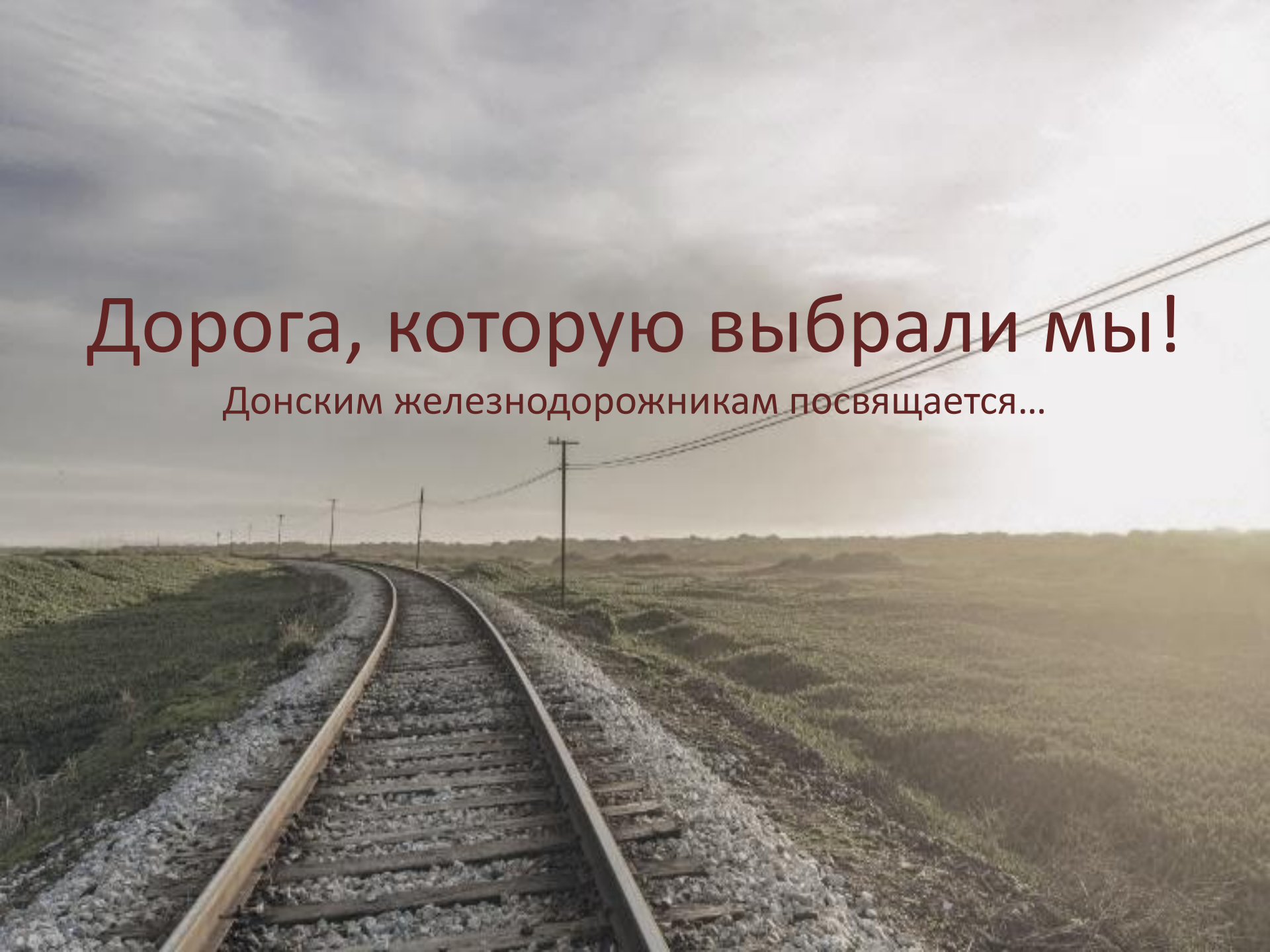


Дорога, которую выбрали мы!

Донским железнодорожникам посвящается...



День железнодорожника впервые был установлен приказом министра путей сообщения Российской империи князя Михаила Хилкова № 68 от 10 июля по новому стилю 1896 года.

После Октябрьской революции были отменены все царские праздники, в том числе и День железнодорожника. Традиция празднования Дня железнодорожника возобновилась лишь в 1936 году, в связи с выдвижением железнодорожниками предложения «...о Дне железнодорожника как о дне максимальных трудовых усилий во славу Родины...»

Согласно постановлению ЦИК СССР от 28 июля 1936 года за подписью председателя президиума ЦИК СССР Михаила Калинина праздник решено было проводить ежегодно 30 июля. Постановлением Совнаркома СССР от 9 июля 1940 года было решено «перенести празднование Всесоюзного дня железнодорожника в 1940 году на ближайший выходной день (воскресенье) – 4 августа. В будущем установить празднование Всесоюзного дня железнодорожника в первый выходной день (воскресенье) августа месяца».

38.ч. 65, 38

ПОЛИТИЧЕСКИЙ ОТДЕЛ
АЗОВО-ЧЕРНОМОРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ
г. Ростов на Дону, 1-я Советская, № 58.

22 августа 1935 г.

СЕКРЕТАРЬ Азово-Черноморского КРАЙКОМА ВКП(б)/
тов.ШЕБОЛДАЕВУ.

По инициативе Л.М.КАГАНОВИЧА 6-го сентября 1935г. во всех промышленных и районных центрах Союза организуется массовый праздник железнодорожников, в связи с приемом в Кремле, награждением железнодорожников и приказом Наркома о перестройке работы транспорта.

В Москве массовый праздник железнодорожников проводится в Центральном парке культуры и отдыха, на котором с речью выступит Л.М.КАГАНОВИЧ. Речь т.КАГАНОВИЧА будет транслироваться по Союзу.

Для того, чтобы массовый праздник железнодорожников по Азово-Черноморскому Краю прошел бы организованно, просим дать указания партийным, советским и профсоюзным организациям.

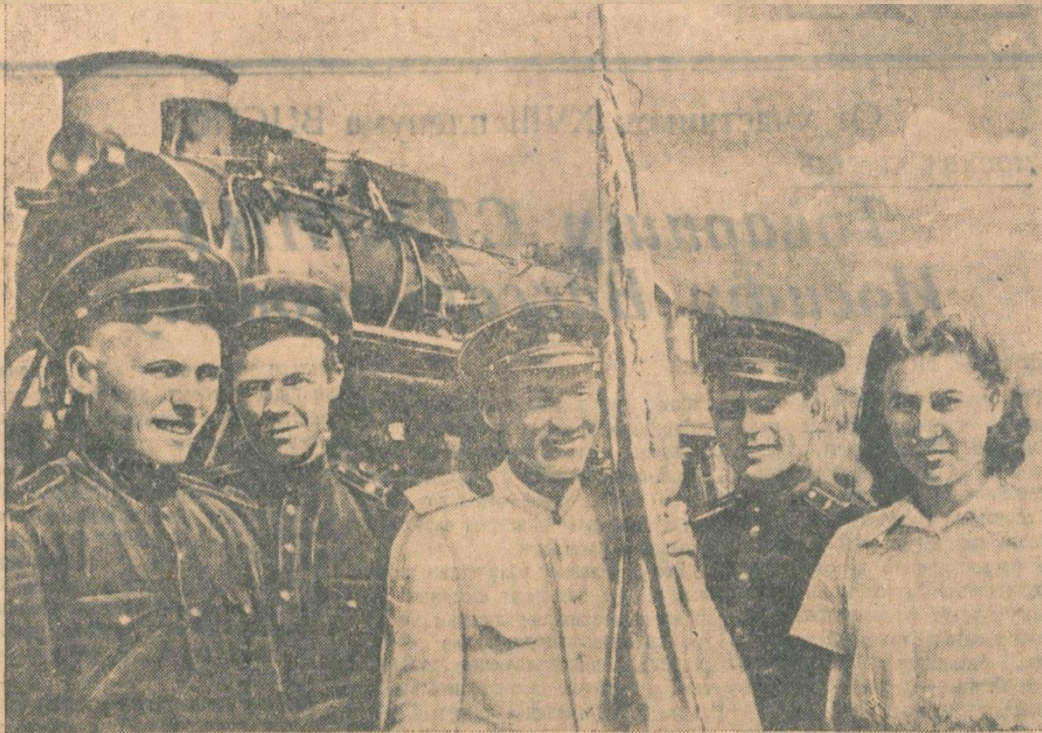
Проект постановления Бюро Азово-Черноморского Крайкома прилагается.

НАЧАЛЬНИК ПОЛИТОТДЕЛА
Аз.Чер.жел.дор: /Аматуни/

ЗАМ. НАЧАЛЬНИКА АЧЖД: /Данилов/

Молот (Ростов-на-Дону). 1948. 1 августа №152. с.2

В ОЗНАМЕНОВАНИЕ ПРАЗДНИКА



День и ночь через Батайск проходят составы, груженные зерном нового урожая. За своевременным продвижением хлебных эшелонов, за сохранностью зерна зорко следит созданный на станции комсомольско-молодежный пост. В социалистическом соревновании в честь Дня железнодорожника пост занял первое место на станции Батайск. На снимке: победители соревнования (слева направо) И. М. Тришин, М. И. Котов, диспетчер И. Ф. Лещенко, Н. Г. Алешенко и Н. К. Мирошниченко. Фото Г. Петрова.

Вклад строителей

Ровная линия опрятных домиков тянется с пустыря в сторону вокзала. 29 июля плотник тов. Каверин навесил двери у последнего дома городка паровозных бригад станции Каменоломни. Замечательный подарок водителям стальных локомотивов ко Дню железнодорожника сделали строители Ростовского восстановительного управления (пачальник тов. Исаенко). В новых домах расселяются машинисты, их помощники и кочегары.

Общая стоимость объектов, введенных в эксплуатацию строителями управления ко Дню железнодорожника, составляет 7 миллионов рублей. Для транзитных пассажиров ростовского вокзала оборудована гостиница, залы матери и ребенка.

Полностью восстановлен хирургический корпус Ростовской железнодорожной больницы. Получили значительное развитие угольные станции Шахтинского отделения Сулин, Власовские копи, Аксай и другие.

В соревновании за достойную встречу Дня железнодорожника выросли новые мастера строительных работ. Многие стахановцы уже выполнили свои пятилетние нормы. Среди них — штукатуры первого стройучастка тт. Тараканов, Людин, столяр Стрельников, бригадир подсобных работ тов. Жидкова, пиленщик тов. Козаченко и другие. Знатные люди управления не только сами перевыполняют нормы, но и учат молодых рабочих своему мастерству.

А. ИВАНОВ.

На 7 дней раньше срока

На Северо-Кавказской магистрали широко развернулось социалистическое соревнование работников станций и пунктов «Заготзерно» за выполнение годового плана погрузки хлеба к 7 ноября. Достигнуты первые успехи. На семь дней раньше срока дорога выполнила июльский план погрузки зерна нового урожая. Впереди, как и в прошлом году, инициаторы соревнования — сальские железнодорожники.

Комсомольцы и молодежь станции Мечетинская Сальского отделения дороги осуществляют непрерывный контроль за сохранностью перевозок зерна от колхозного тока до элеватора и от элеватора до места загрузки хлебных кольцевых маршрутов. Такие комсомольско-молодежные контрольные посты созданы почти на всех хлебопогрузочных станциях.



Сальское отделение Северо-Кавказской железной дороги достойно встречает Сталинский День железнодорожника. Июльский план погрузки хлеба выполнен досрочно. На снимке—отправка очередного, 86-го кольцевого маршрута со станции Сальск. Слева направо: стахановец, дежурный по станции Б. А. Сачин, главный кондуктор А. Ф. Строкань, машинист Н. В. Ищенко и комендант хлебного кольцевого маршрута Н. У. Колос.

Фото Р. Иванова.

На Северо-Кавказской магистрали

На Северо-Кавказской магистрали широко развернулось движение машинистов-тяжеловесников. Только за первое полугодие они провели на высоких скоростях 4.620 тяжеловесных составов и перевезли сверх нормы сотни тысяч тонн грузов. Особенно отличились в вождении тяжеловесных поездов машинисты Каменоломенского депо — тт. Зинковский, Потютинко, Латовия, Складенко, Тагайрогского депо — тт. Зиновьев, Шинман, Долгополов, Батайского депо — тт. Позин, Лукьянченко, Сальского депо — тт. Камбулов, Титаренко и другие.

На дороге создано 38 паровозных колоний «Пятилетку — в четыре года». Соревнуясь между собой, они показывают высокий класс работы. Коллектив пассажирской паровозной колонии Ростовского депо, которым руководит старший машинист тов. Костин, завоевал в июне первенство на дороге. Перевыполнены среднесуточный пробег на 23 километра, техническая скорость — на 3,5 километра в час, сэкономлено 3,2 тонны топлива и 7.502 рубля.

Многие машинисты магистрали соревнуются за сотни тысяч пробега между подъемочным ремонтом. Начало этому движению положил механик Ростовского паровозного депо тов. Ганченко. Его локомотив уже пробежал около 145 тысяч километров. Замечательный почин тов. Ганченко нашел горячую поддержку среди машинистов всех депо дороги. 57 локомотивов уже сделали пробег между подъемочным ремонтом от 80 до 100 тысяч километров, 12 паровозов пробежали более 100 тысяч километров.

Комсомольско-молодежная смена маневрового диспетчера станции Батайск тов. Лавриненко, а вслед за ней смена тов. Смолянинова первыми стали отправлять поезда с узловой гарантийной маркой. В движении за отличное качество работы включились тысячи паровозников, движенцев, вагонников, связистов и других работников. Коллектив дороги уже отправил около 2.000 составов с узловой гарантийной маркой.



ЦДНИРО. Ф.Р-3619. Оп.6. Д.692

Гарцуев Павел Николаевич (1905-1969),
начальник Северо-Кавказской железной дороги (1946-1959)

Родился в семье железнодорожника. В 14 лет поступил на работу в паровозное депо Октябрьской железной дороги. Работал техником по ремонту паровозов в том же депо, затем помощником машиниста и машинистом. После окончания Ленинградского института железнодорожного транспорта в 1934 году работал инженером станции Ленинград-Товарная-Витебск, заместителем начальника службы движения Октябрьской железной дороги. С 1940 года – начальник Кировской железной дороги.

В годы Великой Отечественной войны был уполномоченным наркомата путей сообщения по Карельскому фронту и членом Военного совета фронта. 5 ноября 1943 года указом Президиума Верховного Совета СССР за образцовое выполнение заданий начальнику Кировской железной дороги Гарцуеву Павлу Николаевичу было присвоено звание Героя Социалистического Труда с вручением ордена Ленина и золотой медали «Серп и Молот».

С 1946 по 1959 годы возглавлял Северо-Кавказскую железную дорогу. В эти годы широко внедрялись новые виды тяги, велась электрификация участка Адлер-Туапсе-Белореченская и перевод с паровозной на тепловозную тягу направления Волгоград, Сальск, Тихорецкая, Краснодар, Новороссийск. Была создана технически оснащенная сеть депо и пунктов по ремонту вагонов.

В период работы на СКЖД был награжден орденом Ленина, дважды удостоивался звания «Почётный железнодорожник».

19. О мероприятиях по дальнейшему техническому оснащению
углепогрузочных станций и строительству культурно-бы-
товых объектов на Шахтинском отделении Сев.Кав.ж.д.

/Т.т. Слушаенко, Резников, Ярцев, Левченко, Ранкин,
Чуканов, Гарцуев, Арутюнов, Пастушенко/.

Бюро Обкома ВКП(б) отмечает, что в связи с пуском в эксплуатацию новых шахт в 1950-51 г.г. и дальнейшим ростом погрузки угля, а также значительным повышением производства продукции промышленных предприятий и сельского хозяйства в районах, расположенных в пределах Шахтинского отделения дороги, необходимы немедленные меры по дальнейшему развитию, реконструкции и техническому оснащению углепогрузочных станций, ж.-д. узлов и строительству культурно-бытовых объектов.

Бюро Обкома ВКП(б) постановляет:

1. Обязать начальника Северо-Кавказской железной дороги тов. Гарцуева, начальника РСВУ тов. Исаенко, начальника Шахтинского отделения дороги тов. Резникова полностью выполнить объем капитальных работ, намеченный планом 1951 года.

2. Принять к сведению заявление начальника Сев.Кав. ж.д. тов. Гарцуева и начальника Кавказского округа ж.д. тов. Арутюнова, что в план перспективного проектирования 1951 года включены объекты строительства на 1952 год по Шахтинскому отделению, предусматривающие улучшение культурно-бытовых условий железнодорожников отделения, а именно: строительство жилых домов по станциям Шахтная, Горная, 18 км, строительство школы на станции 18-й километр, восстановление ж.д. клуба на станции Каменоломни, строительство вокзалов на станциях Горная, 27 километр, строительство складов для грузов на ст. Каменоломни, Горная.

3. В связи с вводом в эксплуатацию новых шахт Ростовского угольного комбината, а также строительством новых промышленных предприятий в районе отделения (Локомотивстрой, Донгавстрой, Электродный завод и другие) просить Министра Путей сообщения тов. Бещева дать указание Киев-транспроекту и Центральному Планово-Экономическому отделу МПС ускорить проектирование важнейших объектов и выделить средства на осуществление комплексного развития Шахтинского отделения в период 1952-53 г.г., предусмотрев в первую очередь выполнение работ по реконструкции станций Горная, Каменоломни, Новочеркасск с учетом осуществления электропечи на участке Лихая-Батайск; автоблокировке на участке Ростов-Каменоломни-Лихая; реконструкции электро-снабжения на станциях Каменоломни, Звереве; устройству канализации Каменоломенского железнодорожного узла; строительству питьевых водопроводов на станциях Несветай, Каменоломни и 27 км; строительству здания Шахтинского отделения дороги; восстановлению вокзалов и служебных помещений на всех станциях отделения; строительству дома для паровозных бригад на ст. Каменоломни; строительству столовых на станциях Сулин и Звереве.

4. Просить Министра Путей сообщения тов. Бещева в связи с резким увеличением объема работы станций Горная, 27-й километр, Михайло-Леонтьевская, 18-й километр удовлетворить просьбу Северо-Кавказской железной дороги о повышении классности этих станций.

Постановление бюро Ростовского обкома
ВКП (б) от 14 июня 1951 года

ЦДНИРО. Ф.Р-9. Оп.1. Д.1303. Л.13-13об.



2. О мерах по улучшению обслуживания пассажиров на Северо-Кавказской железной дороге.

(Т.т. Гарпуев, Сухаренко, Мелкадае, Пустовойтов, Лобанов, Ганжа, Суичиезов, Самосудов, Ковалев, Киселев).

В целях устранения отмеченных недостатков в обслуживании пассажиров и своевременной подготовки дороги к летним пассажирским перевозкам бюро Обкома ВКП(б) постановляет:

1. Считать важнейшей задачей коллектива Северо-Кавказской дороги выполнение постановления Совета Министров Союза ССР № 4946 от 31 октября 1949 года "Об улучшении обслуживания пассажиров на железных дорогах" и обеспечение своевременной подготовки хозяйства дороги и кадров к летним пассажирским перевозкам 1952 года.

2. Объявить начальника дороги т. Гарпуева, начальников служб: пассажирской т. Ваденкина, движения т. Садовникова, вагонной т. Руга, пути т. Титова, паровозной т. Волкова, связи т. Мисенко, начальников отделений дороги: Ростовского т. Котляренко, Шахтинского т. Резникова, Сальского т. Симонова:

а) к 1 мая 1952 года произвести необходимый ремонт и навести порядок на вокзалах, привокзальных площадях, перронах, пассажирских платформах, остановочных пунктах, путевых будках и кавармах, жилых зданиях, к этому же сроку произвести очистку и окраску всех путевых и станционных указателей.

б) к 15 мая с.г. отремонтировать весь эксплуатационный парк пассажирских вагонов, обратить особое внимание на качество ремонта вагонов, обеспечить их надлежащее санитарное состояние и закончить радиофикацию дальних и местных поездов.

в) Упорядочить работу билетных касс, справочных бюро, камер хранения, радиопулов, обеспечить вагоны библиотечками, настольными играми. Все пригородные поезда оборудовать электроосвещением.

г) Обратить особое внимание на выполнение графика движения пассажирских поездов и обеспечить 100-процентное их отправление и проследование.

3. Объявить начальника дороги т. Гарпуева:

а) Укрепить пассажирскую службу дороги, Ростовский пассажирский отдел, резерв проводников и вокзалы опытными квалифицированными работниками и рассмотреть вопрос о закреплении проводников за вагонами пригородных поездов.

б) Построить в 1952 году павильоны и платформы на остановочных пунктах 22, 29 километров, Шахтинского отделения, 14, 827, 702, 750, 704 и 717 километров, Ростовского отделения. Закончить к 1 июня восстановление камер хранения на станции Ростов-Главная, вокзалов на станциях Морская, Сивяевская к 15 мая с.г. Устранить к 1 мая 1952 года недостатки по вокзалу Марцево, Новочеркасск, Локомотивстрой.

4. Объявить начальника дорожной конторы ресторанов и буфетов т. Козлова к 1 мая с.г. отремонтировать помещения на вокзалах (киоски и лотки) и улучшить работу буфетов и ресторанов, повысить культуру в торговле, обеспечить буфеты и рестораны необходимым ассортиментом товаров, улучшить качество приготовляемых блюд.

5. Объявить начальника Ростовского строительно-восстановительного управления т. Исаенко выполнить весь объем строительных работ в установленные сроки по восстановлению багажного пакгауза на станции Ростов-Главная, вокзалов с полным их благоустройством на станциях Батайск и Горная. Устранить недостатки по вокзалу станции Зверево.

9. О внедрении передовых методов труда в локомотивном хозяйстве Северо-Кавказской железной дороги.

(Т.Г.Гарцуев, Стукалов, Маликов, Мазуров, Власов, Морозов, Пузиков).

Бюро Обкома КПСС отмечает, что коллектив Северо-Кавказской железной дороги в ответ на Обращение ЦК КПСС и всесоюзного совещания актива работников железнодорожного транспорта стал более умело и правильно использовать технику, применять передовую технологию, шире внедрять наиболее совершенные методы труда.

На этой основе на дороге развернулось соревнование машинистов - водителей тяжеловесных составов. Так, если в 1953 году на дороге было проведено 19.138 тяжеловесных поездов, то в 1954 году таких поездов было проведено уже 39.903 и перевезено сверх нормы 10.240 тыс.тонн народнохозяйственных грузов, при этом экономия составила 5,9 млн. рублей. Наибольшее количество тяжеловесных поездов за 1954 год проведено по Ростовскому отделению - 9401, Шахтинскому - 8580, Кавказскому - 5934.

Лучшие образцы вождения тяжеловесных составов на высоких скоростях показали машинисты депо Таганрог т.т.Гриценко, Безрученко, Штанько, депо Кавказская т.т.Долженко, Кашарный, Ходыкин, депо Каменоломни т.т.Репетин, Шавшин, депо Тихорецкая т.т.Андреев, Самосейко, Щербаков и другие.

Пример умелого использования мощности паровоза новой серии показал машинист - новатор Кавказского паровозного депо т.Долженко. На участке в 208 км. Невинномысская - Тихорецкая он стал водить тяжеловесные поезда без остановки для набора воды и чистки топки. Каждый такой безостановочный рейс уравнивает техническую скорость с коммерческой, дает 2 тонны экономии условного топлива и 2994 рубля денежных средств.

Этот почин был поддержан другими паровозными бригадами. В результате за второе полугодие 1954 года проведено 7900 "безводных" - безостановочных рейсов и за два месяца текущего года - 4846.

Улучшая дальнейшее использование локомотивов, паровозники в содружестве с движущими, работая с уменьшенным парком паровозов, в январе на 15 и в феврале на 23 обеспечили повы-

шенные размеры движения, дав при этом экономию угля свыше 25 тыс.тонн и около 4 млн.рублей государственных средств.

Ценную инициативу по сокращению простоя паровозов в промывочном ремонте проявила комплексная бригада паровозного депо Батайск под руководством инженера т.Родионова. Разработав и внедрив новую передовую технологию промывки паровозов по уплотненному графику, коллектив депо в 1954 году сократил простой паровозов на промывочном ремонте ниже нормы на 4 часа.

На Северо-Кавказской дороге есть немало замечательных примеров лунинского умелого ухода за техническим состоянием паровоза и увеличения его межремонтных пробегов. Так, машинист депо Ростов т.Ганченко довел пробег своего пассажирского паровоза при норме 95 тыс.км до 196 тыс.км, а машинист-тяжеловесник депо Таганрог т.Штанько превысил в два раза норму межподъемочного пробега. Больших межремонтных пробегов добились в целом коллективы таких депо, как Таганрог и Батайск.

Лучшие машинисты депо станции Ростова т.т.Астафонов, Ганченко, Шарапов, станции Таганрог т.Савчук, станции Сальск т.т.Алексеев, Кузнецов, Батайска т.т.Авилов, Абраменко и другие, применив передовые методы отопления паровозов, добились в 1954 году значительной экономии топлива.

Однако передовые методы работы отдельных машинистов и коллективов во многих паровозных депо дороги не получили широкого распространения. Движение машинистов-тяжеловесников на дороге до сих пор не стало массовым. Все еще формируется и отправляется большое количество неполновесных и неполноставных поездов, которыми только за вторую половину 1954 года было недоотправлено более 240 тыс.тонн груза.

Не нашел широкого применения на дороге и метод промывочного ремонта паровозов по уплотненному графику депо станции Батайск. Простой паровозов в промывочном ремонте в целом по дороге за 1954 год по тяжелой серии паровозов превышает норму на 5,5 часа, а по остальным сериям на 2,2 часа.

Простой паровозов в среднем и подъемочном ремонте по всем депо дороги также значительно превышает установленные нормы.

Вследствие невыполнения этих показателей дорога теряет ежегодно до 10 млн.рублей, а руководители дороги и политотдел, имея на дороге хорошие примеры освоения передовой технологии ремонта паровозов, по-настоящему не занялись распространением передового опыта.

Недостаточно организована работа по развитию на дороге движения за увеличение межремонтных пробегов паровозов. В сравнении с 1953 годом в прошедшем году пробеги паровозов в грузовом движении по депо Ростов, Сальск и другим, вместо увеличения, снижены.

Кимстач Александр Карлович (1908-1982),
начальник Северо-Кавказской железной дороги (1961-1975)



ЦДНИРО. Ф.Р-3619. Оп.6. Д.690

Родился в семье железнодорожника. С 15 лет - рабочий топливного склада железнодорожной станции, затем помощник машиниста и машинист паровоза в депо Новороссийск. В 1928 году окончил профтехшколу путей сообщения, став квалифицированным паровозником. После окончания Ростовского института инженеров железнодорожного транспорта работал старшим инженером, начальником паровозного депо, начальником локомотивной службы, заместителем начальника Дальневосточного и Урало-Сибирского округов железных дорог.

Великая Отечественная война застала его в должности заместителя начальника Центрального управления паровозного хозяйства. Будучи уполномоченным Государственного Комитета Обороны и Министерства путей сообщения обеспечивал своевременные перевозки грузов для нужд армии.

С 1946 по 1961 годы возглавлял Кишинёвскую, Рязано-Уральскую, Приволжскую железные дороги.

Северо-Кавказскую железную дорогу возглавил в 1961 году. С его именем связаны развитие и техническая реконструкция СКЖД, перевод на электрическую тягу, сокращение сроков перевозки пассажиров и доставки грузов.

4 августа 1966 года за выдающиеся успехи, достигнутые в выполнении заданий семилетнего плана перевозок, развитии и технической реконструкции железных дорог Кимстачу Александру Карловичу было присвоено звание Героя Социалистического Труда с вручением ордена Ленина и золотой медали «Серп и Молот».

Первый рейс «Тихого Дона»



Хороший подарок преподнесли трудящиеся Дона в первые дни нового года железнодорожники Северо-Кавказской магистрали. Вчера из Ростова в первый рейс до Москвы отправился новый, замечательно оборудованный скорый поезд № 45/46 «Тихий Дон». На перроне Ростовского вокзала собрались многочисленные представители трудящихся города. Они осмотрели новый состав, беседовали с железнодорожниками, членами поезда бригады. В беседах приняли участие секретари Ростовского обкома КПСС М. С. Соломенцев, В. Ф. Мазовка, М. К. Фоменко, А. Н. Соколов, Ф. Ф. Шаламов, председатель Ростовского облисполкома И. А. Бондаренко.

Репортаж о поезде «Тихий Дон» читайте на 4-й странице сегодняшнего номера «Молота».

На снимке: поезд «Тихий Дон» перед отправлением в Москву.

Фото Н. Симонова.

3 января 1966 года в первый рейс отправился новый фирменный скорый поезд №45/46 «Тихий Дон» сообщением Ростов-на-Дону – Москва – Ростов-на-Дону. Его вагоны были окрашены в тёмно-синий цвет с красной подоконной полосой. Проводники были одеты «с иголочки» - в сине-красную форму. При его отправлении и прибытии на вокзале всегда играла мелодия «Ростов-город, Ростов-Дон».

В 1971 году ему было присвоено звание «Лучший поезд страны».

ГАРО. Ф_1_Д-63№49_1



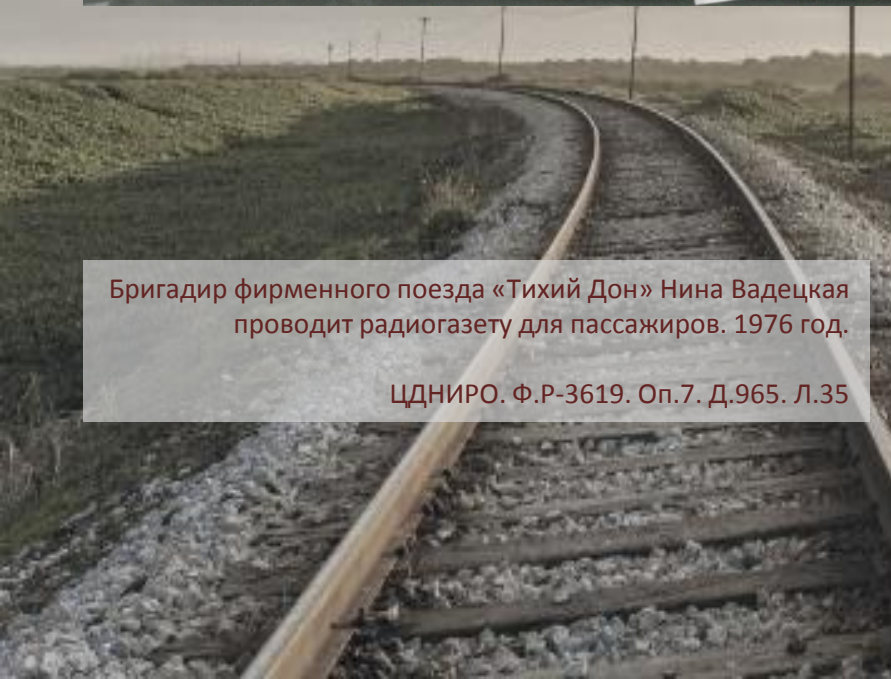


Комсомольско-молодежная бригада фирменного поезда «Тихий Дон». 1976 год.
ЦДНИРО. Ф.Р-3619. Оп.7. Д.965. Л.1



Механик-бригадир комсомольско-молодёжной бригады имени 25-го съезда КПСС фирменного поезда «Тихий Дон» А.И. Коплунов проводит инструктаж с членами бригады. 1976 год.

ЦДНИРО. Ф.Р-3619. Оп.7. Д.965. Л.3



Бригадир фирменного поезда «Тихий Дон» Нина Вадецкая проводит радиогазету для пассажиров. 1976 год.

ЦДНИРО. Ф.Р-3619. Оп.7. Д.965. Л.35



Постановление бюро Ростовского обкома КПСС от 4 мая 1966 года и список работников Северо-Кавказской железной дороги, представленных к правительственным наградам.
ЦДНИРО. Ф.Р-9. Оп.2. Д.212. Л.242-244

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

Бюро Ростовского обкома КПСС
11 8 11.05 4.V.1966г.

О представлении к награждению орденами и медалями СССР рабочих, инженерно-технических работников и служащих предприятий Министерства путей сообщения СССР.

В соответствии с постановлением ЦК КПСС о награждении работников предприятий и организаций Министерства Путей Сообщения СССР бюро обкома КПСС

ПОСТАНОВЛЯЕТ:

Представить к награждению орденами и медалями СССР за достигнутые успехи в выполнении государственных заданий наиболее отличившихся работников предприятий и организаций Министерства Путей сообщения СССР по Ростовской области:

- Орденом "Знак Почета" - 2 человека
- Медалью "За Трудовую доблесть" - 2 человека
- Медалью "За Трудовое отличие" - 1 человека

СПИСОК

представленных к награждению орденами и медалями Союза ССР рабочих, инженерно-технических работников и служащих Северо-Кавказской железной дороги по Ростовской области

№ пп	Фамилия, имя, отчество	Должность	Место работы	Пол	Год и место рождения	Национальность	Партийность	Образование	Стаж работы	на об- щ. н.д. трансп.	Какими орденами и медалями награжден
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12

Орденом "ЗНАК ПОЧЕТА"

ВОЛЧЕК Яков Львович	начальник службы	Служба движения	Мужской	1911г., город Витебск, Белорусской ССР	Еврей	Член КПСС	Высшее	38	38		Орденом Трудового Красного Знамени, орденом Отечественной войны II-степени, 2-ми медалями
МАЛИКОВ Василий Николаевич	главный инженер	Управление дороги	Мужской	1910г., город Нахичевань, Азербайджанская ССР	Русский	Член КПСС	Высшее	33	31		Орденом "Знак Почета"

Медалью "За Трудовую доблесть"

МЕЛАНЧЕНКО Александр Сергеевич	заместитель начальника	Северо-Кавказская жел. дор.	Мужской	1914г., город Ташкент, Узбекской ССР	Украинец	Член КПСС	Высшее	36	36		Орденами: Красной Звезды, Трудового Красного Знамени, Знак Почета и I-й медалью Не награждался
МЕЛЬНИЧУК Виктор Николаевич	старший инженер	Служба сигнализации и связи	Мужской	1930г., деревня Мышицы, Высокосовский р-н, Брестской обл.	Белорус	Беспартийный	Среднетехническое	16	16		

Медалью "За Трудовое отличие"

КОРОВКИНА Анна Николаевна	старший инженер	Планово-экономический отдел дороги	Женский	1918г., деревня Золотаревка, Выжевского района, Смоленской области	Русская	Беспартийная	Высшее	25	22		не награждалась
------------------------------	-----------------	------------------------------------	---------	--	---------	--------------	--------	----	----	--	-----------------

РОСТОВСКИЙ ОБКОМ КПСС
СЕКРЕТАРЬ
79

А.А.А.

" " мая 1966 г.



Члены общественного конструкторского бюро локомотивного депо Батайск. 1967 год.
ЦДНРО. Ф.Р-3619. Оп.6. Д.98



Передовики производства
локомотивного депо Батайск. 1967 год.
ЦДНИРО. Ф.Р-3619. Оп.6. Д.100. Л.1



Проводы в последний рейс перед уходом на пенсию
ударника коммунистического труда В.И. Кириченко.
Локомотивное депо Батайск. 1967 год.
ЦДНИРО. Ф.Р-3619. Оп.6. Д.100. Л.2



Ударник коммунистического труда, дежурный по станции Каменская Александр Землянухин. 1968 год. ЦДНИРО. Ф.Р-3619. Оп.6. Д.176

Сегодня - Всесоюзный День железнодорожника

Большой конвейер

НАРЯДУ с Северо-Кавказской на территории нашей области пролегают пути еще трех железных дорог, входящих в большой транспортный конвейер страны. В канун праздника корреспондент «Молота» обратился к работникам этих магистралей и попросил их рассказать о делах коллективов. Вот что они сообщили:

И. Г. СЕМЕНКОВ — начальник Лиховского отделения Юго-Восточной железной дороги.

— За семь месяцев последнего года пятилетки коллектив нашего отделения отправил различных народнохозяйственных грузов на 170 тысяч тонн больше плана. Перевыполнено задание по погрузке зерна, угля, нефтепродуктов. Сейчас, развивая соревнование за достойную встречу XXIV съезда КПСС, усиливаем работу по отгрузке сельскохозяйственных машин в северные районы страны. У нас действуют общественные посты по контролю за продвижением хлебных маршрутов.

Хорошо трудятся коллективы станций Черкасская, Морзовская, Белая Калитва. Ускоренными темпами ведут они погрузку грузов. В целом по отделению ежемесячно отправляется на 20—30 вагонов больше задания. В ответ на Письмо ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ «Об улучшении использования резервов производства и усилении режима экономии в народном хозяйстве» железнодорожники изыскивают и вводят в действие новые возможности лучшего использования транспортных средств. Так, только в прошлом месяце в результате уплотненной погрузки было высвобождено 672 вагона.

П. И. БОКАРЕВ — дежурный по станции Матвеев Курган Донецкой железной дороги.

— Встан на ударную предсъездовскую вахту, наш коллектив добивается высоких показателей в труде. Перевыполнен семимесячный план, успешно выполняются обязательства по досрочному завершению пятилетки. В канун Дня железнодорожника коллективу вручено переходящее Красное знамя Иловянского отделения дороги и райпрофсожа.

Сейчас основная наша забота — своевременно производить выгрузку материалов для колхозов и совхозов. Стремимся делом ответить на Постановление июньского (1970 г.) Пленума ЦК КПСС, железнодорожники станции досрочно разгружают вагоны с продукцией для села. Идут лесоматы, различные химикаты. Отлично трудятся машинист тепловоза Д. Кривошеев, дежурный по станции — С. Богуславский, старший стрелочник А. Анцибор и многие другие.

Г. А. КЛЕЙМЕНЧИЧЕВ — дежурный по станции Котельниково Приволжской железной дороги.

— Наш участок дороги принимает к Ростовской области. К нам, с Дона на Волгу, идут сейчас составы с зерном, лесом и другими народнохозяйственными грузами. Мы стремимся работать в контакте с тружениками Северо-Кавказской магистрали.

Ко Дню железнодорожника наш коллектив пришел с хорошими результатами. Перевыполнен полугодовой план, на 18 процентов перекрыто задание по погрузке. У нас составлен комплексный план более эффективного использования подвижного состава, согласно которому мы ежемесячно высвобождаем семь вагонов для дополнительной перевозки грузов. Это позволяет нам быстрее отправлять машины для села и другие грузы. В соревновании за достойную встречу XXIV съезда КПСС хорошие результаты добиваются составитель поездов П. С. Меркулов, стрелочница М. Ф. Меговская и другие. День железнодорожника они встречают достойными трудовыми делами.

Герой Советского Союза, дежурный по парку станции Баттальский В. А. БОГДАНЕНКО. С хорошими результатами в труде пришел он к празднику — Дню железнодорожника.
Фото Р. Иванова.

С ПРАЗДНИКОМ ВАС, ТОВАРИЩИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ!



Молот
(Ростов-на-Дону).
1971.
1 августа.
№179. с.1

В РАЗВИТИИ производственных сил нашей страны заметная роль принадлежит железнодорожному транспорту, на его долю приходится более трех четвертей внутреннего грузооборота. Именно поэтому партия и правительство уделяют так много внимания развитию железнодорожного транспорта, укреплению его материально-технической базы, повышению благосостояния тружеников стальных магистралей.

Важные экономические районы страны обслуживает Северо-Кавказская железная дорога. Ее грузооборот все время растет. Этот рост отражает неуклонный подъем промышленности и сельскохозяйственного производства Дона и всего Северного Кавказа. С. И. И. д. т. т. т.

не превратилась в одну из современных, технически оснащенных магистралей страны.

За достигнутые успехи в выполнении пятилетнего плана перевозок народнохозяйственных грузов и особенно в улучшении транспортного обслуживания сельского хозяйства коллектив дороги награжден высшей государственной наградой — орденом Ленина.

Хорошо начали труженики дороги и первый год новой пятилетки. За полугодие план перевозок перевыполнен и по объему выше соответствующего периода 1970 года на три миллиарда тонно-километров. Государственный план перевозок сельскохозяйственных грузов ускорил 1971 года

коллектив дороги решил выполнить досрочно и свое слово держит твердо.

Много добрых дел и на счету у коллектива Лиховосинского отделения Юго-Восточной железной дороги. Он так же достойно несет сегодня свою почетную трудовую вахту.

С праздником вас, дорогие товарищи железнодорожники! Успехов вам в борьбе за осуществление решений XXIV съезда КПСС, за выполнение планов девятой пятилетки.

На снимке: передовой машинист тепловоза Сельского локомотивного депо ударник коммунистического труда А. И. НЕМОВ готовит к отправке тепловозный состав с зерном нового урожая со станции Мечетовской. Фото Э. Недери.

ПОЧЕРК ГЕРОЯ



Молот
(Ростов-на-Дону).
1971.
5 августа.
№ 182. с.1

Есть люди, рядом с фамилиями которых постоянно стоит слово «первый». Это инициативные, творчески влюбленные в свою профессию труженики, прагматичные социалистического соревнования за выполнение народнохозяйственных задач. Именно таким по праву называют на станции Лихая составителя поездов Степана Ильича Чернышова.

Несколько лет назад Степан Ильич выступил инициатором внедрения на станции передовых методов формирования и расформирования поездов без меловой разметки на вагонах. Он первым стал формировать поезда по плану, заранее составленному на основании данных места въезда вагонов.

Он же — зачинатель социалистического соревнования за скоростное выполнение каждой производственной операции при обработке поездов. При формировании поездов на выставке он успешно применяет передовой метод серийных толчков, благодаря чему обеспечивает ускорение сортировки вагонов.

Одним из первых С. И. Чернышов поддержал и пошел саратовцев — стал сдавать «продукцию» с первого предъявления. Творческое применение передовых приемов труда позволяет ему постоянно перевыполнять нормы выработки. За минувшую пятилетку передовой составитель благодаря сокращению простоев сэкономил 15,200 вагонов. Им сформировано 3,130 тяжеловесных поездов, в которых дополнительно перевезено 584,5 тысячи тонн народнохозяйственных грузов. Используя скоростной метод обработки поездов, Чернышов за пятилетку сберек 125 тысяч вагоно-часов. Личную пятилетку выполнил за 4 года и 10 месяцев.

Труд С. И. Чернышова был отмечен высокой наградой Родины — орденом Ленина. А по итогам работы в минувшей пятилетке ему присвоено звание Героя Социалистического Труда.

Успешно начал С. И. Чернышов и первый год новой пятилетки. Бригада составителей, которой он руководит, нормы выработки выполняет на 105—107 процентов.

С совсем недавно коллектив Министерства путей сообщения и профсоюз ЦК профсоюз «Работы железнодорожного транспорта» присвоили С. И. Чернышову звание лучшего по профессии.

Б. БОРОДИН.

На снимке: составитель поездов станции Лихая, Герой Социалистического Труда С. И. ЧЕРНЫШОВ. Фото А. Иванова.



ТРУДОВЫЕ ДИНАСТИИ ДОНА

В Сальском локомотивном депо хорошо знают династию Штепа. Здесь работал глава династии, ныне пенсионер, Александр Романович Штепа. Сейчас в депо работают четыре его сына: Валерий и Вячеслав — слесари, Сергей — помощник мастера, Владимир — машинист. На различных должностях работают в депо их жены — Людмила, Валентина, Любовь и Галина. На этом снимке вы видите Людмилу, Валерию, Валентину, Галину, Вячеслава со своим сыном и его жену Любовь, Анну Родионовну и Александра Романовича, Сергея и Владимира ШТЕПА.

Фото Б. Каралкина
и Е. Недери.





Машинист электровоза локомотивного депо Батайск Георгий Петрицын, представитель трудовой династии железнодорожников. 1980 год.

ЦДНИРО. Ф.Р-3619. Оп.7. Д.2394

Молот (Ростов-на-Дону). 1974. 5 декабря. №285. с.3



Г. ПЕТРИЦЫН.
Машинист электровоза
локомотивного депо Батайска.

ПОЛВЕКА назад в Батайске жили в основном железнодорожники и их семьи. А ведущая профессия — машинист. Эта нелегкая, но почетная профессия вбирала в себя все лучшее от рабочего человека, и обладать ею, быть машинистом считалось во многих семьях большой радостью.

С этим понятием рос и я в семье, в кругу друзей. Когда пришел день мне самому взять в руки железный чемоданчик

машиниста, радости не было предела.

И хотя сейчас в нашей семье 7 человек с высшим образованием, она все-таки по праву пока считается династией машинистов. Члены нашей семьи возили грузы на строительство Ростсельмаша и Днепрогэса. Грудью стояли у стен Сталинграда и брали Берлин. Кровью и потом истекали у паровозных котлов, но вместе со всем советским народом выстояли и победили.

Представители нашей трудовой династии досрочно выполнили задание четырех лет пятилетки. Поддерживая инициа-

тиву передовиков Северо-Кавказской железной дороги, обязуемся выполнить пятилетку досрочно, ко Дню железнодорожника — 3 августа 1975 года.

Не случайно все члены нашей династии стараются вносить свой посильный вклад в дело укрепления мира. Я, например, уже в течение четырех лет один раз в три месяца в свой выходной день выхожу на работу. Заработанные в этот день деньги перечисляю в фонд Советского Комитета защиты мира. Вместе с нашими трудовыми делами пусть это будет скромным подарком 30-летию Победы.



Один из лучших машинистов локомотивного депо
Батайск, Герой Социалистического Труда
Пётр Алексеевич Руденко

ЦДНИРО. Ф.Р-3619. Оп.7. Д.1341



Общественный инспектор по безопасности Пётр
Руденко проверяет работу аппаратов электровоза.
1980 год.

ЦДНИРО. Ф.Р-3619. Оп.7. Д.2040. Л.7



Мастер автоматнo-автoстoпнoгo цехa лoкoмoтивнoгo дeпo Бaтaйск В.Г. Пaнюрин пoкaзывaeт учaщимсa ГПТУ-25 тeхнoлoгичeскую oснaсткy цeхa. 1980 гoд.
ЦДНИРО. Ф.Р-3619. Оп.7. Д.2404



Делегат XVIII съезда ВЛКСМ машинист
локомотивного депо Батайск Сергей Ильин.
1978 год.

ЦДНИРО. Ф.Р-3619. Оп.7. Д.1827. Л.1,2





Вручение путёвки машинисту Ю.С. Бондареву для ведения эстафетного поезда с хлебом Кубани. 1978 год.
ЦДНИРО. Ф.Р-3619. Оп.7. Д.2040. Л.1



ЦДНИРО. Ф.Р-9. Оп.104. Д.905

Котляренко Фёдор Макарович (1929-2016),
начальник Северо-Кавказской железной дороги (1980-1995)

Родился в семье железнодорожника. Вся жизнь Фёдора Макаровича была связана с железной дорогой. Начал трудовой путь слесарем паровозного депо Иловайская. После окончания Ростовского института инженеров железнодорожного транспорта работал на Печерской железной дороге, был начальником Вологодского отделения Северной железной дороги.

В 1977 году был назначен первым заместителем начальника Северо-Кавказской железной дороги, а в 1980 году возглавил СКЖД. Он выступил инициатором строительства Западного обхода Ростовского железнодорожного узла и Батайского обхода, что позволило повысить пропускную способность магистрали. Под руководством Ф.М. Котляренко активно внедрялась передовая техника, были автоматизированы системы управления, построены грузовая станция Ростов-Западный, сортировочные узлы Батайск и Марцево, новый вокзал Ростов-Главный.

В 1999 Фёдор Макарович Котляренко был удостоен звания Почетный гражданин города Ростова-на-Дону. В 2014 году он стал Почетным гражданином Ростовской области.

В декабре 2011 года пассажирскому электровозу ЭП1М (станция приписки Новороссийск) было присвоено имя «Федор Котляренко».

Дважды удостоивался звания «Почётный железнодорожник».

В 1983 году был построен западный обход Ростовского железнодорожного узла, протяжённостью 16,3 км. Благодаря обходу транзитные грузовые поезда со стороны Таганрога, минуя Ростов-на-Дону, попадают на станцию Батайск.



Новая станция Западного обхода – Первомайская.
ЦДНИРО. Ф.Р-3619. Текущий архив



Отделка пути на русловом мосту через Дон.
ЦДНИРО. Ф.Р-3619. Текущий архив

На строительстве Западного обхода
Ростовского железнодорожного узла.



Подбивка участка пути машинами.
ЦДНИРО. Ф.Р-3619. Текущий архив



Передовая бригада путейцев
строительно-монтажного поезда -550.
ЦДНИРО. Ф.Р-3619. Текущий архив



30 декабря 1983 года состоялось торжественное открытие движения по Западному обходу Ростовского железнодорожного узла.
ЦДНИРО. Ф.Р-3619. Текущий архив





<https://www.moypolk.ru/>

Всеволоду Геннадьевичу Дохненко — почётному железнодорожнику, кавалеру ордена Октябрьской Революции, машинисту электровоза депо Ростов

МАШИНИСТ

Там, где реки, там, где горы,
Где родных полей просторы,
В летний зной, в пургу, в мороз
Я веду электровоз.
До Москвы — родной столицы, —
Как на крыльях быстрой птицы,
Пассажиров я домчу,
«Тихим Доном» прокачу.
Мне не страшен ветра свист,
С ветром дружит машинист!



Костарев Н. Весёлый телевизор. — Р н/Д, 1984, с.100.
Из личной библиотеки Абрамовой Е.Л.

Из автобиографии Дохненко В.Г. (1953 г.):

«... В июле 1942 года я был призван в ряды Красной армии и направлен в 3-е Военное пехотное училище... В октябре 1942 года вместе с училищем был направлен на фронт и 27 ноября 1942 года в боях под селением Ардон (Северный Кавказ) был ранен... В декабре 1943 года был демобилизован как инвалид 2-й группы. В феврале 1944 года поступил на работу в Управление Северо-Кавказской железной дороги в паровозную службу в отдел топлива на должность ревизора по топливу, где проработал до октября 1950 года. Работая в Управлении дороги, учился в школе рабочей молодежи №2. В октябре 1950 года приказом начальника округа был зачислен на двухгодичные среднетехнические курсы паровозников при Ростовском техникуме железнодорожного транспорта, который окончил в 1952 году. В настоящее время работаю в паровозном депо Ростов-на-Дону в качестве помощника машиниста и продолжаю учиться в строительном институте на инженерно-экономическом факультете. Имею правительственные награды: медали «За оборону Кавказа», «За отвагу», «За победу над Германией», «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945» и значок по приказу начальника дороги «Отличный паровозник». По приказу от 31 марта 1947 года имею звание техника-лейтенанта тяги...»



*Ведёт дорога через всю страну –
Обычная железная дорога.
Из Тишины уводит в Тишину,
И от порога, прямо до порога;*

*Из дали - в даль, сквозь времена и сны;
От станции – до станции, и – дальше...
Движением ритмичным и сквозным,
Вперёд идут составы в чётком марше.*

*Без остановок, чтобы не случилось,
«Быстрее, сильнее, надёжней!» - наш девиз,
Стальной магистралью устремилась,
Сквозь время и пространство наша жизнь.*

*И слаженный оркестр локомотивов,
Торжественно поёт на всю страну,
Дорожные напевы горделиво,
С пути победного ни разу не свернув.*

Татьяна Ветрова