A photograph of railroad workers in orange safety vests working on tracks. In the background, a train with a green and red locomotive is visible. The text is overlaid in yellow on the image.

Презентация «ДЕНЬ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКА»
подготовлена специалистами архива
Каменского района
Зотовой Викторией Александровной,
Соколовой Еленой Владимировной,
заведующей МБО МЦБ Каменского района
Цуркан Татьяной Ильиничной и
библиографом МЦБ Каменского района
Донченко Еленой Владимировной



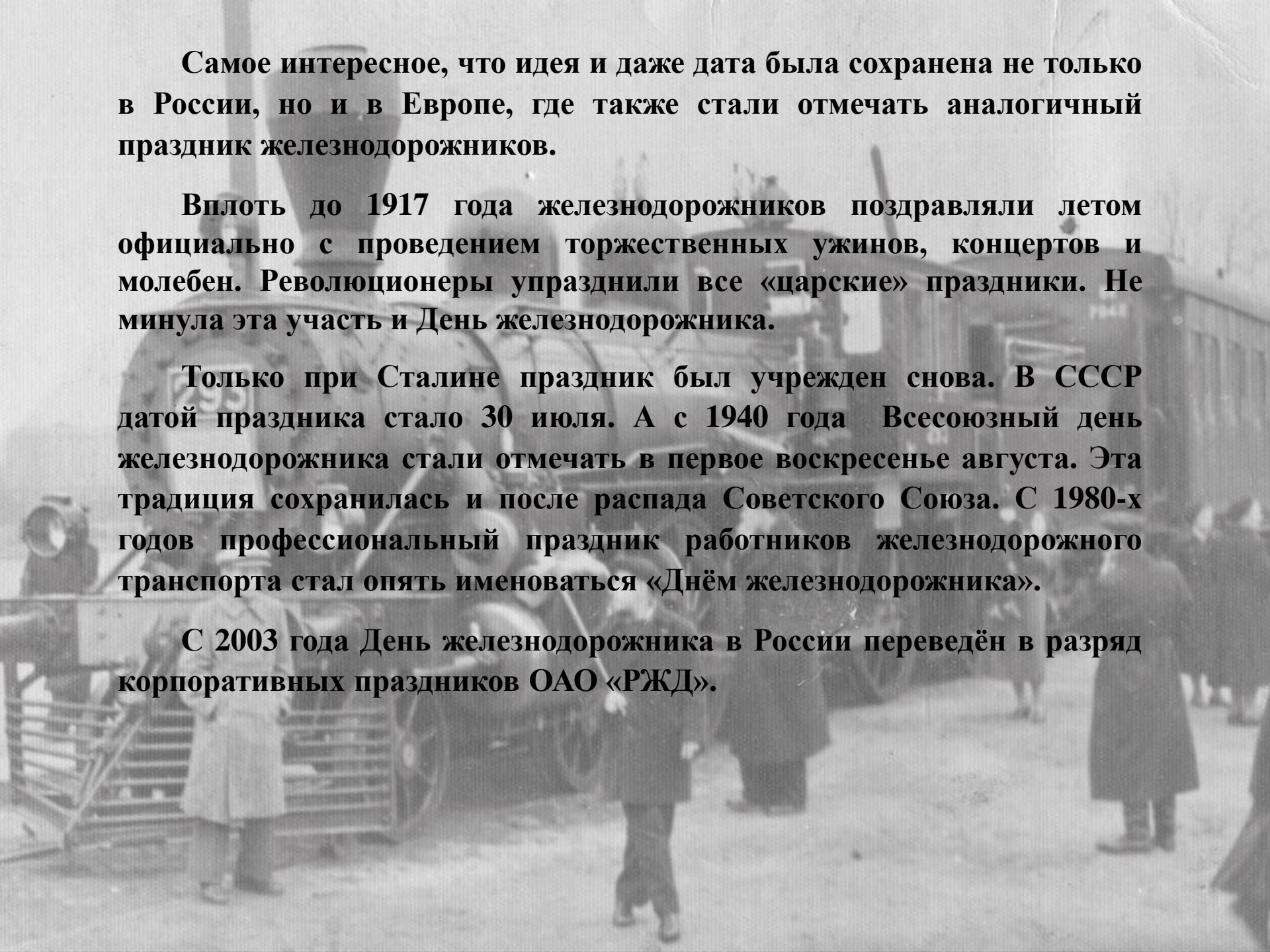
Днем рождения российской железнодорожной отрасли считается начало испытаний первого русского паровоза в августе 1834 года. Он был построен механиками и изобретателями Ефимом Алексеевичем Черепановым (1774-1842) и его сыном Мироном Ефимовичем (1803-1849) для транспортировки руды на Выйском заводе в Нижнем Тагиле. Паровая машина, названная "сухопутным пароходом", могла перевозить более 200 пудов тяжести (около 3,2 т) со скоростью 12-15 верст в час (13-17 км/ч).

ИСТОРИЯ ПРАЗДНИКА

Исторической датой образования профессионального праздника считается 25 июня 1896 года по старому стилю. Эта дата была приурочена министерством путей сообщения к Дню рождения Николая I – российского императора.

Именно он был инициатором строительства железной дороги. Первые пути сообщения соединяли Санкт-Петербург и Царское село, и поездки по ним носили прогулочный характер. Позже при Николае I была проложена настоящая магистраль из Петербурга в Москву.





Самое интересное, что идея и даже дата была сохранена не только в России, но и в Европе, где также стали отмечать аналогичный праздник железнодорожников.

Вплоть до 1917 года железнодорожников поздравляли летом официально с проведением торжественных ужинов, концертов и молебен. Революционеры упразднили все «царские» праздники. Не минула эта участь и День железнодорожника.

Только при Сталине праздник был учрежден снова. В СССР датой праздника стало 30 июля. А с 1940 года Всесоюзный день железнодорожника стали отмечать в первое воскресенье августа. Эта традиция сохранилась и после распада Советского Союза. С 1980-х годов профессиональный праздник работников железнодорожного транспорта стал опять именоваться «Днём железнодорожника».

С 2003 года День железнодорожника в России переведён в разряд корпоративных праздников ОАО «РЖД».

Станция Глубокая

Первое здание железнодорожной станции было построено в 1870-х годах. Здесь на рубеже XIX—XX веков находилось локомотивное депо на четыре паровоза и водокачка. При станции также располагались склады (включая хлебные), мельницы, рынок. С 1913 года курсировал пригородный поезд до станции **Каменской**. Железнодорожная станция Глубокая уже в начале XX века стала одной из крупных станций юга России.

Железнодорожный вокзал и руководящий состав станции Глубокая в 1911 году

В период революции и гражданской войны многое оказалось разрушенным и нуждалось в восстановлении. В 1918 году был издан декрет национализации промышленности и транспорта. Начался новый этап в жизни магистрали. Шло бурное развитие всего хозяйства. Страна нуждалась в надежном, современном и экономичном транспорте. Не жалея сил, трудились и наши земляки – железнодорожники. В 30-х годах были отмечены высокими правительственными наградами – орденом Ленина - Иван Данилович Волченский и Михаил Семенович Лебеденко.



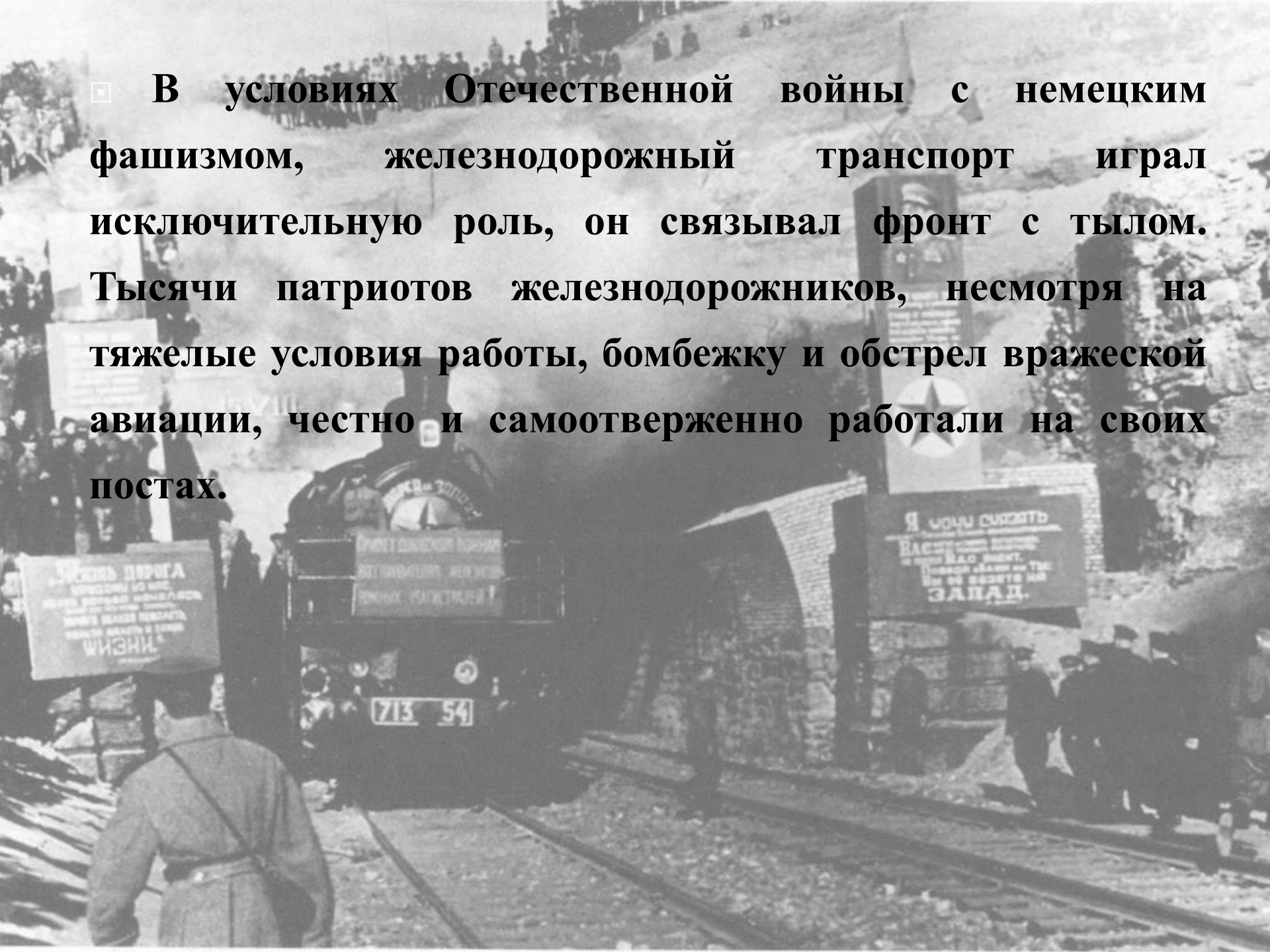
В центре фотографии сидит в фуражке с двойным околышем первый начальник станции – Падалкин Михаил Терентьевич.

В годы Гражданской войны здесь происходили бои Красной Армии и белых войск. Во время Великой Отечественной войны станция Глубокая была занята немецкими войсками. Вместе с посёлком станция была освобождена 14 января 1943 года. В сводках Совинформбюро сообщалось:

• 15 января

«Наши войска на Северном Кавказе, продолжая наступление, овладели городом и железнодорожной станцией Благодарное, городом Александровское, районным центром Солуно-Дмитриевское, крупными населенными пунктами Садовое, Нагутское, Бекешевская и железнодорожной станцией Нагутская. В районе Северного Донца наши войска овладели районным центром Литвиновка, крупными населенными пунктами Груцинов, Самбуров, Дядин, Поцелуев, Бородинов, Ерофеевка и железнодорожной станцией Глубокая».

□ В условиях Отечественной войны с немецким фашизмом, железнодорожный транспорт играл исключительную роль, он связывал фронт с тылом. Тысячи патриотов железнодорожников, несмотря на тяжелые условия работы, бомбежку и обстрел вражеской авиации, честно и самоотверженно работали на своих постах.



Перед началом оккупации района немецко-фашистскими войсками, 24 июля 1942 года, после того, как машинист депо «Глубокая» Сущенко Иван Иванович под бомбежками провел по мосту через реку Северский Донец у города Каменска-Шахтинского последний военный состав, наши отступающие войска взорвали мост. За полгода оккупации немцам так и не удалось восстановить его, хотя сил и техники для этого было собрано немало.



Сущенко Иван Уварович

Родился 08.05.1907 г. в п. Глубокий, в семье железнодорожника. С 16 лет работал на железной дороге, в 25 лет стал машинистом паровоза. Во время войны был зачислен в спецформирование. В июле 1942 г. под бомбежкой вывел несколько воинских эшелонов на станцию Каменскую, за что был награжден орденом Ленина. Всего за войну был награжден двумя орденами Ленина, орденом Красной Звезды и многими медалями. Победу встретил в Польше.

Андрей Егорович Лесников был мобилизован на фронт в августе 1941 года в 14-ю эксплуатационную роту 29-ой железнодорожной бригады, куда входили движенцы, паровозные бригады, вагонники – все те, кто мог бы обеспечить работу любого железнодорожного участка. Воины – железнодорожники убирали со станций поврежденные вагоны, освобождали магистральные ходы, вывозили составы с боеприпасами, техникой, солдатами...



***Лесников Андрей Егорович
Уроженец поселка Глубокий (родился 29
мая 1912 года). Этот человек - легенда
железнодорожных войск России. Он
первым привел поезд в поверженный
Берлин 25 апреля 1945 года***

Андрей Егорович отличался сильным характером, выполняя опасные и сложные задачи, всегда принимал верное решение, брал ответственность на себя. Вот как характеризует его бывший начальник отделения эксплуатации Василий Тимофеевич Кудасов: «Старший лейтенант Лесников отличался от других особой надежностью. Дашь ему задание – обязательно выполнит. Сама специфика его работы требовала недюжинного характера, трезвого расчета и, конечно же, профессионального мастерства. Машинист средней руки просто не смог бы уберечь составы от нападения неприятельских истребителей – бомбардировщиков. У Андрея Егоровича спрашивали, на какой же вокзал Берлина он привел первый состав? Вот, что он рассказал: «Берлин – Лихтенберг. Кстати, это было не так просто сделать. Нам всем пришлось работать на износ, ведь немцы полностью разрушили 80-километровый участок Кюстрин – Берлин.

И вот этот день настал. 25 апреля – на Берлин! Вперед для обкатки шли три четырехосные платформы, на первой стоял командир бригады, генерал-майор В. Рогатко, на остальных – солдаты. А потом шел наш паровоз, польского производства, чистенький. Надраенный до блеска. Проехали Кюстрин, мост через Одер, и вот он – Берлин – Лихтенберг. До сих пор в глазах опрокинутые навзничь вагоны и большие часы на столбе с застывшими стрелками. Не знаю, но почему-то это резануло по сердцу...»

В Глубокий Андрей Егорович вернулся только в 1946-м, после демобилизации. Еще год после Победы он работал в Германии...



О послевоенном трудовом пути можно рассказывать также много. Скажем только, что и в этот период Андрей Егорович остался верен себе во всем, руководствуясь незыблемым принципом: «Надо – значит сделаем!» И, не боясь, брал ответственность на себя.

И не случайно уже после войны А.Е. Лесникову присвоено звание лучшего машиниста сети дорог. Показательно и то, что его паровозная бригада устанавливала поистине «стахановские» рекорды на паровозе отнюдь не новом, а побывавшем в серьезных переделках, отремонтированном силами деповчан. Затем Андрей Егорович учился, повышал квалификацию, водил пассажирские поезда, работал машинистом – инструктором, дежурным по депо. И на всех участках бывший воин, отмеченный орденом и медалями за боевые заслуги, работал не на страх, а на совесть, с полной отдачей. 37 лет трудового стажа! Безупречная биография.




В 1986 году Андрей Лесников стал почетным железнодорожником...

К 55-ой годовщине Победы наградили Андрея Егоровича Лесникова знаком «Почетный железнодорожник».

В 2005 году СКЖД в память о легендарном машинисте решено было назвать его именем локомотив.



Справа налево: председатель дорожного профсоюза - Стариков Н.Н., начальник СКЖД - Воробьев В. И., жена Лесникова – Татьяна Калинична, председатель узлового Совета Ветеранов ст. Лихая - Адининский А. Т., дочь Лесникова – Валентина Андреевна, председатель профкома депо ст. Лихая - Ильяшов В. В., председатель объединённого Совета Ветеранов станции Глубокая - Фильцов И.А.



В Архиве Каменского района хранится немало материалов о том, как самоотверженно наши земляки-железнодорожники работали в тылу под бомбежками и обстрелами:

«Во время вражеской бомбежки на станции возник пожар, который угрожал ценным фронтovým грузам. Заместитель начальника станции Шевцов вместе с другими железнодорожниками, рискуя жизнью, под огнем произвели расцепку вагонов, вывели поезда в безопасное место.

А переездный сторож Войтиков П.Я. был контужен, но своего поста не оставил и вместе с рабочими принял активное участие в восстановлении поврежденных путей, чем смог предотвратить возможное крушение. Ф. 24, оп 1, л.14 (об.).

Несмотря на бомбежку и обстрел вражеской авиации железнодорожники продолжали работать по-фронтóвому. На совесть производили осмотр поездов, отправляли поезда без задержек, всегда принимали участие в восстановлении разрушенных объектов. В двадцатом номере газеты «Ленинский путь» особо отмечают осмотрщиков Рубченко Ф.А., Зевина А.А. мастера Могилевского А.Т.» (ф. 24, оп 1, л.16 (об.).

Самоотверженной работой на железнодорожном транспорте помогали фронтовикам Глубокинские комсомольцы. Они желали не только сорвать наступление, начатое врагом в 1943 году на Орловско-Курском и Белгородском направлении, но и перейти в наступление. Так комсомольские организации железнодорожного узла включились в социалистическое соревнование за лучшие показатели в работе.



**ОНИ
ПРИБЛИЗИЛИ НАШУ ПОБЕДУ!**

солдаты железнодорожники:

- Безмолитвенный Петр Семенович
- Войтов Владимир Логвинович
- Землянухин Николай Александрович
- Ерохин Иван Семенович
- Муравецкий Петр Александрович
- Стольников Иван Сергеевич
- Сенченко Иван Григорьевич
- Недолуга Мария Афанасьевна
- Сибелева Ульяна Ивановна

Награждены орденом Ленина:

- Чуриков Григорий Васильевич
- Сивоконев Иван Игнатьевич
- Едренников Федор Сергеевич
- Ярославцев Виктор Фомич
- Ревенко Павел Александрович
- Решетов Михаил Иванович
- Аксенов Иван Васильевич
- Крылов Михаил Семенович
- Астафьев Василий Прокопович
- Сергеенко Василий Пантелеевич



**Женщины, работавшие на железной дороге
в годы Великой Отечественной войны**

Голованова Маша – машинист маневрового паровоза

Кочегары:

- Глазкова Зина
- Федорова Маша
- Иванкова Маша
- Юдина Маша
- Григорьева Аня
- Сипиева Полина
- Лагутина Ксения
- Клименко Аня
- Литвинова Зина

Обеспечивали движение поездов:

- Майорова Валентина Ивановна
- Сибелева Надежда Павловна
- Кудинова Александра Ивановна
- Башалаева Мария Павловна
 - Иванкова Мария Киримовна
 - Шкондина Валентина Тихоновна
- Шамраева Мария Петровна
 - Дидковская Антонина Васильевна
 - Каширина Александра Ивановна
 - Мордовцева Екатерина Арсентьевна
- Ярцева Галина Марковна
 - Гнилорыбова Мария Тихоновна
 - Абрамова Александра Григорьевна

Работавших на железнодорожном транспорте женщин в ВОВ по неточным данным около 1000 человек. Целые династии трудились и сейчас трудятся на железнодорожном транспорте: **Шаповаловы, Саранча, Литвиновы, Сергеенко, Клишины.**

Кудрявцева Анна Михайловна

Участница ВОВ. Окончив медицинскую школу в городе Миллерово, в 1942 году семнадцатилетняя Анна Кудрявцева ухаживала за ранеными красноармейцами, поступавшим с линии обороны, в госпиталь. При приближении немцев к Миллерово, госпиталь срочно был эвакуирован и Аня в штате госпиталя была переброшена на Северный Кавказ, где ухаживала за ранеными. По завершению войны с гитлеровской Германией, Аня Кудрявцева была направлена на Забайкальский фронт. Участвовала в разгроме империалистической Японии. Долгое время участвовала в районном хоре «Ветеран».





Олейникова Татьяна Егоровна

Работала на аэродроме в Кашарах, на хлебоуборке. Во время войны сумела освободить трех советских солдат, попавших в плен, представив их своими родственниками.

В 1946 году работала бойцом на военизированной охране железной дороги в Лихой.

С 1947 года работала в Лиховском энергоучастке. Восстанавливала электроснабжение, рыла котлованы, устанавливала опоры.

С 1962 года работала монтером контактной сети до самой пенсии. Награждена медалями «За доблестный и самоотверженный труд в период Великой Отечественной Войны 1941 – 1945 гг.», а также медалями к «50- и 60-летию Победы» и медалью «Ветеран Труда».



Густова Мария Семеновна

Родилась в 1921 году, 4 декабря, в семье рабочего пути Моторченко Семена Самойловича.

С 16 лет работала в совхозе штурвальной, в 1940 году вместе с мужем, по направлению военкомата, отправилась в г. Черновицы. Война застала Марию Семеновну в отпуске в х. Пиховкин. Вырастила троих детей, всю войну проработала механизатором в колхозе, выращивала хлеб для нашей армии, все во имя победы над фашистами. После войны, больше 20 лет, работала проводником п/с вагонов, ушла на пенсию в 1977 году. Награждена за доблестный труд тремя медалями.



Изварина Мария Аполлоновна

Рано начался трудовой путь, уже с 12 лет начала трудиться на молочной ферме в х. Свиночеевском. В 14 лет уже самостоятельно работала дояркой. Участвовала в посевных и уборочных работах. Позже окончательно связала свою рабочую судьбу с железной дорогой. Чистила топки, убирала шлак с путей паровозов, затем последние годы была дежурной по переездам. Награждена медалью «За доблестный и самоотверженный труд в период Великой Отечественной Войны 1941 – 1945 гг.», а также медалью «Ветеран Труда».



Кольжанова Вера Ивановна

В годы войны по направлению Райкома комсомола была направлена на железнодорожный транспорт, работала старшим кондуктором, с 31 августа 1943 года была переведена на должность главного кондуктора при ДНБ Глубокая. С 1953 года проводник Глубокинского резерва. Во время войны семнадцатилетняя девчонка сопровождала поезда на участке Лихая – Чертково – Борисоглебск. В 1943 году во время войны формировала составы для отправки на фронт на станции Лихая. Неоднократно подвергалась бомбёжкам.



Кудинова Александра Ивановна

Работать начала в 1943 году в Глубокинском песчаном карьере. Грузили вручную песок в так называемую «вертушку». Карьер бомбили. Жили впроголодь в походном вагончике. С 1953 года и до пенсии проработала дежурной по переезду.

Награждена медалью «За доблестный и самоотверженный труд в период Великой Отечественной Войны 1941 – 1945 гг.». Медалями к «50-летию» и «60-летию Победы», медалью «Ветеран Труда».

Литвинова Зинаида Васильевна



Закончив семилетку в 1942 году, маленькая Зина узнала, что такое настоящее горе – во время бомбежки завода убило маму и двоих сестер, осталось трое детей... Куда деваться детям в лихолетье? Нашлись добрые люди, которые отправили их в часть к отцу под Саратов. Наступила осень 1942 года. По совету отца Зинаида Васильевна поступила в железнодорожное училище города Балашова, где и проучилась два года. В 1944 году, 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. Молоденьких девчонок поселили в общежитии и определили работать кочегарами. Работа тяжелая, но, слушая очередную сводку Информбюро о наступлении наших войск, Зинаида Васильевна, вместе с подругами, заряжалась неизвестно откуда бравшейся энергией... Работала расценщицей, разнорабочей, раздатчицей запасных частей, проводницей. Но место работы одно – Глубокинское локомотивное депо. На заслуженном отдыхе с 1987 года.



Минаева Валентина Николаевна

Родилась 20 ноября 1929 года в Тарасовском районе, х. Россошь. Здесь застала ее война, вместе с другими детьми ходили в поле собирать колоски. В 1947 году приехала в поселок Глубокий с подругой к родственникам, где потом жили в разбитом немцами доме, вернее в одной уцелевшей комнате от дома. Работала подсобной рабочей на строительстве элеватора. На железную дорогу пришла работать в 1950 году. До 1961 года ездила кондуктором. Неоднократно награждалась. В 1984 году ушла на пенсию по возрасту.



Ножка Прасковья Дмитриевна

Когда началась Великая Отечественная война, Прасковье Дмитриевне было 13 лет. Тяжелое военное время лишило детства всех детей и подростков того времени. Тяжелый труд (уборка урожая и др.) отнимал много сил, приходилось работать наравне со взрослыми. В 1950 году в Корпорусском работала дояркой, свиаркой, затем с семьей переехали в Глубокий. В 1962 году работала в промкомбинате. С 1966 года работала на станции Лихая проводником до 1993 года. Общий трудовой стаж 43 года, на железной дороге 26 лет.



Василий Иванович Сивоконев

(14.01.1925 - 06.05.1998)

Как и все мальчишки времен Великой Отечественной войны, Василий Сивоконев мечтал бить врага, воевать на фронте. 12 августа 1942 года ушел из дома. Было ему тогда 17 лет. В этот день фашистские самолеты страшно бомбили Глубокий. Поселок горел, население бежало в Калиновую балку. Василий хотел уехать с отступающими частями, но его не брали. Он добрался до хутора Плешакова, оттуда пешком пришел в Колушки к тетке Евдокии Игнатьевне. Там он вступил в партизанский отряд имени Кирова. В отряде было больше ста партизан. Командиром отряда был Красильщиков, комиссаром Иван Галков. Дерзкими и смелыми были налеты партизан. 26 декабря 1942 года Сивоконев, Галков и переводчица отряда Маруся Дубовская по приказу командира выехали на связь с нашими частями. И попали в плен... к советским разведчикам. Так Василий Сивоконев попал в разведку 60-й гвардейской дивизии.

Не часто приходилось солдатам в годы войны, в период наступления освободить родной хутор или поселок. Василию Ивановичу Сивоконеву повезло. Он участвовал в освобождении родного поселка в качестве разведчика.

Очевидец глубочанин Иван Пантелеевич Ткачев рассказывает:

«14 января пошел по поселку слух: «Васька Сивоконев привел домой танки!». На улице Кирова напротив депо, там, где стояла хижка Сивоконевых, столпилось множество людей. Мальчишек была целая армия, человек двести. Люди рассказывали друг другу новости, радовались освобождению. Земляки восхищались Василием Сивоконевым, он стал героем, первым глубочанином, вернувшимся в родной поселок с войны вместе с советскими танками, ведь благодаря разведке, проведенной им, освобождение поселка прошло быстро, без обстрела «катюшами», без разрушений и жертв среди мирного населения. Такую вот историю передавали друг другу жители Глубокого».

Недолго пробыл разведчик в родном доме, в тот же день, 14 января, вместе с частью ушел дальше – на Каменск. Воевал разведчиком. Шел впереди фронта по дорогам Польши, Чехословакии, Германии. Он был контужен, обморожен, дважды ранен. Освобождал Павлоград, Запорожье, Светогорск, Изюм, участвовал форсировании Днепра. Две медали «За отвагу», не считая многих других наград, свидетельствуют о мужестве нашего земляка.



Архипов Дмитрий Егорович

Родился 23 февраля 1923 года. Свой боевой путь Дмитрий Егорович начал в городе Москве, затем их полк переформировали, и он от города Искра (Московская область) дошел до Берлина. Воевал на 3-м Украинском фронте под командованием Малиновского. Дмитрий Егорович имеет очень много боевых наград: медаль «За боевые заслуги», медаль «За победу над Германией», имеет благодарности Сталина за разгром группировки «Шумен» (Шумма) и за взятие города Констанца. Также, Дмитрий Игоревич, награжден юбилейной медалью «Вооруженных сил» и медалью «25 лет Победы Великой Отечественной войне». Имеет медаль «За доблесть и отвагу в Великой Отечественной войне», медаль «За взятие Берлина и Варшавы»



Казьмин Владимир Дмитриевич

Родился 25 июля 1923 года. Свой боевой путь он начал с освобождения Украины. Затем дошел до Днепра, был ранен и демобилизован. Владимир Дмитриевич имеет боевые награды: медаль «За победу над Германией», медаль «25 лет победы над Германией», юбилейную медаль «50 лет Вооруженных сил СССР», орден Славы 3 степени, медаль «За боевые заслуги».



Сахаров Василий Иванович

Родился в 1915 году 18 марта. Свой боевой путь он начал в городе Сарны (Украина). Участвовал в освобождении Украины, Киева, Харькова, Румынии, Болгарии, Югославии. Закончил свой боевой путь в Праге. Его звание – старший лейтенант. Василий Иванович имеет боевые награды: медаль «За победу над Германией», юбилейную медаль «50 лет Вооруженных сил СССР».



Лютов Михаил Яковлевич

Родился 2 ноября 1913 года. Начал свой боевой путь в г. Миллерово. Первый его бой был под Шептуховской, закончил воевать в Берлине. Воевал на 2-м Украинском фронте, был танкистом. Его звание – сержант, имеет боевые награды: медаль «За победу над Германией», «За освобождение Будапешта», имеет благодарности Сталина.

Михаил Яковлевич хорошо играл на баяне. В свободное время играл на баяне в госпитале, поднимал дух бойцов.



Бокатый Иван Тимофеевич

Полный кавалер Ордена Славы. Родился 15.06.1924 года в селе Бугаевка. В декабре 1941 года был призван на фронт. Награжден орденом Славы трех степеней, орденом «Отечественной войны», многими медалями. Окончил войну в Берлине. Домой вернулся в мае 1947 года. После войны Иван Тимофеевич много лет проработал на железнодорожном транспорте и уже в мирное время награжден знаком «Почетный железнодорожник».

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 экономлено в электроэнергии на его счету, около 8 часов нагону в пути следования. Ударник коммунистического труда, Меркулов секретами 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.



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

Чернокалов Никита Сергеевич – родоначальник династии, отец

Чернокалов Гергий 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.



Трудовые достижения железнодорожников-земляков освещала районная газета «Знамя Октября», в 1992 году переименованная в редакцию газеты «Земля»:

ЗДЕСЬ НАЧИНАЕТСЯ РОДИНА



Давняя дружба связывает тружеников Каменского и Краснодонского районов. В трудные минуты друзья всегда приходят на помощь. И в этом году урожай с полей совхоза «Луч» помогли убирать представители Краснодонского района УССР.

О сегодняшнем дне совхоза, о нови хутора Малой Каменки рассказывает в очерке И. Назаренко «Земля, дающая силу» (2-я страница). Очерк продолжает нашу рубрику «Здесь начинается Родина», посвященную 50-летию СССР.

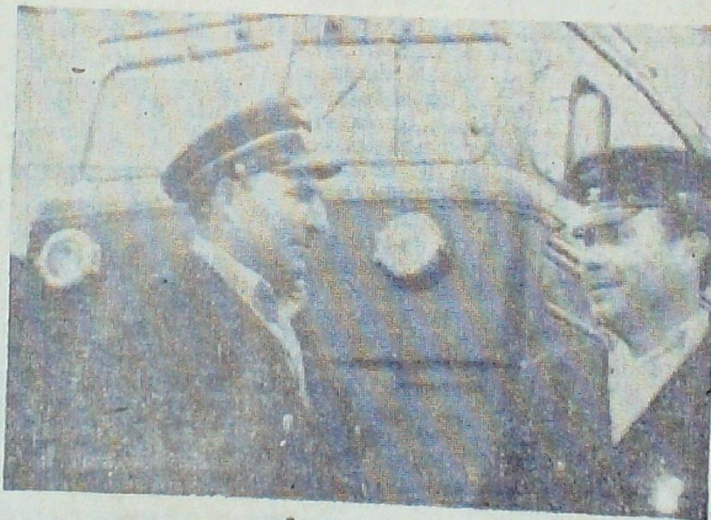
Машинист Павел Макарович Осташков (слева) не первый год работает вместе с Андреем Дмитриевичем Грабовым. За это время они научились понимать друг друга с полуслова. У обоих за плечами есть богатый опыт, оба относятся к делу ответственно и добросовестно. Они водят пассажирские поезда всегда по графику.

А когда возвращаются из очередной поездки, обсуждают, как она прошла, какие встретились неожиданности. В такой вот момент и сфотографировал их наш нештатный корреспондент В. Ендовицкий. Свой праздник эти железнодорожники встречают трудовыми успехами: они сэкономили больше 10 тысяч киловатт-часов электроэнергии, — и хорошим настроением. И мы желаем им новых побед на производстве и много счастливых рейсов!

оценку техническому состоянию

управления сельского хозяйства райисполкома.

ЗАВТРА — ДЕНЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКА





Трудовой стаж И. С. Стольникова более 40 лет. В цехе эксплуатации станции Глубокая он считается одним из лучших проводников электропоездов.

Фото В. ЕНДОВИЦКОГО,
штатн. корр.

ПУТЬ ДЛИНОЮ 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: «Впе-ред! Впе-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 вы сядете 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 форме вы увидите значки «Ударник коммунистического труда», «Отличник социалистического соревнования», «Отличный электровозник». Это награды коммуниста Крохина за трудовые успехи.

И. КИРИЛЛОВ.
Фото автора.



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, — улыбался, 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, — го-

ворит 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 людьми 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 электрова оплывает поезд; все в порядке. Возвращается к



ПОСЛЕДНИЙ РЕЙС

Ровно в 12.30 к платформе станции Глубокая подошел скорый поезд Новороссийск—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 Россосса свой поведет молодой машинист **В. ЕНДОВИЦКИЙ**
НА СНИМКЕ: В. А. Косбин (слева) вручает ключи электровоза И. Г. Казымину.
Фото автора.

Редактор Н. ПОВЗД

ТОВАРИЩИ

Хорошее настроение у этих четверых. Несколько минут назад они передали сменившим 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 оных по несколько лет водят пассажирские поезда от станции Глубокая.

Участники в соревновании 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 передовиков 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 Россовского областного Совета и заместитель секретаря партбюро цеха. К нему относятся люди с уважением.

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

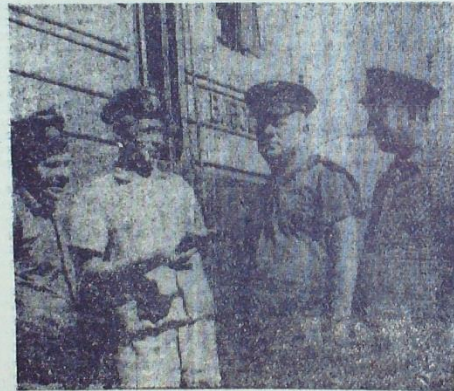
Георгий Никодимович — агитатор. Он много читает, умеет ответить на любой вопрос. Человек знающий и находчивый, он умеет скрасить свои беседы метким сравнением, острой шуткой.

Юрий Трофимович Мирутин, помощник машиниста Кононова, на транспорте уже больше двух десятков лет. Годы не кошусские, 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 нештатный корр.
Фото автора.



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 долготу 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.

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

Сейчас она на пенсии, но не проходит и дня, чтобы не побывала на вокзале, не встретилась 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 весовщицей 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 более 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



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

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

A black steam locomotive is the central focus, decorated with a large red star and floral arrangements. A red banner with white Cyrillic text "С ДНЕМ ПОБЕДЫ" is draped across the front. The locomotive is on tracks, with trees and a clear sky in the background.

Станция
Глубокая,
Глубокинское
паровозное депо.

ДОРОГА В БУДУЩЕЕ

В 1945 году был разработан план капитального восстановления и развития железных дорог на период 1946-1950 гг. На Юго-Восточной железной дороге появились новые электрифицированные участки, современные локомотивы, дорожная техника и средства связи, приборы, обеспечивающие безопасность движения. Внедряются новые устройства полуавтоматической переездной сигнализации для подъездных путей, тоннельной сигнализации и т.д. Системы автоблокировки, электрической централизации постепенно входят в обыденную жизнь магистрали. Железная дорога вновь стала рентабельной и уже в 1950 году сумела дать государству более 30 миллионов рублей прибыли.

В посёлке Глубокий с 1955 по 1956 год идёт интенсивное строительство ЛЭП – 35 кВ. Машзавод – Глубокая. В ноябре 1956 года дизеля были остановлены и электропитание узла ст. Глубокая, ПМС – 34 начали осуществлять с линии электропередачи. В 60-е годы началась подготовка к электрификации перегона Лихая – Глубокая - Тарасовка, а так же перевод паровозной тяги на электротягу и централизация стрелочных указателей.

На железнодорожной станции Глубокая в 1964 году был сформирован Восстановительный поезд.

Начальники поезда:

Первый - **Решетов Михаил Николаевич**,

Второй – **Коротыцин Борис Васильевич**,

Третий – **Павлов Илья Георгиевич**,

Четвёртый - **Аладьин Валерий Александрович**.

С 1972 года в посёлке Глубокий Восстановительный поезд возглавил Павлов Илья Георгиевич, проработавший беспрерывно начальником до 1990 года, затем до 1994 года начальником был Аладьин Валерий Александрович, с 1994 года Восстановительный поезд перевели на станцию Лихую.



Павлов Илья Георгиевич

Восстановительный поезд железнодорожный, предназначен для ликвидации последствий столкновений и сходов подвижного состава, а также восстановления пути и контактной сети железной дороги при стихийных бедствиях и для оказания первой помощи пострадавшим. Восстановительный поезд был приписан к Глубокинскому вагонному депо.

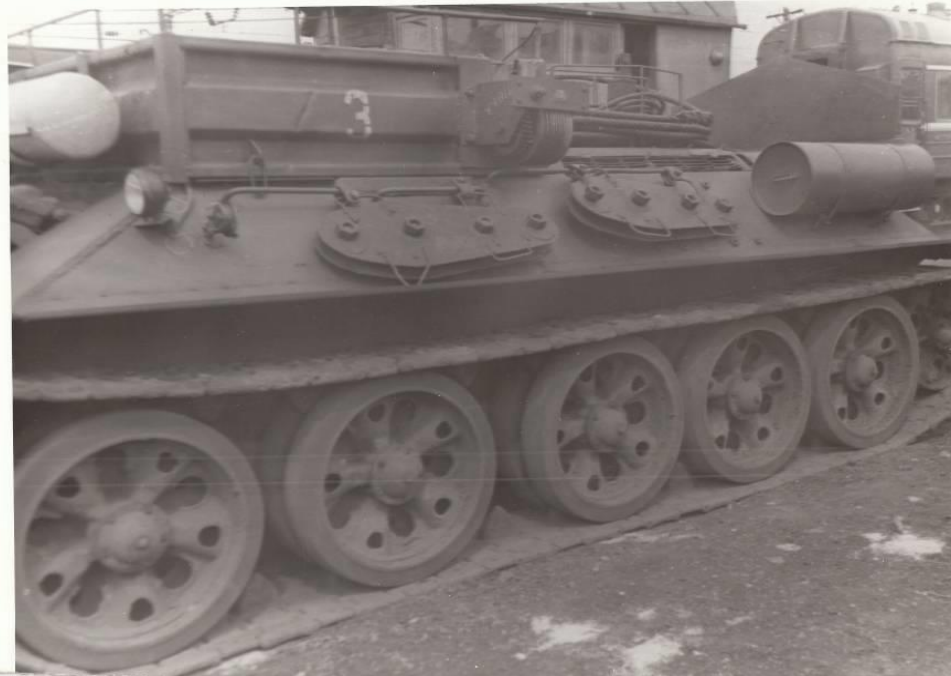


На фото: Основной коллектив Восстановительного поезда: Слева направо -
стоят: Поздняков Владимир Иванович, Новичков Валерий Иванович, Чеботарёв
Анатолий, Павлов Александр, Козленков Виктор Тимофеевич, Никуленко Виктор
Фёдорович, Чернокалов Валентин Георгиевич, Елисеев Александр Дмитриевич.
сидят: Костюк Виктор Андреевич, Харламова Валентина Сергеевна, Костюк
Валентина Дмитриевна, Павлов Илья Георгиевич, Сибилев Николай Михайлович,
Тупикин Виктор Иванович, Аладьин Валерий Александрович, Еремеев Юрий
Сергеевич.

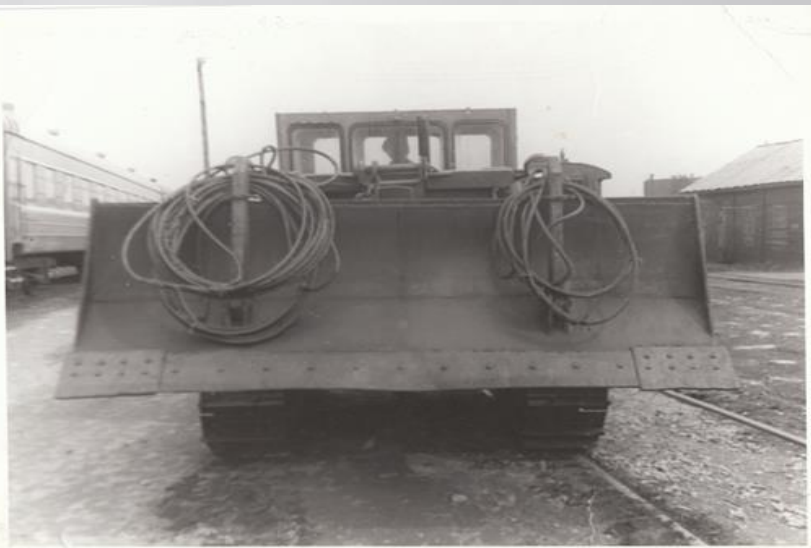
Восстановительные поезда подразделяются в зависимости от мощности оснащения на 2 группы. В СССР ВП 1-й группы оснащены кранами грузоподъёмностью 60 т и выше, 2-й группы— до 50 т. Глубокинский Восстановительный поезд относился к 1 группе, так как он был оснащён двумя грузоподъёмными кранами, установленными на платформах, грузоподъёмностью 60 и 80 тонн и одним японским краном «Камацу», грузоподъёмностью 120 тонн.

В состав Восстановительного поезда входят многотонные гидравлические домкраты, тягачи с лебёдками, тракторы с бульдозерами (на танковой основе), автомашины, вагоны-гаражи, платформы с рельсами и шпалами, вагон с электростанцией и прожекторной установкой, вагон-кладовая с инструментом и материалами, пассажирские вагоны с блоком питания, санитарный вагон и т.д. ВП оснащён противопожарными средствами, подъёмно-транспортными приспособлениями, приборами для резки и сварки металла и др.

Ликвидировать аварии приходилось по несколько суток. На одну ликвидацию (восстановление движения по одному пути) отводилось от 4-х до 8 часов, в зависимости от тяжести аварии.



Тягачи на танковой основе



**Бульдозер на танковой,
гусеничной основе**



**Кран, вагон-склад,- входящие в состав
Восстановительного поезда**

Рабочий момент восстановления железнодорожного пути после аварии





Бытовой корпус



Машинисты тепловоза

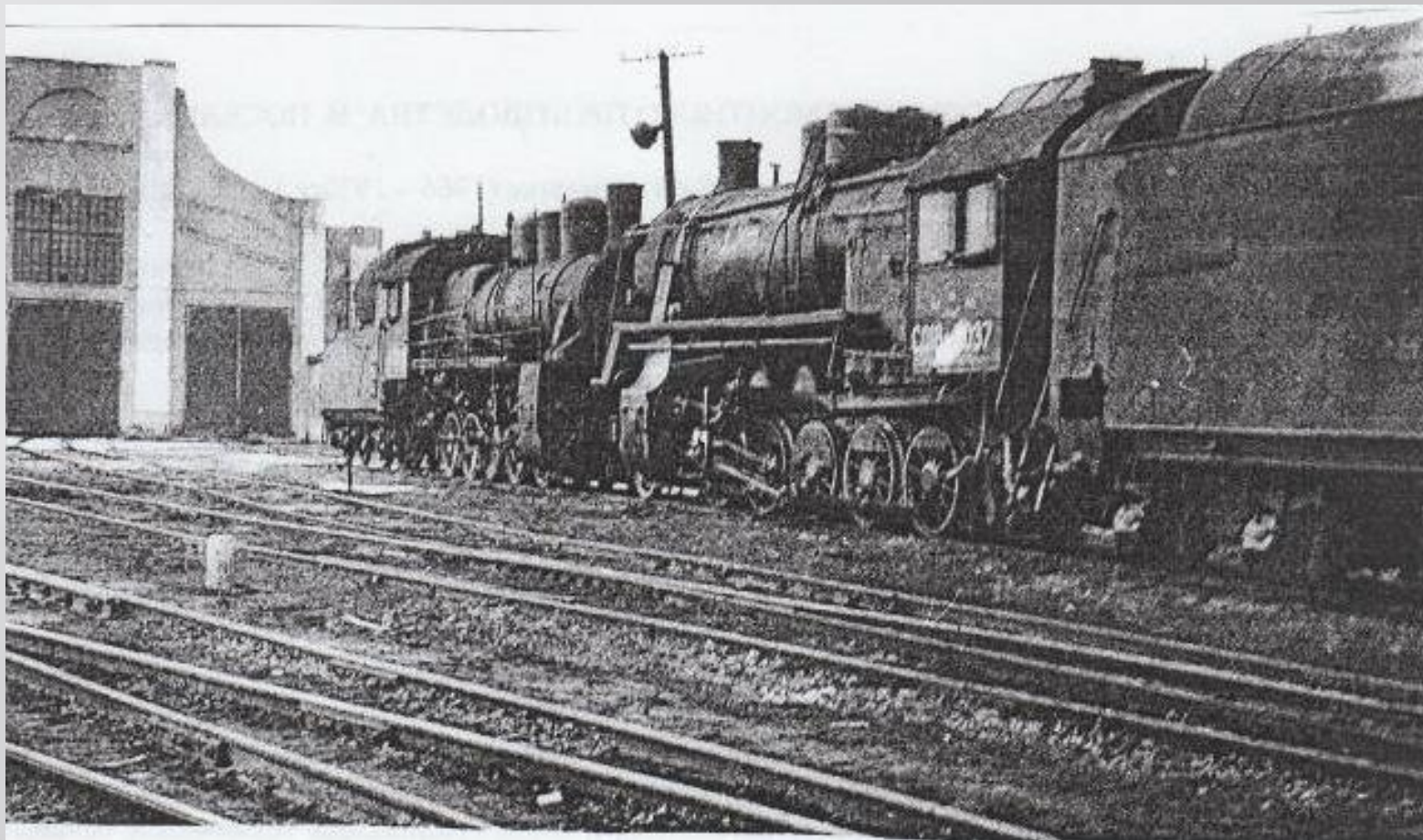


**Маневровый тепловоз загоняет
«больные» вагоны**

Чествование ударников девятой пятилетки



**Последние отремонтированные паровозы в депо.
Октябрь 1973 г.**



Для успешного освоения нового производства по ремонту вагонов бывшие локомотивщики **Шаповалов Анатолий Дмитриевич, Юров Александр Данилович, Самсонов Александр Александрович, Кондрашов Иван Ильич** закончили железнодорожный техникум по специальности «вагонное хозяйство», впоследствии став хорошими руководителями коллективов цехов. Кадровые рабочие, овладевшие высоким мастерством, учили молодёжь.

Шаповалов Анатолий Дмитриевич был главным механиком,

Юров Александр Данилович – инструктором депо, затем приёмщиком вагонов МПС,

Самсонов Александр Александрович – приёмщиком вагонов, затем начальником отдела кадров депо,

Кондрашов Иван Ильич – заместителем начальника ВЧД-2, затем начальником.

Хорошими наставниками показали себя слесари по ремонту подвижного состава:

Щербаков Михаил Фёдорович,

Шишкин Павел Фёдорович,

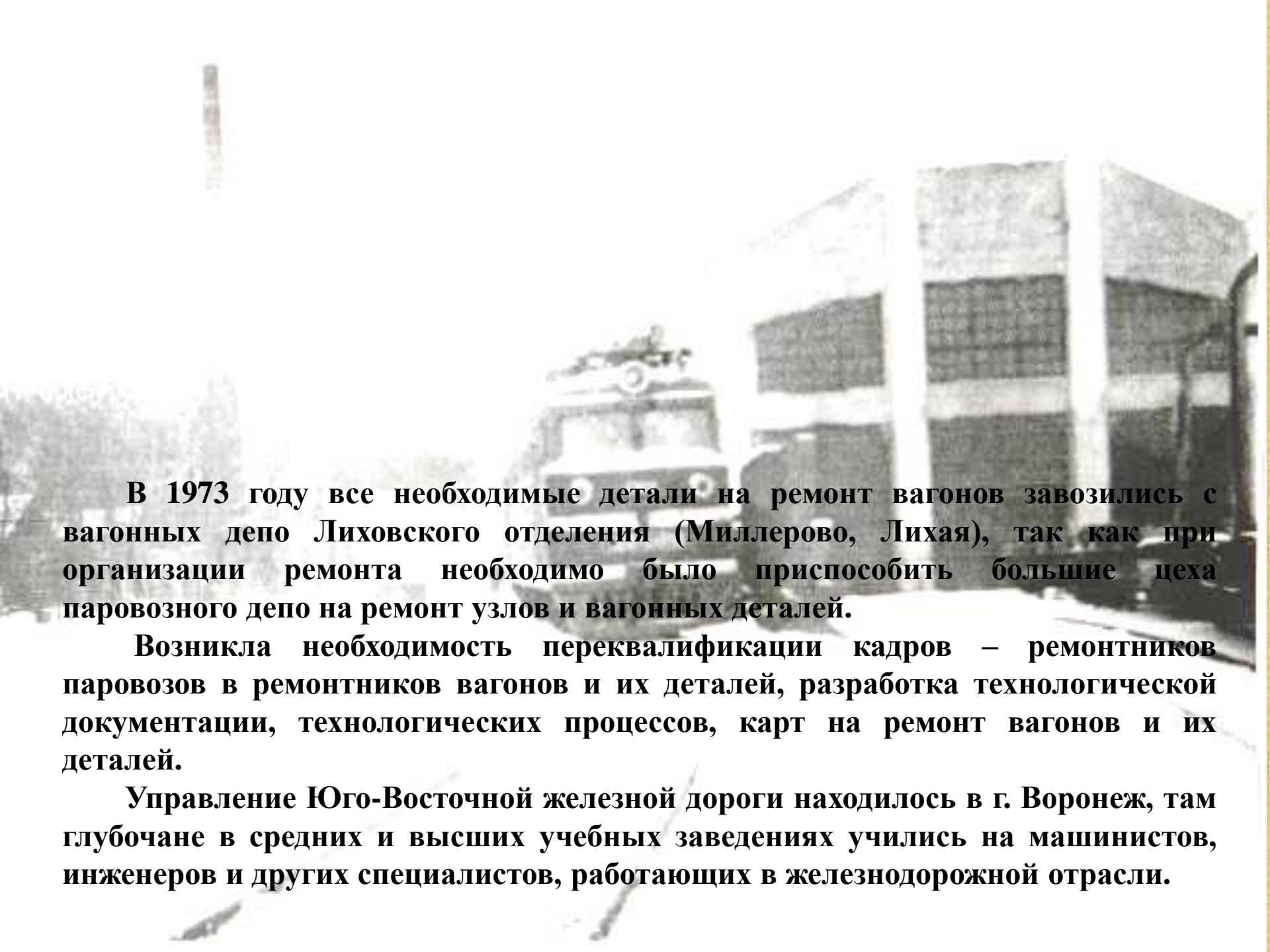
Михеев Николай Тихонович,

Сарычев Николай Захарович, - все они освоили по 3-4 смежных профессии.



Коллектив первых машинистов электровозов на станции Глубокая, прошедших обучение в г. Воронеже.





В 1973 году все необходимые детали на ремонт вагонов завозились с вагонных депо Лиховского отделения (Миллерово, Лихая), так как при организации ремонта необходимо было приспособить большие цеха паровозного депо на ремонт узлов и вагонных деталей.

Возникла необходимость переквалификации кадров – ремонтников паровозов в ремонтников вагонов и их деталей, разработка технологической документации, технологических процессов, карт на ремонт вагонов и их деталей.

Управление Юго-Восточной железной дороги находилось в г. Воронеж, там глубочане в средних и высших учебных заведениях учились на машинистов, инженеров и других специалистов, работающих в железнодорожной отрасли.

До конца 1970 года Глубокинское депо было одним из крупнейших на Юго-Восточной железной дороге, ремонтировало паровозы всех марок, со всей ветки. Начальниками станции Глубокая в разное время были:

Волков Михаил Михайлович,
Перепелин Владимир Николаевич,
Семёнова Любовь Николаевна,
Гаврилова Светлана Владимировна

В 1979 году депо, когда вся Юго-Восточная жд. перешла на электрическую тягу, стало вагонным и стал осуществляться ремонт вагонов всех видов: крытых, полувагонов, платформ, думкаров. В диспетчерской депо стоял Дефектоскоп, на котором работала дефектоскопистом Павлова Валентина Андреевна. Она выявляла дефекты у колёсных пар и «больные» вагоны ремонтировали в вагонном депо станции Глубокая.

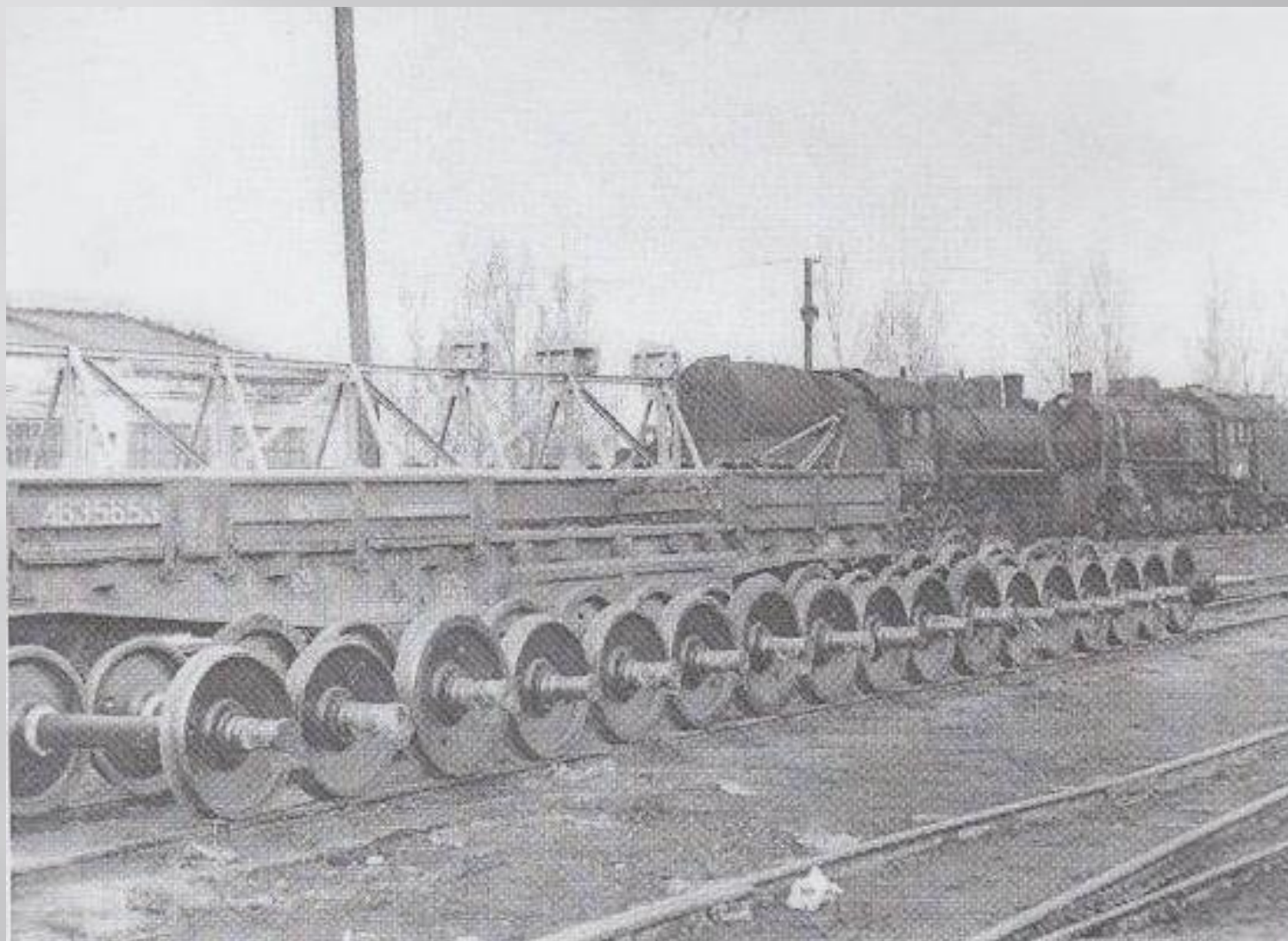
К 1979 году в Глубокинском вагонном депо все запчасти, узлы и детали ремонтировались непосредственно в депо. Были образованы цеха: сборочный, деревоотделочный цех с поточным использованием доски пола платформы; механический цех с отделениями – по ремонту авторежимов, баббитозаливочного отделения, отделение по ремонту автосцепок, кузнечное отделение, выполняли деревянные работы, меняли буксы, убирали ползуны на колёсах.

В депо организован колёсный цех по ремонту колёсных пар на подшипниковом скольжении, а затем на базе его создан роликовый цех. Много вложили труда в организацию нового производства:

Фёдоров Виктор Александрович - механик депо,
Шаповалов Анатолий Фёдорович. – мастер, участник ВОв,
Солонченко Николай Николаевич. - мастер подсобного цеха,
Решетов Александр Константинович - приёмщик ПМС,
Ерохин Пётр Григорьевич - начальник отдела кадров.

В связи с образованием вагонного депо в п. Глубоком, участок Лихая – Чертково – Миллерово - Ворошиловград – был передан в техническое обслуживание вагонному депо Глубокая, куда вошли ПКТО Миллерово, Чертково, Глубокая, Каменская.

Колёсный парк 1973 года.



Кроме того, для подготовки крытых вагонов под массовые перевозки зерна по станции Глубокая передан ППВ, где впоследствии вместо паровоза, обеспечивающего пункт промывки тёплой водой, была смонтирована парокотельная, разведён водопровод, организована сварка вагонов и ремонт, кроме кузова и полов ходовой части вагонов.

Руководителем пункта промывки был **Волков Владимир Фёдорович**. Лучшие осмотрщики вагонов на ППВ:

Терехов Юрий Александрович, Горелов Пётр Иванович.

Для улучшения технического содержания и предупреждения крушений и аварий в депо были внедрены ПОНАБЫ по станциям Чертково, Миллерово, Глубокая, Каменская. Вследствие их внедрения АО станции Глубокая был снят контрольный осмотр поездов на ходу – визуально.

Длительное время руководил на КПТО ст. Глубокая мастер **Елисеев Иван Иванович**, окончивший Воронежский железнодорожный техникум без отрыва от производства.

Образцы труда показали:

Печенев Николай Алексеевич, Домников Георгий Константинович, Чеботарёв Виталий Иванович, Никишин Алексей Никифорович и многие другие.

Для улучшения содержания спецодежды в депо была оборудована химчистка.

В этот период начальником вагонного депо ст. Глубокая был **Фильцов Иван Авдеевич**, единственный в то время специалист по специальности инженер – механик вагоностроения и вагонного хозяйства, проработавший в депо до 1987 года.

Начальниками вагонного депо (ВЧД-2) станции Глубокая в разные годы были:

Таласов,

Васильев Алексей Дмитриевич,

Цымерский Владимир Дмитриевич,

Адининский Авдей Терентьевич,

Трошин Юрий В.,

Фильцов Иван Авдеевич,

Яковлев Геннадий Александрович,

Ребров Владимир Викторович,

Кондрашов Иван Ильич стал последним начальником ВЧД-2, с 1997 года депо перестало существовать, специалистов по ремонту вагонов перевели в депо станции Лихая.



**Руины и остатки здания
вагонного депо Глубокая 1998 год**

ПМС - 34 — лучшая в отрасли

Коллектив ПМС-34 свой профессиональный праздник — День железнодорожника, встречает новыми трудовыми достижениями. По итогам полугодия он выдвинут дирекцией по ремонту пути Северо-Кавказской железной дороги на первое место в соревновании с другими путевыми машинными станциями.

О том, что он на хорошем счету, что трудится мастерски, известно давно. Каждый год коллектив ПМС-34 наращивает производственную мощь, что предопределяет успех на перспективу. Но даже не зная о достижениях нашей ПМС, просто побывав на территории, можно легко заметить, что здесь все нормально. Ухоженная производственная база, отремонтированные подъездные пути... И новая, только что прибывшая с Челябинского тракторного завода техника. Мощный, покрашенный в желтый цвет погрузчик еще на платформе, ждет выгрузки. Около него суетятся рабочие, освобождают от крепления, снимают с кабины упаковочный картон. Здесь же главный механик Александр Сергеевич Рожко, который контролирует ход работ.

— Только вчера с платформы своим ходом на нашу землю сошел мощный бульдозер, а сегодня дошла очередь и до погрузчика, — не скрывает радости А.С. Рожко. — Техника надежная, с такой на перегон можно спокойно выезжать.

Поскольку начальник ПМС-34 Юрий Казбекович Бетеев в отпуске, о делах коллектива рассказывает главный инженер Николай Николаевич Феклин. Забот у него невпроворот, постоянно звонит телефон: то нужно «отбить» тепловоз, который собираются перебросить на другой участок, то согласовать вопросы с субподрядчиками перед выходом ПМС на перегон к месту работ. И наша беседа в минуты затишья от решения многочисленных проблем.

— Думается, правильно будет начать разговор с организационного момента, — говорит Н.Н. Феклин. — С 10 июля мы вышли из состава Северо-Кавказской железной дороги и перешли в подчинение вновь организованной дирекции по ремонту пути, что находится в Москве. Времени прошло совсем немного, поэтому мы в процессе реорганизации.

Еще один важный аспект в де-

ятельности коллектива — доведение нам плана по реконструкции. В принципе это выполнение нами прямых обязанностей по ремонту пути, но разница в том, что теперь нам дана степень свободы самим нанимать субподрядчиков. На первый раз нам заложили реконструкцию железнодорожного пути в размере 5,3 километра. Она завершена с превышением — 5,7 километра. А теперь о планах и их выпол-

нении. В 2008 году нашему коллективу необходимо провести капитальный ремонт на новых материалах на 14 километрах, на старогодных — на 20, усиленный средний ремонт на 48 и средний — на 8,5 километрах пути. Фактически за семь месяцев сделано: капитального ремонта — 10,4 километра, усиленного среднего — 30, среднего — 6 километров.

Еще масштабнее объем предстоящих работ. На перегоне Сулин — Лесостепь на октябрь запланирован капитальный ремонт пути силами четырех ПМС с закрытием перегона на 4 суток. Сделать это будет нелегко, но при жестком контроле, соблюдении технологической дисциплины мы уложимся в рамки отведенного «окна». Уверен, 12 километров пути будут отремонтированы. Усиленный средний ремонт предстоит на перегоне Каменская — Лихая. Это очень напряженный участок магистрали Чертоково-Ростов, где большой поток грузопассажирских перевозок. Потому потребуются слаженная работа всех подразделений. Задействуют силы трех ПМС.

— Николай Николаевич, в воплощении планов, конечно же, поможет повышение энергооборуженности ПМС, обновление техники. Вот пришли бульдозер, погрузчик, видимо, на подходе и другая новая современная техника.

— Да, совсем скоро подойдет

автогрейдер, и все эти мощные машины будут работать в комплексе с основным механизмом УКСП — укладочным краном стрелочных переводов, который ожидаем получить также в ближайшее время. Он будет единственным на Северо-Кавказской дороге, оборудованным телескопическим вылетом стрелы. Для его эффективной работы потребуются открытие еще 30 — 40 рабочих мест. С прибытием крана начнем прием рабочих кадров. И еще о техническом оснащении. Долгие годы у нас эксплуатировалась ВПО — 3000 (выправочно-подбивочно-отделочная машина), а точнее — с 1973 года. Пора бы на металлолом, но наши умельцы модернизировали ее и теперь создали отделочную машину, которая заменит труд десятков монтеров пути. Также мы приобрели новый «КамАЗ» для перевозки людей к месту работ.

Многое в этом году удалось в плане улучшения условий труда. В депо путевых машин заменено остекление, вытяжная вентиляция. Это нам обошлось в 1,9 миллиона рублей, но деньги пошли в дело.

— Николай Николаевич, обычно к профессиональному празднику отмечают лучших, награждают, благодарят.

— Все это у нас будет. Как раз утвердили списки награжденных, в них 25 человек. Назову по несколько человек из каждого подразделения. В первую очередь монтеров пути. Это А.А. Бирюков, Д.А. Под-

Главная их забота — безопасность движения

Коллектив ПМС – 34 встречает профессиональный праздник трудовыми достижениями



Главный инженер Н.Н. Радченко.

— Кому доверили новый автогрейдер, как он работает на перегонах? — задаю вопрос главному инженеру Н.Н. РАДЧЕНКО.

— Владимиру Валентиновичу Хубалову, техника в надежных руках.

К слову сказать, главный инженер здесь тоже новый. Произошли серьезные кадровые изменения. Теперь начальником ПМС-34 Николай Николаевич Феклин, а главным инженером Николай Николаевич Радченко, который прибыл к нам из Ростова-на-Дону. Он уже освоился на новом рабочем месте, познакомился с коллективом, знает многих по имени-отчеству. Главный инженер знакомит с достижениями коллектива:

— Летний график движения пассажирских поездов совпадает с графиком производственной деятельности нашего коллектива. Но мы привыкли трудиться в жестких рамках отведенного «окна», тщательно продумывая свой выезд на перегон. Люди знают, что им делать, техника не

Каждый раз, бывая на этом предприятии, радуюсь и удивляюсь переменам, произошедшим за короткое время. Постоянно благоустраивается территория производственной базы. Около административного корпуса и мехмастерских беседки, цветы. На большой площади звеносборочной базы чистота и порядок. Приятно ведь работать в таких условиях, хоть и под открытым небом в жару и стужу.

Хорошо и то, что идет обновление техники, материальной базы. В прошлом году в канун Дня железнодорожника на платформе стояли в ожидании выгрузки новый бульдозер и автогрейдер. Даже во время кризиса предприятие получает новую технику.

подводит. Главное, конечно, люди. За короткое время убедился, что в коллективе очень много профессионалов, настоящих мастеров своего дела. Поэтому, пользуясь предоставленной возможностью, хочу назвать хотя бы некоторых из длинного списка передовиков.

В коллективе 194 человека, из них рабочих профессий — 166, из которых 70 — монтеры пути, 28 — инженерно-технические работники. И о структуре предприятия. У нас три путевых колонны, в которых по 2-3 бригады. В путевой колонне №2 прорабом работает Сергей Исымбаев Исламов, его отец — Исымбай Исламович до ухода на пенсию работал монтером пути, а брат Иван Исымбаевич трудится мастером. В колонне №1 прорабом работает заслуженный железнодорожник Виктор Васильевич Некрасов — его сын Сергей Викторович — мастером. В колонне №3 прораб Дмитрий Александрович Обозний. Прорабы — организаторы работ на перегонах, ключевые специалисты, именно от их умения четко поставить перед коллективом задачу зависит ее оперативное решение. Отмену монтера пути первой колонны Николая Алексеевича Кургана, его коллегу из второй колонны Игоря

Юрьевича Смирнова, мастера пути третьей колонны Олега Алексеевича Ковалева.

В мехцехе у нас новый главный механик — Николай Алексеевич Сибилев. В его подчинении водитель автомашины Николай Александрович Афанасьев, который на производстве уже 30 лет, кузнец Александр Александрович Юров, сварщик Сергей Васильевич Плетняков, машинист козловой крана Александр Владимирович Бурак, машинист звеноразборочной машины Роман Сергеевич Папкин. Этот список можно продолжить, что мы сделаем на торжественном собрании, посвященном Дню железнодорожника.

— Николай Николаевич, что же удалось сделать коллективу за шесть месяцев этого года?

— Ответчу коротко. Капитальный ремонт пути проведен на 8,5 километрах. Отмечу также, что мы продолжаем начатую несколько лет тому назад работу по укладке на перегонах восьми-сотметровых плитей. Это повышает безопасность проезда, комфортность для пассажиров, меньше идет затрат на поддержание пути в работоспособном состоянии, меньше изнашиваются колесные пары и другие узлы и

детали подвижного состава.

В настоящее время наш коллектив трудится на объектах Ростовского отделения Северо-Кавказской железной дороги. Ведем ремонт на перегонах Лихая-Зверово, Зверово-Божжовская, Репная-Васильевская, Гукво-Замчалово. В планах — перевод всех путей на железобетонное основание, как более долговечное, надежное, менее трудозатратное при обслуживании.

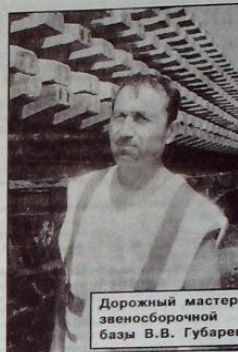
Автор этих строк побывал на территории звеносборочной базы, где чувствовался накал работ. Без устали сновали козловые краны, доставляя собранные плиты к месту складирования. На своих местах трудились звеносборщики.

Дорожный мастер звеносборочной базы Валерий Всеволодович Губарев познакомил не только с людьми, которые подготавливали фронт работ перед поездкой на перегон, но и с технологией сборки рельсо-шпальных звеньев.

— Для деревянных шпал, которые пока также используем для укладки на второстепенных перегонах, применяем два вида крепления, для бетонных — четыре. Возникает вопрос: «А почему бы не остановиться на одном?» У каждого крепления есть свой плюс и минус, к тому же они применяются на направлениях с различной степенью интенсивности движения.

У главного инженера Н.Н. Радченко уточняю обстановку по реорганизации предприятия.

— Пока мы в том же самом статусе, что и год назад, и название нашего предприятия очень замысловато — «ПМС-34 станция Глубокая, структурное подразделение Северо-Кавказской дирекции по ремонту пути. Структурное подразделение центральной дирекции по ремонту пути — филиала ОАО РЖД». Примерно через два года реор-



Дорожный мастер звеносборочной базы В.В. Губарев



Монтеры пути В.Г. Пономарев и А.И. Карнаухова.

ганизация должна быть зашпалена, что даст нам большую самостоятельность в принятии решений, хотя и ответственность повысится. А пока наш коллектив трудится в нормальном бодром ритме. Ремонтируем пути, ставя во главу угла безопасность движения, комфорт проезда пассажиров.

— С предстоящим праздником вас и весь ваш коллектив! Крепкого всем здоровья и новых трудовых побед!

В. ЗОЛОТОВ
наш коллег
Фото авто-



Монтеры пути Б.Н. Кудряцев и А.В. Сибилев.



Монтер пути А.Г. Зуев.

С праздником!

Объединенный совет ветеранов Великой Отечественной войны и труда, пенсионеров подразделения железнодорожников станции Глубокая Северного Кавказского железной дороги с особым чувством признательности и уважения поздравляет всех железнодорожников района — находящихся на пенсии и ныне работающих — с профессиональным праздником!

От всей души желаем железнодорожникам и их семьям крепкого здоровья, счастья, хорошего настроения и долгих лет жизни.

И. ФИЛЬЦОВ
председатель объединенного совета ветеранов-железнодорожников

Фильцов Иван Авдеевич (23.08.1927 – 03.11.2016)

23 августа 1927 года в х. Золотовском Милютинского района, Ростовской области, в семье крестьянина. Начало трудовой деятельности совпало с началом ВОВ. После освобождения района от немцев – январь 1943 года - был зачислен в спецформирования НКВД. Называли их «Ястребками», задачей которых была охрана брошенных немцами оружия, боеприпасов и др.

В непризывном возрасте, в 17,5 лет, был призван в ряды РККА. Прослужил без малого 7 лет, испытал все трудности военной службы. После войны служил на Дальнем Востоке, Он вернулся в мирную жизнь в 1951 г. Работать начал на железной дороге, и вся его последующая трудовая биография была связана с железнодорожной отраслью. Окончил школу рабочей молодежи, потом заочно техникум и институт. Освоил многие специальности: трудился поездным мастером, мастером цеха, начальником резерва ПВМ и начальником вагонного депо, свыше сотни премий и благодарностей было вручено ему от от руководства железной дороги. Общий трудовой стаж Ивана Авдеевича – 58 лет и 4 месяца. Он неоднократно избирался депутатом Глубокинского поселкового совета. С 1997 по 2013 гг. являлся председателем объединенного совета ветеранов войны и труда станции Глубокая. Железная дорога - это четко отлаженный механизм, работа на ней очень ответственна и требует от человека много сил. И все же Иван Авдеевич Фильцов сумел уделить много внимания общественной работе, в основном посвященной сохранению памяти о подвиге советского народа в Великой Отечественной войне. По его инициативе на территории вагонного депо Глубокая был построена стела - памятник погибшим на фронте и в тылу железнодорожникам. Памятник был торжественно открыт 9 мая 1975 года и посвящен 30 - летию Великой Победы.

Позже, когда депо было в 90-х годах закрыто, памятник перенесли в привокзальный сквер станции Глубокой. Здесь проходят такие мероприятия, как «Вахта Памяти», возложение цветов в канун Дня Победы, встречи школьников с ветеранами. Иван Авдеевич всегда был активным участником таких встреч, стремился донести до молодого поколения необходимость помнить и чтить подвиг тех, кто завоевал для мира великую Победу.



Объединенный совет ветеранов войны и труда (пенсионеров) подразделений железнодорожников станции Глубокая СКЖД

Узловой совет ветеранов железнодорожников вёл и ведёт активную работу по патриотическому воспитанию молодёжи, принимает активное участие во всех мероприятиях и акциях, которые проходят в Каменском районе. Два раза в месяц проводятся заседания по вопросам: обеспечения ветеранов в соответствии с «Законом о ветеранах», обеспечение ветеранов качественным углем и т.д.

Проводятся встречи с учащимися школ, посещение одиноких и больных ветеранов железной дороги. Публикуются статьи и заметки о боевых и ратных подвигах ветеранов войны в районной газете «Земля»



Фотография начала 2000-х годов.

(Слева направо: Пятницкая Лидия Петровна – курировала ветеранов вагонников, Сарычев Николай Захарович – заместитель председателя узлового совета ветеранов, Пономарева Валентина Николаевна – курировала движенцев, Чайкин Борис Вячеславович – курировал работников локомотивной службы, Морозова Надежда Павловна – курировала работников связи и СЦБ, Фильцов Иван Авдеевич – председатель объединенного Совета ветеранов войны и труда станции Глубокая с 1997 по 2013 гг., Горбачев Юрий Трофимович, курировал работников пути)

Рабочие моменты ветеранов (Фильцов Иван Авдеевич, Стольников Иван Егорович, Швец Алексей Андреевич, Клименко Василий Кириллович)





Слева направо: Михейкин Даниил Тимофеевич – председатель районного Совета ветеранов, Рудаков Владимир Михайлович – председатель поселкового Совета ветеранов, Григорьев Иван Никитич – член совета ветеранов, Фильцов Иван Авдеевич – председатель объединенного Совета ветеранов железнодорожников

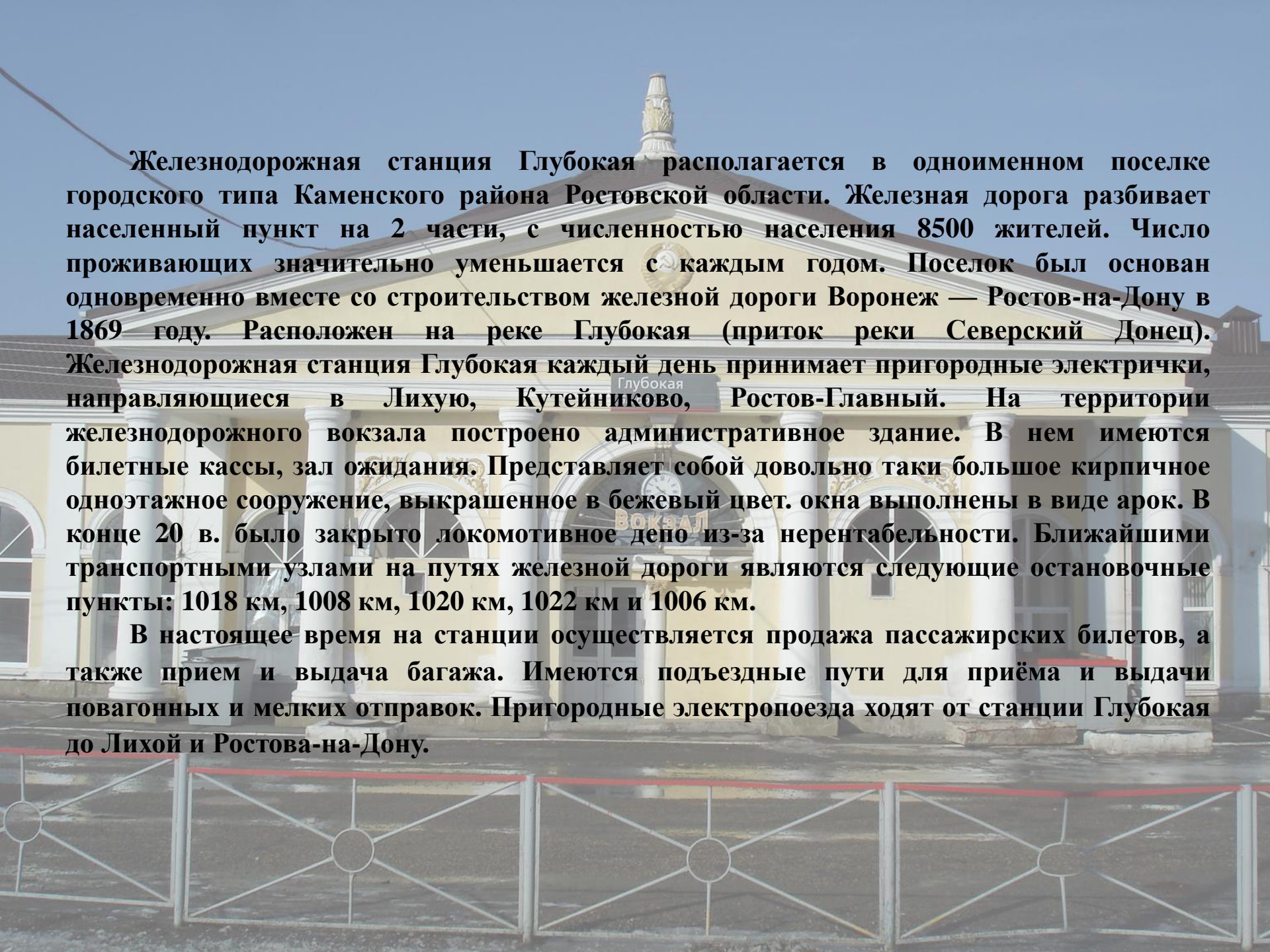
Момент встречи 3–х поколений: Великая Отечественная война, послевоенное время, чеченские события.

Слева направо: Палкин Б.И., Фильцов И.А., Коробков И.С., Падерин А.А.



Ветераны ВОВ п. Глубокий с главой администрации Каменского района Бочаровым Владимиром Константиновичем у Новогодней елки (1999 год)





Железнодорожная станция Глубокая располагается в одноименном поселке городского типа Каменского района Ростовской области. Железная дорога разбивает населенный пункт на 2 части, с численностью населения 8500 жителей. Число проживающих значительно уменьшается с каждым годом. Поселок был основан одновременно вместе со строительством железной дороги Воронеж — Ростов-на-Дону в 1869 году. Расположен на реке Глубокая (приток реки Северский Донец). Железнодорожная станция Глубокая каждый день принимает пригородные электрички, направляющиеся в Лихую, Кутейниково, Ростов-Главный. На территории железнодорожного вокзала построено административное здание. В нем имеются билетные кассы, зал ожидания. Представляет собой довольно таки большое кирпичное одноэтажное сооружение, выкрашенное в бежевый цвет. окна выполнены в виде арок. В конце 20 в. было закрыто локомотивное депо из-за нерентабельности. Ближайшими транспортными узлами на путях железной дороги являются следующие остановочные пункты: 1018 км, 1008 км, 1020 км, 1022 км и 1006 км.

В настоящее время на станции осуществляется продажа пассажирских билетов, а также прием и выдача багажа. Имеются подъездные пути для приёма и выдачи повагонных и мелких отправок. Пригородные электропоезда ходят от станции Глубокая до Лихой и Ростова-на-Дону.

В 1975 году, по личной инициативе начальника депо Глубокая, ныне председателя объединенного Совета ветеранов войны и труда (пенсионеров), железнодорожников Фильцова И.А. в соавторстве с художником по увлечению – Столбенко Борис Семенович был установлен памятник перед администрацией депо, позже он перенесен на привокзальную площадь станции Глубокая СКЖД. Строили и монтировали памятник в 1975 году в честь 30-летия Победы под руководством главного механика Федорова Виктора Александровича, рабочими специалистами «Стройгруппы» депо: Москаленко А., Вялкиным В., Ушаковым А., Татариновым С., Алексеевой Е. (блокадница).

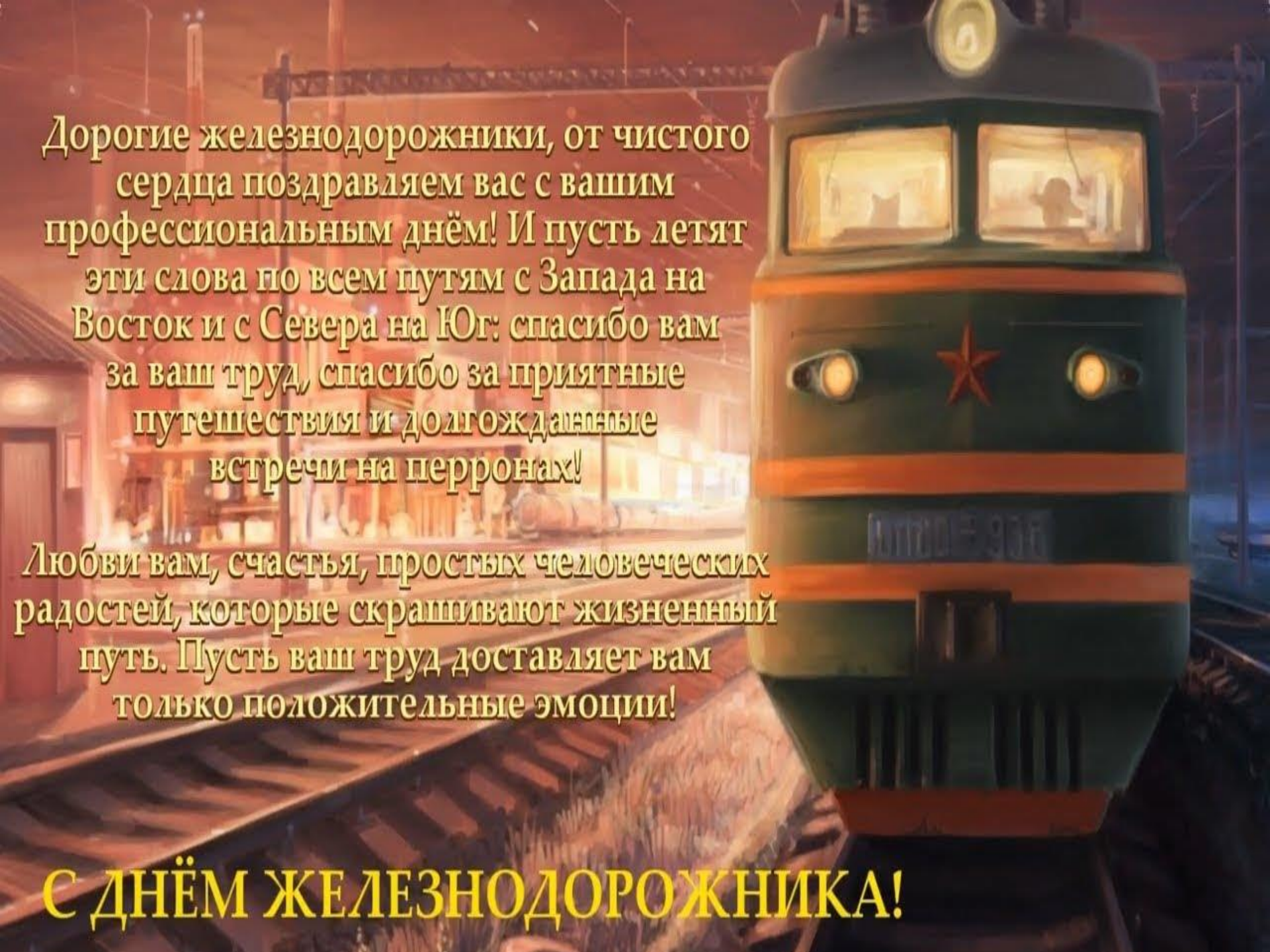


**Почетный караул в момент открытия
памятника воинам –
железнодорожникам 9 мая 1975 года.**

*Багровый степной
Полыхает закат,
Идет переключка
Погибших солдат,
Окутана дымкой
Степная дорога,
Застыли солдаты
В равнении строгом.
Повзводно, поротно
Зачитаны списки.
Я! – отвечают векам
Обелиски...*



ПОСТРОЕН
ДЛЯ ЗАПОМНЕНИЯ ПАМЯТИ
ВОИНАМ-РАБОТНИКАМ ДОСТА
ПОЛУЧЕНА В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ
ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ 1941-1945
МАЙ 1975



Дорогие железнодорожники, от чистого сердца поздравляем вас с вашим профессиональным днём! И пусть летят эти слова по всем путям с Запада на Восток и с Севера на Юг: спасибо вам за ваш труд, спасибо за приятные путешествия и долгожданные встречи на перронах!

Любви вам, счастья, простых человеческих радостей, которые скрашивают жизненный путь. Пусть ваш труд доставляет вам только положительные эмоции!

С ДНЁМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКА!



СПАСИБО ЗА ВНИМАНИЕ!!!!

Архив Каменского района

Электронный адрес:

kamray_archive@mail.ru

Телефон: 8(86365)95042

**Межпоселенческая центральная
библиотека Каменского района**

Электронный адрес: mukkrmc@mail.ru

Телефон: 8(86365)95389

**Официальный сайт: [http://mcb-
kam.rnd.muzkult.ru](http://mcb-kam.rnd.muzkult.ru)**