. ЗОЛОТОВ наш земляк

У НЕГО С НАСЛЕДНИКАМИ В ПОРЯДКЕ. У сына Виктора, работающего машинистом, два сына. Оба инженеры, один из них работает в кончив институт, продвинулся по служебной лестнице. Он главный ревизор Ростовского отделения Северо-Кавказской железной дороги. А дочь Ольга подарилась внучку Юлю, а та — правнучку (снимке). Два внука — железнодорожники, у них по двое сыновей, а у одного — дочь. Так что у Тимофея Васильевича самое большое богатство — четверо правнуков и одна правнучка. Он надеется, что они продолжат династию железнодорожников Крохиных.

В. ЗОЛОТОВ наш земляк

У НЕГО С НАСЛЕДНИКАМИ В ПОРЯДКЕ. У сына Виктора, работающего машинистом, два сына. Оба инженеры, один из них работает в кончив институт, продвинулся по служебной лестнице. Он главный ревизор Ростовского отделения Северо-Кавказской железной дороги. А дочь Ольга подарилась внучку Юлю, а та — правнучку (снимке). Два внука — железнодорожники, у них по двое сыновей, а у одного — дочь. Так что у Тимофея Васильевича самое большое богатство — четверо правнуков и одна правнучка. Он надеется, что они продолжат династию железнодорожников Крохиных.



Решением бюро райкома КПСС четырем семьям в районе присвоено звание «Почетная трудовая династия». Одну из них из колхоза «Знамя революции» мы представляем сегодня.

Глава этой известной трудовой семьи Михаил Федотович Краснов проработал в колхозе со дня его организации. По словам ветерана, он всю жизнь пахал, сажал, убирал. А что может быть святее в хлеборобском деле, чем выращивать хлеб. Мария Семеновна — его жена стала колхозницей с 14 лет, во время войны была даже председателем в соседнем рыбколхозе, а потом трудилась в полеводстве. Сажала лесозащитные полосы. На левом верхнем снимке — родоначальники династии.

Красновы воспитали шестерых детей. Справа вверху за книгой их младший сын — комсомолец Иван Михайлович, который после увольнения в запас из рядов Советской Армии уже третий год трудится вместе со своими



1979 д. 114, л.257
о династии
Красновых
«Знамя
октября»

ДИНАСТИИ ПРИСВОЕНО ЗВАНИЕ „ПОЧЕТНАЯ“



старшими братьями — звеньевым орошаемой бригады Николаем Михайловичем и бульдозеристом, депутатом райсовета Виктором Михайловичем.

На снимке внизу семья дочери главы династии М. Ф. Краснова Анастасии Михайловны, которая трудится в х. Вишневедком няней в детском саду. Ее сын Павлик мечтает стать, как и его папа А. П. Шумилин, шофером.

Конечно, это лишь маленькие штрихи из жизни почетной трудовой династии, возглавляемой М. Ф. Красновым. Радостно, что эта семья показывает пример советского образа жизни.

П. КОРЕНЕВ.

В депо станции Глубокая в разные годы работала самая многочисленная династия Чернокаловых:

Чернокалов Никита Сергеевич – родоначальник династии, отец

Чернокалов Георгий Никитич – сын,

Чернокалов Борис Георгиевич – внук,

Чернокалова Ираида Георгиевна – внучка,

Чернокалов Вениамин Георгиевич – внук,

Чернокалов Валентин Георгиевич – внук,

Чернокалов Владимир Георгиевич – внук,

Чернокалова Лидия Георгиевна – внучка,

Чернокалова Ольга Фёдоровна – невестка внука,

Чернокалов Юрий Вениаминович – правнук,

Чернокалов Евгений Юрьевич – правнук.



Династия Штоколовых-Васильчуков

Глубочанин Евгений Анатольевич Васильчук – представитель одной из таких династий. Его прадед Федор Ильич Штоколов водил паровозы еще до Великой Отечественной войны. Все семеро детей работали на разных участках железной дороги станциях Глубокая и Лихая. Дед Евгения, Анатолий Федорович Штоколов, после службы в армии также пришел работать на железную дорогу. Сначала трудился кочегаром, потом стал помощником машиниста. На этом не остановился, учился, сдал экзамен и стал машинистом. Был неоднократно награжден, в том числе наградой имени железнодорожника-стахановца Петра Кривоноса. В 80-х водил пассажирские поезда. Евгений Васильчук продолжил династию, он работает в РЖД с 2004 года. Окончил Тихорецкую техническую школу по специальности «машинист железнодорожной строительной техники». Начинал работать в ПМС-34, сегодня трудится в ОПМС-27 в городе Армавире машинистом хоппер-дозатора. Длительные командировки – специфика работы железнодорожного строителя. Везде, где ведется строительство или капитальный ремонт путей, нужны техника и специалисты. Сегодня Евгений работает на станции Ремонтная. Задача машиниста хоппер-дозатора – сопровождение техники, загрузка и выгрузка щебня на ремонтируемом участке. Машинист также обязан следить за технической исправностью машины.



ЗАДОЛГО до начала смены, одним из первых в депо Глубокая появляется высокий широкоплечий мужчина в форменном железнодорожном костюме. Это — колесный мастер, лучший техник депо Анатолий Дмитриевич Шаповалов.

Стать железнодорожником мечтал Анатолий еще в школе. Да и как можно не любить было ему эту профессию, если и отец его, и дед, и прадед были железнодорожниками. Шестнадцатилетним, после окончания ремесленного училища, где приобрел профессию слесаря по ремонту, он смело пришел работать в паровозное депо Глубокая, в хозяйственную бригаду главного механика В. Федорова.

— Из этого паренька будет толк, — обратив внимание на Анатолия, оказал главный механик. — Не спеши, приглядывайся к работе старших,ставляя юншу. — Знания ты получишь крепкие, теперь дело за практическими навыками, а там и опыт придет.

И Анатолий не жалел сил, а терпения и настойчивости у него хватало. Чуть свет, приходил он в депо, подолгу осматривал станок, за которым работал, вновь и вновь обтачивал непослушную деталь. А потом тут же, у станка, брал в руки учебное пособие и подолгу что-то высчитывал, измерял, подгонял. Но вот приходили старшие, они быстро занимали свои рабочие места — начинался трудовой день, и книгу приходилось на время отложить.

Не спешил Анатолий уходить из цеха после окончания смены. И опять — учебник на верстак, в руки — слесарные инструменты. Наконец, получилось все так, как того хотелось Анатолию. Сверкающая металлическими гранями заготовка ложится на стол. И от того, что с ней пришлось долго повозиться, и от того, что она, еще теплая от рук, лежит рядом с другими, неуклюжими, паренек осторожно и бережно гладит ее уже ус-

певшими загрубеть, шершавыми пальцами.

Время меняло облик железной дороги, паровая тяга уступила место электрической. К этому времени Анатолий стал высококвалифицированным рабочим. С каждым годом усложнялась техника, и тогда Анатолий почувствовал, что ему не хватает знаний. Без отрыва от производства он поступает в Воронежский железнодорожный техникум, получает специальность техника электротягового хозяйства. Потом заканчивает другое

ОДИН ИЗ ДИНАСТИИ

отделение, получает диплом электромеханика по холодильным установкам.

С переходом на электротягу и открытием вагонного депо, Анатолий Дмитриевич становится колесным мастером. Технически грамотный специалист, умелый организатор производства, добрый помощник и воспитатель молодежи, он становится одним из популярных людей депо.

Известно, что для коллектива много значит личный пример. И Анатолий Дмитриевич где надо — подкашивает, дает дельный совет, а где требуется — показывает. И молодые ребята, недавно пришедшие в депо на работу, с завистью смотрят на умелые действия своего мастера, на его послушные любой работе руки.

Я застал Шаповалова в тот момент, когда он работал на большом козловом кране, доставляя в цех колесные пары. Двое рабочих подхватывали эти пары и через пневматический круг направляли на механическую мойку. Все операции, благодаря механизации, длились 5—8 минут, тогда как раньше, вручную, на

это затрачивалось около часа.

Десятки рационализаторских предложений внес Анатолий Дмитриевич за свой тридцатилетний стаж работы в депо. Одно из них заключалось в изменении технологии обточки бандажей колесных пар. Это предложение дало экономический эффект 5 тысяч рублей. Но главное — все предложения Шаповалова облегчают труд ремонтников. В цехе имеется масса шаблонов для измерения букс, осей и рессор, предложенных Шаповаловым несколько лет назад, которыми и по сей день пользуются рабочие депо.

За свою долголетнюю работу А. Шаповалов подготовил десятки молодых рабочих, обучая их слесарному и токарному делу. Многие из них стали высококвалифицированными работниками, некоторые — руководителями производства. Так, колесный мастер Г. М. Алексеев, пройдя школу мастерства у наставника Шаповалова, теперь и сам стал специалистом высокого класса, бригадир А. М. Ткачев, так же, как и его учитель, теперь занимает должность колесного мастера.

Коллектив, возглавляемый мастером Шаповаловым, первым в депо досрочно выполнил задания четвертого года десятой пятилетки и с августа работает в счет 1980 года. Секрет успеха коллектива заключается в том, что многие рабочие овладели двумя-тремя смежными специальностями и в любое время могут заменить друг друга на рабочем месте. И в этом помогает опытный наставник — мастер Шаповалов — отличный производственник, с гордостью носящий звание ударника коммунистического труда. Ему, одному из немногих, присвоено почетное звание «Лучший техник депо». Каждый день, терпеливо, передает он свои знания, свой опыт молодым рабочим.

Г. МЯГКИХ,
пештатн. корр.

Династия Землянухиных, Шамраевых

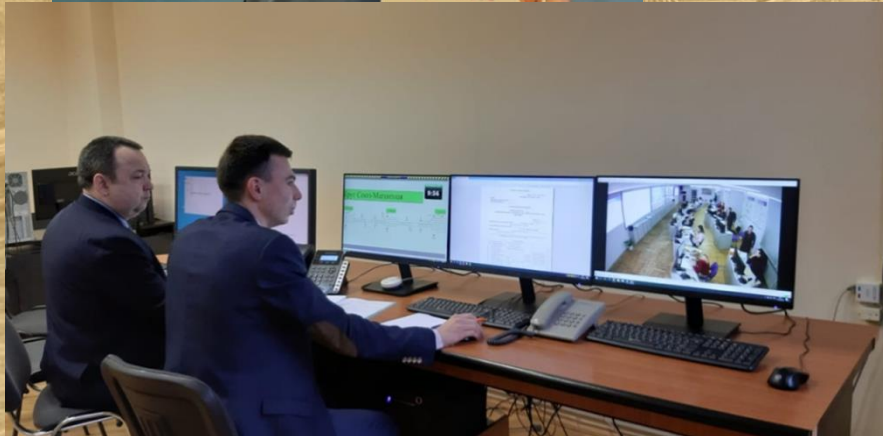
Выпуск газеты «Земля» от 31.07. 2020 года

Представитель еще одной железнодорожной династии 23-летний Дмитрий Шамраев в этом году окончил с красным дипломом Ростовский государственный университет путей сообщения (РИИЖТ).

Дмитрий – выпускник Глубокинской школы №32 (к слову, в прошлом железнодорожной) – не просто мечтал, а целенаправленно выбрал для себя профессию инженера.

Он представитель уже пятого поколения семьи железнодорожников. Начало этой традиции положил еще прапрадед. Дедушка Димы, Землянухин Николай Андреевич, трудился на железной дороге электромехаником связи, в 1941 году был призван в железнодорожные войска, прошел всю войну, восстанавливал связь на фронте, награжден медалью «За отвагу». Другой дедушка, Василий Федорович Войтов, работал составителем поездов, затем дежурным по станции, помощником машиниста.

Отец, Александр Юрьевич Шамраев, 20 лет работает на железной дороге в сфере энергетики – электромехаником на электрической подстанции Погорелово. Когда перед Димой встал выбор, он решил идти по стопам отца и выбрал специальность «системы обеспечения движения поездов», именно «электрообеспечение железных дорог».



Поздравляем с Днем железнодорожника!

Самый почитаемый праздник

Узловой совет ветеранов-железнодорожников станции Глубокой СЖД с чувством признательности и уважения поздравляет всех железнодорожников — находящихся на пенсии и работающих на объектах железнодорожного транспорта — с профессиональным праздником.

День железнодорожника был и остается одним из самых почитаемых праздников в отрасли.

Его неперемные участники — ветераны железнодорожного транспорта. Они познали тяжесть военных лет. Не жалея себя, восстанавливали хозяйство в послевоенное время. Развивали техническое перевооружение и реконструкцию транспорта.

Желаем всем железнодорожникам, находящимся на заслуженном отдыхе, сейчас работающим на предприятиях железнодорожного транспорта, вашим семьям крепкого здоровья, счастья, радостного настроения и долгих лет жизни.

И. ФИЛЬЦОВ,
председатель узлового совета ветеранов ст. Глубокая.

ДИНАСТИЯ

По совету отца

Любовь Николаевна Киреева проработала на железной дороге 40 лет. За долготный и добросовестный труд ей присвоено звание «Ветеран труда».

Сейчас она на пенсии, но не проходит и дня, чтобы не побывала на вокзале, не встретила с бывшими коллегами.

Родилась Л.Н. Киреева (в девичестве Кумшацкая) в хуторе Нижнем Пиховкине в семье потомственных железнодорожников. Дед, Дмитрий Александрович, возглавлял железнодорожный угольный склад. Имея всего четыре класса образования, он был очень грамотным руководителем. Отец, Николай Дмитриевич, занимал должность коммерческого ревизора Лиховского отделения железной дороги, был наделен большими полномочиями и еще большей ответственностью.

— Невероятной честности был человек, — рассказывает Любовь Николаевна. — Однажды чуть не поплатился за это жизнью. Ему предложили большую сумму денег за сокрытие кражи дорогостоящего груза. Он отказался, тогда его избили. Еле живой, он сумел добраться до Ростова, там его сразу поместили в больницу. Но, несмотря на столь печальный опыт, в правоте своего поступка он никогда не усомнился.

Мама, Надежда Ивановна, работала нарядчиком кондукторского резерва станции Глубокая.

Когда в семье Кумшацких встал вопрос о будущей профессии детей, все разрешилось само собой. Брат Любви, Евгений, стал ревизором движения на станции. Люба последовала совету отца и по направлению райкома комсомола пошла работать вешовщицей Лиховского отделения железной дороги. Позже поступила в Воронежский железнодорожный техникум, успешно его закончила, продолжила работать на станции Глубокой. Сначала дежурным помощником начальника вокзала, потом проводником поездов дальнего следования. Но большую часть трудового стажа она заработала, будучи билетным кассиром.

Каждое дежурство Любовь Николаевна невольно вступала в разговор с пассажирами, узнавала цель поездки, становилась свидетелем чужой жизни, помогала осуществляться

мечтам. Любовь Николаевна призналась, что даже сейчас она помнит карту железнодорожных сообщений и может подсказать маршрут по любому из направлений.

Однажды, выдавая сдачу, передала пассажиру большую сумму денег. Когда пропажа обнаружилась, я не чувствовала земли под собой, думала — кто вернет? Но через два месяца в окно билетной кассы постучала женщина и вернула долг, мужчина преподнес букет цветов. Разве после этого нельзя верить людям?

За смену в летний сезон ей приходилось обслуживать больше ста человек. Л.Н. Киреева перевыполняла план на 180-190 процентов, за что неоднократно была премирована. Ее трудовая книжка пестрит поощрениями. Любовь Николаевну называли лучшей по профессии. Высокое начальство пожимало ей руку в знак благодарности.

За годы своей работы Любовь Николаевна воспитала 15 учениц, вырастила двоих детей. И всем старалась привить усердие и доброту.

Династию железнодорожников продолжают дочь Ирина и



Л.Н. Киреева.

внучка Марина, обе закончили Воронежский железнодорожный техникум. Ирина работает билетным кассиром на станции Глубокой, Марина — пока в декретном отпуске.

— Я — счастливая женщина, — рассказывает Любовь Николаевна. — Железная дорога подарила мне семью, друзей, надежных товарищей, придала смысл жизни. Поэтому день железнодорожника для нашей семьи и всех людей этой славной профессии — святой праздник. Мы ждем его с нетерпением, готовимся, чтобы встретиться и вместе порадоваться.

Г. ЯЩЕНКО,
наш корреспондент.

ОСМЕНИТАЯ ДИНАСТИЯ

Следуя по стопам отцов и дедов

Два железнодорожника, который в этом году будет отмечаться 5 августа, в встретившемся одной из старейших в нашем поселке династий железнодорожников — Шаповаловых. История любой династии всегда интересна по-своему. Особенности этой — что почти все ее мужская половина связала свою жизнь с железной дорогой, а именно, в Глубокой.



Основатель династии железнодорожников М.С. Шаповалов.

ОТЕЦ

Династия Шаповаловых началась в небольшом курортном поселке района. Потом семья переехала в отечественные железные дороги. Михаил Буцаев, родоначальник династии, много поездил по железной дороге, когда повлиять на комсомольскую организацию. Заключив, и путь без прерываний. В Москве комсомольцы Шаповаловы. Станция Шаповалов. Колея пун-тирера была станция Шаповалов. Михаил Самойлович конюшаром, потом машиниста и, на-чав ему доверили управлять паровозом. Михаил Самойлович — один из самых молодых машинистов в стране. При-казав его не инжирные отделения. Во время войны и после войны, продукты и во-воду. Порой приходило о сне и отдыхе. Шаповаловы в судьбу

Шаповалова и суровой дальневосточный климат. После двухстороннего восполнения легких врач посоветовал молодому машинисту сменить место жительства. И он отправился ближе к родственникам.

В Глубокой Михаил Самойлович приехал в 1947 году. Но вернулся уже не один — с женой и сыном Михаилом. Работал машинистом вплоть до ухода на пенсию. Всегда в передовых, коллеги его уважали, и паровоз у Шаповалова считался самым надежным. Поэтому трижды ему довелось возить первых лиц государства — один раз И.В. Сталина и дважды Н.С. Хрущева.

Михаил Самойлович рассказывал детям, что Сталин выходил из своего вагона в Кантемирове, Чертково, Глубокой, слезно-но прощался по паровозу, осматривал керестности. Но из-за многочисленной охраны близко подойти к нему было нельзя.

За свою трудовую деятельность Михаил Самойлович был награжден высшей отраслевой наградой — «Почетный железнодорожник».

Свободное от работы время машинист Шаповалов любил проводить на охоте. Вместе с женой Ниной они были завидными охотниками. На их счету 52 волка, а охотились в один сезон Михаилу Самойловичу и Нине Федоровне удалось поймать два выюла.

К сожалению, главы династии почти 20 лет нет в живых, но любовь к железной дороге ни сумел привить не только детям, но и внукам, правнукам.

СЫНОВЬЯ

Достоинными продолжателями династии Шаповаловых стали сыновья — Михаил и Вячеслав. Михаил сначала мечтал о карьере летчика. Но с поступлением в летное училище возникли трудности. Тогда молодой человек год отработал слесарем по ремонту вагонов на железнодорожной станции Глубокая, а затем поехал поступать в Московский институт

железнодорожного транспорта. Экзамены сдал успешно, а после окончания учил курсом долой высококвалифицированным специалистом. Работал в депо инженером по технике безопасности, потом перешел в машинисты.

Вячеслав пришел на «железку» 30 мая 1969 года. Начал слесарем в тепловозном цехе. После курсов его приняли помощником машиниста. В 1971 году приехали в армию. Служить довелось в Подольские в ракетных войсках связи с машинами.

Смелый в военной жизни по отцовским стопам, долой принимал ни один, с женой Лобой. Вместе супруги почти 40 лет. В любви и согласии воспитали сына и дочь. Теперь заботится о внуках.

— Во время на станции работало много опытных железнодорожников, — рассказывает Вячеслав Михайлович. — Это Иван Волков, Григорий Зубов, Борис Борисов и другие. Они были для меня примером, и в срочном, я смог научиться мастерству у таких высококлассных специалистов.

С 1983 и по 2007 году Вячеслав Михайлович трудился машинистом, в основном на электропоездах.

За 38 лет удалось повидать немало, но особенно запомнились случаи, когда Шаповалову удалось предотвратить аварию, рискнуть собственной жизнью.

События происходили днем, в был дома и готовился к вечерней смене, — продолжает Вячеслав Михайлович. — Вдруг слышу, на крайней путь зашел грузовой поезд. Через несколько времени раздались грохот и скрежет. Я рванул: последние колеса сошли с рельс и режут железобетонные шпалы. Если поезд не остановится, то ушиб от разрушения полотна будет только расти. Догнал поезд, открыл тормозной кран и состав остановился.

За трудовые успехи Вячеслав Михайлович награжден знаками «За безаварийный пробег



Вячеслав Михайлович Шаповалов с сыном Александром. Фото Г. ЯЦЕНКО.

на локомотиве» и «За 1000000 км пробега». Сейчас все свободное время он посвящает семье и любимым увлечениям: охоте, рыбалке и гнчеповодству.

ВНУКИ И ПРАВНУКИ

Депо отцов и дедов продолжают сын Михаила — Виктор и сын Вячеслава — Александр. Они работают машинистами. А правнуки основателя династии — Андрей трудится помощником машиниста. Ребята не раз слышали от старших о трудности

профессии, но с достоинством справляются со всеми задачами. — Приятно, когда за праздничным столом собирается несколько поколений железнодорожников, — признается Александр. — Уверен, что наша династия не закончится. Сыновья пойдут по стопам предков и станут машинистами уже современных поездов. Бедь престиж профессии с каждым годом растет.

Г. ЯЦЕНКО, наш корр.



Династия будет продолжена.

И спортсмен, и железнодорожник

Влюбленная Александра Васильевна Наумова начало можно сразу двумя профессиональными праздниками — железнодорожника и Днем физкультурника. 45-летний спортсменом и 28 лет отдав футболу, трижды чемпионкой командой «Локомотив-1» завоевывал Кубок Восточной железной дороги.

Играла интересно, живо. Поэтому, когда в 1961 году мне, 17-летней, паронка, ехидна в команду опытных игроков «Локомотив-1», был счастлива без меры. Старалась выиграть как первую команду «сталинцев», чтобы оправдать их доверие.

В этот же год команда попала в Воронеж на Кубок Юго-Восточной железной дороги. Меня поставили полузащитником, доверили быть штрафником, потому что в хорошо владею левой ногой. В ударом с правой и левой ногой. В «Локомотив-1» умело обыграл соперников и узнал главный приз в Глубокой. Догна нас встречали как героев, благодарили, поздравляли.

Следующие два года «Локомотив-1» регулярно подбирал звание победителей этого важного для железнодорожников соревнования.

Тогда же в поселке произошло важное событие — появился новый стадион, где почти сразу стал проводиться турнир на первенство области и ряд других соревнований. Посмотреть на игру местных футболистов и любителей футбола в Глубокой не весело остаться. Билеты ли не весело остаться. Билеты ли не весело остаться. Билеты ли не весело остаться.

В 1963 году после очередных игр мне прямо на стадионе вручили почетную грамоту и все пять лет скар футбол и все пять лет скар футбол и все пять лет скар футбол. Сначала за скрам футбол и все пять лет скар футбол, потом за сборную уездного отряда, а также и сборную Северного фронта.



Г. ЛЕОНИДОВА, Фото автора.



**Мероприятие посвященное ко дню железнодорожника «Дорога нашей судьбы»
МЦБ Каменского района совместно с архивом Каменского района.
Выпуск газеты «Земля» от 09.08.2019 года**



1 августа сотрудники межпоселенческой центральной библиотеки и архива Каменского района в рамках выездного читального зала провели встречу поколений, посвященную Дню железнодорожника.

День железнодорожника – один из самых любимых праздников глубочан, потому что за 150 лет существования поселка многие поколения его жителей связали свою судьбу с железнодорожной отраслью.

Сотрудники МЦБ и архива Каменского района, объединив результаты поисковой и краеведческой работы, подготовили электронную презентацию «День железнодорожника» и представили ее на встрече поколений. Мероприятие прошло во дворе четырехэтажного многоквартирного жилого дома, расположенного по улице Вокзальной в поселке Глубоком. Этот дом замечателен тем, что был построен в 1964 году специально для семей монтеров Глубокинского энергоучастка контактной сети ЭЧК-2. Именно они проводили в жизнь электрификацию железной дороги: обслуживали электролинии, ремонтировали, обеспечивали безопасность движения.



В презентацию вошли уникальные фотографии работников ЭЧК-2, в том числе тех, кто проживал или до сих пор проживает в доме. Главными героями встречи поколений стали ветераны железнодорожной отрасли Виталий Антонович Евтюгин, Любовь Николаевна Киреева, Анатолий Иванович Войтов, Нина Апполоновна Клементьева и другие. На мероприятии в полную силу использовались возможности нового современного библиомобиля (КИБО), полученного библиотекой в этом году. (О возможностях библиобуса мы писали в предыдущих номерах нашей газеты. – Прим. редакции).

Готовясь к мероприятию, сотрудники библиотеки оформили книжную выставку «Дорога нашей судьбы» и открытый просмотр детской литературы.

Заведующая архивом Каменского района Елена Соколова предоставила стенд о земляках-железнодорожниках, составленный из статей, опубликованных в районной газете в разные годы.

Встреча поколений завершилась чаепитием и музыкальной страницей, состоящей из советских песенных хитов 70-80-х годов.

– Спасибо огромное Галине Александровне Клоковой, Елене Владимировне Соколовой, Галине Владимировне Кузьмичевой, Валентине Владимировне Васильчук, Сергею Владимировичу Щекотунову, Виктору Петровичу Шевцову, Елене Владимировне Донченко и Юлии Андреевне Башмаковой за прекрасно организованное и проведенное мероприятие, праздничную атмосферу, интересный рассказ, музыку и душевное чаепитие. Но главное – спасибо за сохранение памяти о ветеранах железной дороги и их вкладе в развитие нашей Родины, – такими словами выразили свою сердечную благодарность участники встречи поколений.

Железные — дороги, а люди — золотые

Я родилась и выросла в железнодорожном посёлке Глубоком. Судьбы большей половины населения нашего посёлка связаны с железной дорогой. И в каждой семье бережно хранят память о родных земляках железнодорожниках — надёжных защитниках нашей Родины, которые в годы Великой Отечественной войны доставляли на фронт войска, оружие, боеприпасы и вывозили с передовой раненых.

Для железнодорожников не было понятия «тыл». Везде был «фронт». Надо было восстанавливать разрушенные бомбёжкой пути, мосты, ремонтировать подвижной состав. И не всегда небо над головой было синим и спокойным. Часто приходилось работать и под вражеской бомбёжкой. Немало боевых и трудовых подвигов совершили мои земляки в годы войны. Забывать об этих людях мы не имеем права.

Недавно у нас прошла встреча с участником войны, бывшим начальником железнодорожного депо станции Глубокая И.А. Фильцовым. Иван Авдеевич рассказал нам о вкладе земляков-железнодорожников в дело освобождения нашей страны от фашистских захватчиков.

Это Лесников Андрей Егорович,

приведший первый поезд в Берлин, Бокатый Иван Тимофеевич — кавалер ордена Славы Трёх степеней — почётный железнодорожник, освобождал Северский Донец, форсировал Днепр, дошел до Берлина.

Сущенко Иван Уварович под бомбами водил поезд с воинскими эшелонами и техникой в Сталинград, за что награждён двумя орденами Ленина.

Это воины — железнодорожники П.С. Безмолитвенный, В.Л. Войтов, Н.А. Землянхин, И.С. Ерохин, И.С. Стольников, конегары паровозов Л.Ф. Федорова, З.М. Глазкова, В.И. Кольжанова, З.В. Литвинова. Это далеко не полный список.

Трудно назвать всех поименно. Многих уже нет среди нас. Для увековечивания памяти погибших тружеников стальных

магистралей — наших земляков был построен памятник. Спроектировал его Борис Семёнович Столбенко. В 1999 году памятник железнодорожникам перенесли в привокзальный парк. У памятника всегда лежат живые цветы. Сейчас это — одно из любимых мест нашей молодёжи.

Мы низко кланяемся тем, кто отдал жизнь в лихую годину, кто не дожил до пожилого возраста, и тем, кто сейчас на заслуженном отдыхе, но по-прежнему в боевом строю. С каждым годом их становится меньше. Они уходят, унося с собой память о войне, о боевых друзьях и командирах, о тех, кто не щадя своей жизни, устранял неисправности в горящих топках котлов паровоза о стариках и женщинах, восстанавливающих железнодорожные пути и мосты при бомбёжках.

Они уходят, а наш долг — навсегда запомнить их великий подвиг и рассказать о нем грядущим поколениям.

Катя ИВАНУШКИНА,
ученица Глубокинской
школы №1.