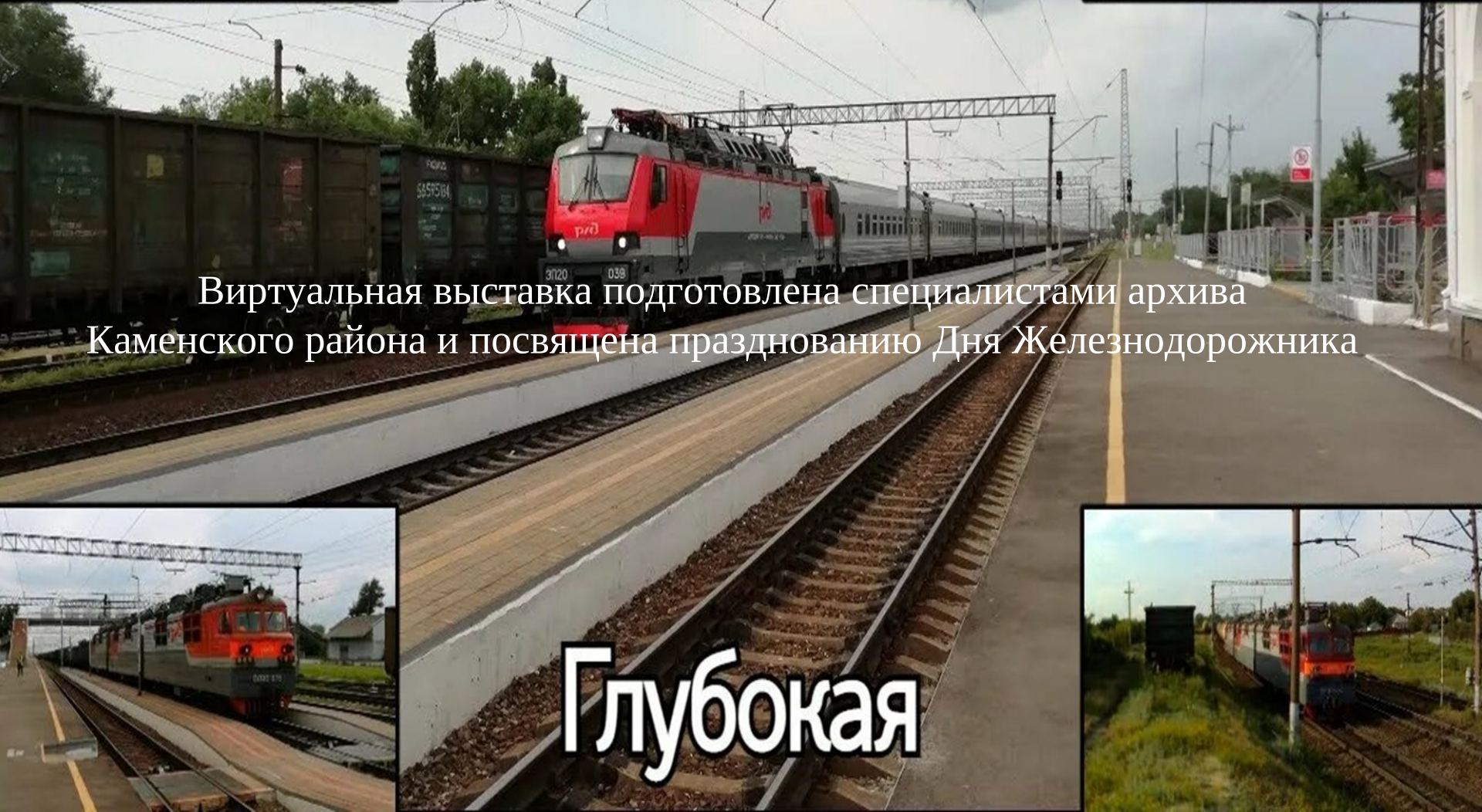




Виртуальная выставка подготовлена специалистами архива
Каменского района и посвящена празднованию Дня Железнодорожника

Глубокая



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.



Почетный железнодорожник

Свой профессиональный праздник – День железнодорожника отмечают вместе с ныне работающими на транспорте и люди, отдавшие железной дороге большую часть своей жизни. Не часто мы вспоминаем про пенсионеров, но сегодняшнее событие чем не повод заглянуть в историю.

Этого человека, изображенного на снимке, знают не только на его родине – в поселке Глубоком.

Андрей Егорович Лесников, Почетный железнодорожник, ветеран войны и труда. Он привел первый поезд в освобожденный Берлин в далеком 1945 году. Такое не забывается никогда.

Фото из архива нашего нештатного корреспондента
В.Ф.Ендовицкого.

6 августа – День железнодорожника

Водил поезда под огнем врага и в мирное время

Поселок Глубокий с самого своего основания был поселком железнодорожников. Этой сложной, ответственной, тяжелой, но очень важной работе за почти 150-летнюю историю существования станции Глубокая они отдавали свои силы, умения, таланты. Много глубочан вошло в историю железной дороги благодаря самоотверженному труду, многие были награждены. Сегодня мы хотим вспомнить о машинисте Иване Уваровиче Сущенко, личности насколько скромной, настолько и легендарной. Память об отце, который ушел из жизни в 1955 году, хранят его дочери.

В построенном в начале 20 века доме на улице Подтелкова выросло пять поколений семьи Сущенко. Я сижу за столом в гостиных у Валентины Ивановны и Анны Ивановны и слушаю рассказ об их отце. На столе разложены старые семейные фотографии, ордена и медали, почетные грамоты, документы Ивана Уваровича. Сколько же событий пришлось пережить Ивану Сущенко, и не просто пережить, а быть их непосредственным участником, и события эти, безусловно, являются историческими. Когда мы говорим о том, что нельзя забывать подвиг народа, на мой взгляд, речь идет именно о таких людях.

Но обо всем по порядку. В семье Сущенко было семеро детей – пятеро братьев и две сестры. Ваня был пятым ребенком. После окончания 7 классов он в возрасте 16 лет пошел работать, как отец и старшие братья, в паровозное депо слесарем по ремонту паровозов. Но с раннего

Одна из грамот «Лучшему борцу на фронте социалистического строительства» за 1934 год сохранилась в семье.

Жизнь Ивана Уваровича Сущенко шла своим чередом. Он женился в 1928 году на девушке Анастасии. Родились и подрастали три дочери – Аня, Зоя, Валя. Иван Уварович души не чаял в своих девочках: красавицы, умницы. Старался привезти из поездок гостинцев. Сахар, который выдавали на поездку в качестве сухпайка, обязательно привозил домой. А дома всегда было полно гостей – братья, сестры, племянники и племянницы, друзья собирались за столом этой хлебосольной семьи.

Мирную жизнь перечеркнула война. Иван не раз обращался в военкомат с просьбой отправить его на фронт, но железнодорожникам давали бронь. Машинисты, как никогда, нужны были на своем посту, они обеспечивали доставку грузов

рез Северский Донец, железнодорожный мост взорвали. Вернуться домой Иван Уварович уже не мог. Его включили в состав бригады 19-ой колонны паровозов особого резерва. Это были специальные формирования, созданные для эксплуатации паровозов в период войны, главным образом на фронтовых и прифронтовых железнодорожных линиях. Паровозные колонны представляли собой особую форму эксплуатации, при которой обеспечивалась высокая маневренность, оперативность, возможность сосредоточения перевозочных средств в районах массовых воинских перевозок, способность успешно работать в отрыве от локомотивных депо и от ремонтных баз на больших перегонах. По сути это было воинское формирование.

Иван Сущенко водил поезда с боеприпасами в Сталинград под непрерывной бомбежкой вражеской авиации. По окончании Сталинградской битвы он был награжден медалью за оборону Сталинграда. Затем участвовал в освобождении Воронеж, городов Украины, Белоруссии, Польши. Победу Иван Уварович

Связывая страну в единое целое

**УВАЖАЕМЫЕ ВЕТЕРАНЫ,
РАБОТНИКИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО
ТРАНСПОРТА РАЙОНА!**

Примите самые теплые и искренние поздравления с вашим профессиональным праздником!

Железные дороги – это основные транспортные артерии страны, от успешной работы которых зависит не только безопасность и комфорт пассажиров, но и поступательное развитие всех отраслей народного хозяйства. И сегодня трудно представить себе нашу жизнь без четко действующей, развитой сети железных дорог, стальные нити которых связывают страну в единое целое.

Своим самоотверженным, добросовестным, неустанным трудом вы обеспечиваете стабильную работу железных дорог. Благодаря вам день и ночь по стальным магистралям мчатся поезда, объединяя деревни, хутора, поселки, города и страны.

Особые слова признательности выражаем ветеранам отрасли, многие из которых по-прежнему в строю и передают свои знания молодежи. Мы уверены, что опыт и традиции, накопленные поколениями наших железнодорожников, позволят успешно решить задачи, которые стоят перед отраслью.

Желаем всем, кто связал свою судьбу с железной дорогой, крепкого здоровья, счастья и благополучия, мирного неба над головой.

**В.Е. ШЕВЧЕНКО, глава администрации
Каменского района.**

**С.И. КАРМАНЧИКОВА, председатель Собрания депутатов –
глава Каменского района.**



собираться большой семьей, приглашал друзей-фронтовиков. Но военное лихолетье мужчины вспоминать не любили, слишком тяжелы были эти воспоминания. А еще наш герой любил шутку, смешные истории привозил из каждой поездки, девочки ждали, когда папа расскажет очередную смешилку.

Дочери Анна Ивановна и Валентина Ивановна – вспоминают, какое трудное время было после войны. Мама Анастасия Владимировна работала в колхозе, чтобы заработать хоть какую-то еду. Пусть тяжело, но жили дружно. Друг о друге заботились, а родители готовы были отдать все, чтобы их девочкам было

ровозов. Но с раннего детства мальчик мечтал водить поезд. Было для него в этой настоящей мужской профессии все интересно: и управлять огромной машиной, и уезжать в дальние города и веси, и видеть, чем живет большая страна и ее люди. Препятствовать воплощению мечты руководителю не стало – серьезность, дисциплина, любознательность и ответственность юного Ивана доказывали, что из него получится хороший машинист. В 18 лет он стал кочегаром паровоза, а спустя шесть лет, в 1932 году, после обучения и успешной сдачи экзамена получил свидетельство на право управления паровозом. Через год Иван Сущенко уже был машинистом 1 класса – это самый высокий класс на железной дороге, можно сказать кадровая элита. С тех пор и до конца жизни Иван Уварович водил пассажирские поезда.

Работа у машиниста трудная, напряженная, требует постоянного внимания. Ведешь поезд, постоянно следишь за показаниями светофоров, состоянием пути, есть ли на нем люди, и одновременно общаешься по радиосвязи с дежурными по станции. И это на протяжении многих часов. В поездной бригаде, кроме машиниста паровоза, кочегар и помощник машиниста, их работу тоже приходится контролировать. Иван Уварович справлялся с работой на отлично. Еще до войны он был неоднократно поощрен начальством.



Дочери Анна Ивановна и Валентина Ивановна бережно хранят память об отце.

для фронта. К июлю 1942 года фронт подошел к Каменску, участились налеты вражеской авиации на станцию Глубокая, где скопились несколько воинских эшелонов и поезд-госпиталь, подготовленный к эвакуации в тыл. В один из дней, когда Иван Уварович вернулся из поездки, началась бомбежка. Поездных бригад не хватало, начальник поезда-госпиталя обратился к Ивану Уваровичу: «Вы коммунист? Помогите отправить раненых в Лихую». Иван вынужден был сначала вывезти несколько составов в Погорелово, чтобы освободить путь для госпиталя, и затем повел состав на юг. Причем в качестве помощника машиниста и кочегара выступили бойцы из числа раненых (его бригада от страха сбегала). Только состав переправился че-

встретил в Польше.

Его труд, самоотверженность и храбрость были высоко оценены – указом Президиума Верховного Совета СССР от 1 августа 1942 года Иван Сущенко был награжден орденом Ленина. За образцовое выполнение боевых заданий, мужество и отвагу 8 июля 1945 года его наградили орденом Красной Звезды. Также он награжден медалями «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-45 гг.» и «За победу над Германией».

После победы Иван Уварович продолжал служить в спецформировании, а в 1946 году его направили на восстановление Куйбышевской железной дороги. Направляясь в командировку, смог на денек заехать домой. Все эти годы семья не знала, где он находится, да жив ли вообще.

**Инженер-лейтенант
Иван Сущенко.**

Домой Иван Уварович вернулся летом 1946 года и продолжал водить поезд. Ему единственному из машинистов доверяли работу на литературных поездах (условное название поездов высокой важности, перевозящих ценные грузы или важных персон, в том числе первых лиц государства). Маршруты работы – от Росоши до Ростова. Бригаду Ивана Сущенко хвалили, ежегодно он получал премию за безаварийную работу.

В 1947 году Иван Сущенко был награжден медалью «За трудовую доблесть», а в 1951 году вторым орденом Ленина. За наградными документами, грамотами и медалями прослеживается большой и нелегкий жизненный путь. Родные и друзья запомнили его как скромного, немногословного, трудолюбивого человека с огромным чувством ответственности за порученное дело. Машинист-инструктор с большим, а точнее уникальным стажем Иван Уварович многих молодых научил профессии.

Свой последний паровоз марки ИС-616 ласково называл «Моя Галинка» и слышал изда-лека, когда бригада напарников заезжала на станцию. «Слышь, мать, Галинку на заправку привезли!» – говорил жене, услышав знакомый гудок.

Иван Уварович очень любил

все, чтобы их девочкам было хорошо. Как-то мама работала на уборке и передала с соседкой узелок с кукурузой. Девчонки перемололи зерна на ручной мельнице, сварили кашу и сели ждать отца из рейса. Радостно встретили Ивана Уваровича и посадили за стол. Отец взял свою деревянную ложку, дочери свои, принялись за еду. Тогда было принято есть из общей чашки. Каша была такая вкусная, девчонки ели, щебетали и только потом поняли, что отец просидел за столом и даже не попробовал кашу. Спохватились, а он: «Кушайте, кушайте, я не голодный».

И когда старшие девочки учились в институтах в больших городах, он в день получения спешил отправить деньги для своих студенток. Очень гордился дочерьми, все трое хорошо учились, окончили вузы. Старшая, Анна, работала в атомной промышленности в Таджикистане, средняя, Зоя, стала химиком-фармацевтом, а младшая, Валентина, после школы начала работать в депо станции Глубокая. Можно сказать, пошла по стопам отца. Правда, он уже этот выбор не застал.

Годы тяжелых испытаний, голодное военное лихолетье, период восстановления страны не прошли даром для здоровья Ивана Уваровича. Он заболел и умер в 1955 году в возрасте 48 лет. Но оставил после себя добрую память. Его жизненный путь, безусловно, является примером самоотверженного служения делу и людям.

**И. КУНИЦКАЯ,
наш корр.**

**Фото автора и из архива
Валентины ШАПОВАЛОВОЙ.**

Необычная судьба

В год 70-летия Победы в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг., в канун Дня железнодорожника мы предлагаем вспомнить о тех, кто в самые трудные для нашей страны годы проявил трудовой героизм, беспримерную самоотверженность, мужество и доблесть, — о советских железнодорожниках. Не оправдались расчеты врага на расстройство наших коммуникаций во время войны, на разрыв связи между фронтом и тылом, хотя им было предпринято все, чтобы парализовать работу железных дорог. За годы войны вражеская авиация произвела почти 20 тысяч налетов на крупные железнодорожные узлы, станции и другие объекты, сбросила сотни тысяч бомб. Не и под обстрелами и бомбардировками железнодорожники осуществляли в больших объемах перевозки для нужд фронта и тыла.

В целом за годы войны доставлено фронту более 443 тысяч поездов. Для военных перевозок потребовалось около 20 миллионов вагонов. Одновременно железнодорожники выполняли огромную работу по восстановлению разрушенных врагом станций и узлов, локомотивных и вагонных депо, мостов и других устройств пути и сооружений, позволившую обеспечить проведение наступательных операций, возрождение и функционирование экономики освобожденных районов.

Не понаслышке знает об этом времени глубочайший Алексей Митрофанович Жданов. Вместе с председателем совета ветеранов-железнодорожников станции Глубокая Надеждой Николаевной Бычковой сотрудники межпоселенческой центральной библиотеки пришли поздравить Алексея Митрофановича с наступающим профессиональным праздником. Библиотекарей к ветерану привела его краткая автобиография, написанная им давно от руки на простом тетрадном листочке и обнаруженная в ходе поисковой краеведческой работы. Мы приводим здесь эту историю трудовой и героической жизни нашего земляка А.М. Жданова, написанную им самим.

«Родился я 21 февраля

1928 года. В семье нашей было четверо детей, отец умер рано, в 1933 году. Окончил 5 классов и начал трудовую деятельность с 13 лет. В колхозе «Заря революции» работал на приусадебных, на помидорной плантации, пахал землю на быках и на коровах, сеял хлеб, подсолнухи, колол хлеб вручную, косил сено, возил воду, крыл крышу колхозного коровника соломой — до самого прихода немцев трудился наравне со взрослыми. Тяжело было, но мы, дети, не паниковали. Учиться было трудно, так как нужно было зарабатывать, все дети у нас

в семье пошли рано работать. В 1941 году грянула война, и все изменилось в жизни. Пока была оккупация, сидели дома. После освобождения поселка Глубокого в 1943 году я пошел устраиваться на работу в депо. Контора тогда находилась там, где сейчас церковь. Мне там сказали сначала: «Малолеток на работу не берем. Но все же приняли. Депо было разбито — крыши



Ветеран войны и труда Алексей Митрофанович Жданов и автор публикации библиограф межпоселенческой центральной библиотеки Елена Донченко.

Фото на память об армейской службе.

ветерана из Глубокого

не было. Присвоили мне сначала 3 разряд, потом 4, 5, 6, 7. Работал на арматуре, это связано с давлением пара, кто работал на паровозах, они знают. Придет воинский шезлонг — инженер отказал. Берим, торопимся сделать — старший слесарь и мы, ученики. Подъемник — вручную, потому что электроподъемник сгорел при бомбежке, колесные пары катали и по земле, и по рельсам с старой токарне. Провертывали клапан станин, а свет выключил как раз электростанция. В депо был свой генератор — паровоз турбину крутил. Его топку нам чистить все время приходилось. Станки были на ремённой передаче, и давай мы за ремёнь крутить вручную. Сейчас это и представить невозможно.

Начальник шезлонга стоит рядом: «Давайте, товарищи, быстрее!» Часто не может ходить, садился на паровоз и ремонтировал на ходу до Каменска, сделав — сойдем, нет — дальше едем. И так каждый день и ночь. Ночевали в депо под батареями — и начальник депо, и старший слесарь, и мы — пацаны. Домой потом меня перевели на дышла, уже 7-й разряд у меня был. Поршни, дышла, золотники, кулисные механизмы, крей-

сомы, тормоза, рессоры, бушеты — все это я изучил. По всем узлам научился работать, кроме котельной и автоматной. Поступали на ремонт паровозов с фронта. Приходили по несколько в сцепках. На конталях — старший слесарь — это отличал. Несколько звезд на контурке — значит, вывел поезд из-под бомбежки или к фронту доставил важный груз. Конечно, и тот паровоз Лесникова, что к Берлину дошел, мы ремонтировали. Номера мы не запоминали. Прошло через наши руки много паровозов.

Я на брони был до 1951 года, как нужный специалист. А потом забрали меня в армию. В Батайске распределили новобранцев. Сначала меня хотели направить в морфлот, но забрали нас — 75 человек — в авиацию. Сформировали шезлонг — и на Сталинград, там добавили еще несколько вагонов и поехали на Дальний Восток. Месяц. Месяц в дороге, прибыли, наконец, в Манzhouku (Приморский край), потом нас доставили в село Лялинь, где находился 58-я отдельная гвардейская рота связи. Прошли карантин, приняли присягу. Меня, как баптиста, определили в спецшколу радистов. Радист должен обладать от природы музыкальным слухом.

После службы пошел опять в депо работать. Отработал на железной дороге 40 лет. Имею множество благодарностей, премий. На пенсию ушел в 1993

году. Военкомат сделал на меня запрос в Москву, оттуда пришло «добро», и мне выдали документы участника войны. В Каменском военкомате мне тогда сказали: «Товарищ Жданов, вы в Каменской районе один такой участник войны».

Конечно, невозможно в нескольких строках описать целую жизнь, казалось бы, обыкновенную для поколения мальчишек и девчонок военной поры, на хрупкие плечи которых легла тяжесть невзгод, бедствий, горя военных лет. И они не согнулись под этой тяжестью. Стали сильнее духом, мужественнее, выносливее. Они не попали на фронт, но работали для фронта почти без отдыха и сна, ковали самоотверженным трудом в тылу Победу. Но Алексей Митрофанович Жданов все же попал на фронт, это была Корейская война 1950 — 1953 гг. Сведения об участии в этом военном конфликте вооруженных сил СССР были долго засекречены, а многие подвиги советских солдат навсегда остались неизвестными. Эту войну называют «забытой». До

распада СССР о ней вообще ничего не писали и не говорили. Наши соотечественники, которым довелось в той войне участвовать (летчики, зенитчи-

ки, прожектористы, военные советники и другие специалисты), давали подлестку, обещающую их молчать. На Западе многие документы тоже по-прежнему засекречены, информации явно недостаточно. Алексей Митрофанович и сейчас не рассказывает подробности событий, в которых принимал участие. Но мы выяснили, что медалью «Китайско-советская дружба» наградились за трудовые подвиги советские специалисты и за личное мужество советские военные, сражавшиеся вместе с китайскими добровольцами в Корее.

Бег времени немолчим. Ветеранов «горячих точек» времён «холодной войны» становится все меньше. Но пока будет жив хоть один из них, они будут свято помнить погибших боевых товарищей, заслуженно гордиться своими ратными делами. Хотелось бы верить, что гордиться ими будут не только их дети и внуки, но и последующие поколения, которые в трудные для Отчизны времена так же самоотверженно будут защищать ее интересы.

Е. ДОНЧЕНКО,
библиограф МЦБ.
Фото И. КУНИЦКОЙ
и из семейного альбома
А. ЖДАНОВА.

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

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

E-mail: zemlya_dopras@mail.ru

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

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

E-mail: zemlya_dopras@mail.ru

Ф 24 оп 1 д 140 л 182 об -183 (земля от 31 июля 2015 год № 126-129 стр. 8-9)



3 августа – День железнодорожника

Продолжают славные традиции

УВАЖАЕМЫЕ РАБОТНИКИ И ВЕТЕРАНЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА РАЙОНА!

3 августа – ваш профессиональный праздник. У вашей отрасли богатая история и славные традиции. Железнодорожный транспорт сыграл ключевую роль в укреплении единого экономического пространства, освоении новых территорий и обеспечении обороноспособности государства.

Ваш труд очень сложен и ответственный. При любой погоде, круглосуточно вы несете нелегкую службу, обеспечивая четкую и бесперебойную работу железнодорожного транспорта, проявляя высокий профессионализм, бдительность, выдержку, верность своему делу.

В районе ценят боевую и трудовую славу работников железнодорожного транспорта.

Низкий поклон ветеранам железной дороги – великим патриотам и труженикам.

Самые наилучшие пожелания молодежи – юношам и девушкам, упорно овладевающим знаниями, настойчиво приобретающим железнодорожные профессии.

От всей души благодарим вас за добросовестный труд! Здоровья, счастья, мирного неба над головой, благополучия вам и вашим близким!

В.А. САВИН, глава администрации Каменского района.

С.И. КАРМАНЧИКОВА, председатель

Собрания депутатов – глава Каменского района.

Семейной династии Киреевых больше 100 лет

3 августа профессиональный праздник отмечают железнодорожники. Для поселка Глубокого это особенный день, поскольку сама история возникновения поселка связана со строительством железной дороги от Воронежа до Ростова. Станция «Глубокая» появилась на карте дореволюционной России в 1869 году и с той поры стала градообразующим предприятием. Сначала сюда приезжали высококвалифицированные кадры из других регионов, а затем специалистов стали готовить на месте. Так появились целые династии железнодорожников, а уже в советское время в День железнодорожника праздник широко отмечали практически все жители поселка. И хотя сегодня таких массовых мероприятий не бывает, поздравления и пожелания успехов в труде обязательно прозвучат во многих семьях, чья жизнь и работа связаны с железной дорогой. А мы в преддверии праздника хотим рассказать о наших земляках – представителях такой уважаемой и важной профессии, как машинист поезда.

работ. Командировки длились по двое суток и благодаря этому Евгений побывал практически во всех городах юга страны – Краснодаре, Владикавказе, Новороссийске, Минводах и многих других.

– Это было очень интересно – увидеть новые города, людей и познакомиться с их обычаями. В самой работе больших сложностей не возникало, хоть я и был новичком. На железной дороге есть такое понятие, как наставничество – опытные машинисты помогают осваивать профессию на практике, поддерживают. Так постепенно я начал расти профессионально и



Александр Киреев.

работает с пассажирами; в случае возникновения экстренной ситуации (стало плохо), оказывает помощь. Если на станции запланирована посадка-высадка мало-мобильного пассажира, помогает ему сесть в вагон, а затем выйти на станции.

– Евгений, у Вас были случаи, когда пассажирам требовалась экстренная медицинская помощь?

– У меня не было, но на нашем маршруте у коллег такие случаи были. Около двух меся-

мы уже знаем в лицо – работающих, студентов, – рассказывает Евгений.

В коллективе колонны № 2 цеха эксплуатации моторвагонного депо «Ростов», которое обслуживает электропоезда на маршруте от «Кутейниково» до Ростова и где работают Евгений и Александр Киреевы, 12 поездных бригад, в каждую входит машинист и помощник машиниста. Как рассказал Александр Киреев (отец Евгения), в коллективе много опытных машинистов и



Евгений Киреев.



Римма и Владимир Киреевы.

Евгений Киреев, помощник машиниста электропоезда, железнодорожник в четвертом поколении.

Отец Евгения, Александр Владимирович Киреев, работает на железной дороге 35 лет. Машинист электропоезда 2 класса, он пользуется большим авторитетом у коллег, к его мнению прислушиваются, потому что электропоезда он водит 33 года. Сегодня они с сыном трудятся в одном коллективе. Бабушка Евгения Римма Аклиевна Киреева – почетный железнодорожник, всю жизнь проработала в ПМС-34. Была в числе первых сотрудников путевого пункта. Приехала молодой девчонкой из Башкирии и трудилась монтером пути более 40 лет! А дедушка, Владимир Нестерович, первым из глубочан пришел в ПМС-34 работать водителем, где трудился до выхода на пенсию. Прадед, Неход Давыдович Киреев, работал на станции Глубокой помощником машиниста паровоза. Во время Великой Отечественной войны водил поезд по всей Юго-Восточной железной дороге.

Железнодорожная династия сложилась и в семье тети. Сестра отца, Лидия Косинова, более двадцати лет работает в ПМС-34, ее муж Андрей работал в ПМС-34 кондуктором и составителем поездов, сейчас трудится на таком же предприятии в Москве. Их сын Дмитрий Косинов решил пойти по стопам родителей и выбрал для себя профессию машиниста. Окончил Лиховской железно-

дорожный техникум и, устроившись в локомотивное депо «Лихая» машинистом электропоезда, – в свои 21 год уже водит грузовые поезда. Сестра Алина – дочь тети Лиды вышла замуж за железнодорожника, машиниста тепловозов Андрея Мисечко. Вот такая она, большая семья железнодорожников.

Евгению Кирееву 30 лет, девять лет он работает помощником машиниста. Причем работать на железной дороге как отец, дед и прадед он не планировал. После окончания Глубокинской школы № 32 поступил в Каменский химико-механический техникум, выбрав специальность «строитель». Но, получив диплом и отслужив в армии, решил все же пойти по стопам отца. Определиться с дальнейшей судьбой помогли родители, решение молодой человек принимал на семейном совете. Да, работа трудная, ответственная, но уважаемая, стабильная и очень важная. Евгений отучился на полугодовых курсах, получил специальность «помощник машиниста тепловоза» и в 2016 году устроился на работу в локомотивное депо «Лихая».

Локомотив, на который определили молодого специалиста, обслуживал ремонтную поездную бригаду ПМС-34. Напомним, что ПМС-34 проводит ремонт железнодорожных путей на очень протяженном участке Северокавказской железной дороги – от «Кутейниково» до границы с Азербайджаном. Бригада машинистов тепловоза отвечает за безопасную и своевременную доставку ремонтников к месту

спустя 5 лет снова пошел учиться, уже на помощника машиниста электропоезда, – делится Евгений.

Сейчас молодой специалист работает на комфортабельных электропоездах новейшей модификации ЭПЗД. Эти «электрички» появились на наших маршрутах во время чемпионата мира по футболу в 2018 и хорошо известны жителям района – вагоны оборудованы климат – контролем для удобства пассажиров, и, естественно, в электропоезде много различных технических инновационных усовершенствований для лучшей работы бригады, безопасной и быстрой езды. В кабине машинистов тоже установлен климат – контроль (раньше в жаркую погоду температура в кабине достигала максимальных значений, и работать в таких условиях было непросто). Чтобы получить право управлять таким поездом, машинист и его помощник должны были изучить техническое устройство поезда и сдать экзамен. Помимо этого, все машинисты и помощники регулярно проходят обучение. Ежедневно проводятся технические занятия, на которых изучается электрическая схема и конструкция электропоезда на работающем электросоставе. Пока прибывший электропоезд стоит на станции, машинисты и помощники изучают техническое состояние, принцип работы, возможные нестандартные ситуации (поломки) и их устранение.

Задач у помощника машиниста во время поездки много: он объявляет об условиях и правилах проезда, о порядке посадки и высадки и непосредственно

случаи были. Около двух месяцев назад у другой бригады при поездке из «Кутейниково» в Ростов беременная женщина почувствовала, что у нее начались роды. В таком случае машинист по рации связывается с дежурным по вокзалу ближайшей станции, и тот вызывает скорую. Женщину передали медикам на станции Миллерово. С ней все в порядке. В жару бывают случаи, когда людям становится плохо с сердцем или повышается давление. Также вызываем бригаду скорой. У нас есть постоянные маломобильные пассажиры, которые любят путешествовать на электропоездах по области. Наша задача такого человека доставить в целостности – помочь с посадкой и высадкой. Помощник машиниста помогает и пассажирам с детьми, ведь для мамы с малышом в коляске бывает сложно сесть в поезд самостоятельно.

Сегодня, когда железная дорога стала целью для террористов, машинисты особенно внимательно следят за обстановкой на путях и во время поездки.

– Обращаем внимание на все – на состояние путей, посторонние предметы и посторонних людей в районе путей, автомобили. Выезжая в рейс, бригада получает информацию о работе на конкретных участках пути, поэтому если где-то появились люди, даже в форме железнодорожников, мы будем знать, что это не ремонтники, и сообщим дежурным по станции. По видеорекамерам мы контролируем, что происходит в вагонах и обращаем внимание на пассажиров на платформе. За столько лет работы основную массу пассажиров

(отца Евгения), в коллективе много опытных машинистов и помощников и, как и в семье Киреевых, много династий.

– Коллектив строго мужской, потому что работа тяжелая, мужская, технически сложная, нагрузка на машинистов и помощников очень большая. Пассажиры видят нас в аккумуляторной форме и белой рубашке и думают, что вся работа заключается в том, чтобы войти в кабину и вести электропоезд. А на самом деле у машиниста и помощника машиниста много работы по подготовке и техническому обслуживанию состава. Во время поездки нужно уметь все совмещать – следить за состоянием всего электропоезда, ремонт осуществлять на ходу, следить за людьми не только внутри вагона, но и в своей зоне по пути следования. Интересных случаев за годы работы было много. До сих пор дружим с мужчиной из Сергиева Посада, которого оказали помощь на дороге в трудной ситуации много лет назад. Несмотря на большие нагрузки и сложности, работа у нас интересная, коллектив дружный. Работать в РЖД – это значит быть причастным к важному и нужному делу, постоянно учиться. Немаловажно, что предприятие гарантирует социальную поддержку – обеспечивает отдых, медобслуживание, обучение по подготовке и переподготовке кадров. Я с уверенностью могу рекомендовать молодым людям выбирать работу в РЖД.

И. КУНИЦКАЯ, наш корр.
Фото автора
и предоставленное
Е. КИРЕЕВЫМ.

Его призвание – водить поезда

Глубочанин Александр Старовойтов определился с будущей профессией еще в детстве.

И как было мальчишке не вдохновиться романтикой железных дорог, когда дедушка, Николай Александрович Карташов, машинист 1 класса, приводил его в депо, показывал на паровоз и рассказывал, как водил его по всей Юго-Восточной железной дороге после войны. В 60-е после электрификации железной дороги Николай Александрович освоил новую технику – электровагоны – и водил пассажирские поезда вплоть до выхода на пенсию в 1983 году. А родители Александра работали в Глубокинском депо – мама Вера Николаевна инженером по охране труда, отец Юрий Викторович бригадиром и мастером сборочного цеха. Оба неоднократно были награждены ведомственными наградами. Мальчиком Саше нравилось приходить в огромные цеха депо, наблюдать за работой станков. Массивные колесные пары и целые вагоны, поднятые для ремонта на эстакаде, сама атмосфера, запах, вид рабочих восхищали, хотелось приобщиться к этому и попробовать сделать что-то самому. В семье всегда отмечали, что работа в РЖД – это высокая зарплата, стабильность, уважение и самореализация, поэтому Александр без сомнения выбрал будущую профессию. Учился он в железнодорожной школе № 2 и до сих пор с теплотой вспоминает учителей, которые дали крепкие знания по точным предметам. Они заложили прочный фундамент для дальнейшей учебы в профильных учебных заведениях РЖД. «Самой строгой у нас была учительница математики Александра Васильевна Донцова. Мы ее боялись и учили математику со всем усердием. Бывало, возмущались требованиями учителей, а теперь по-

ров безопасности электровагонов. За полгода работы слесарем белых пятен в устройстве и конструкции электровагона новичка не осталось. Усердного молодого человека заметили и с мая 2002 года перевели в помощники машиниста, а через два года направили на учебу в Ростовский учебный центр повышать квалификацию. В 2004 году, успешно сдав экзамен, Александр получил специальность «машинист электровагона» и был назначен на должность. Водил грузовые поезда на участке от Россоши до Батайска. С этого времени наш герой постоянно повышал свой профессиональный уровень и в 2009 году получил высший, 1 класс квалификации, а значит, право управлять пассажирскими поездами. Вот уже много лет он водит пассажирские поезда на участке «Лихая-Горячий Ключ» и «Лихая-Россошь».

Российские железные дороги – не просто перевозчик, а неотъемлемый участник всех важнейших событий в стране. В преддверии олимпиады в Сочи поезда доставляли на строящиеся олимпийские объекты все необходимые грузы. Движение на участке было столь интенсивным, что потребовались дополнительные поездные бригады. С 2010 по 2013 год машинистов 1 класса локомотивного депо «Лихая», в том числе Александра Старовойтова, регулярно командировали в депо Туапсе. Доставляли грузы, стройматериалы на участке «Туапсе-Адлер». Для этого их в спешном порядке в течение месяца обучили работе на локомотивах, двигающихся на постоянном токе (на нашем участке ток в сети переменный). С того времени Александр владеет обоими видами электровагонов.

том числе Ростове и Сочи. Все пассажирские скорые и фирменные поезда в тот период были предназначены для перевозки болельщиков. То есть в поезде находились исключительно любители футбола. К вождению этих поездов допускались только машинисты 1 класса. Александр Старовойтов в числе коллег тоже водил эти

почетной грамотой за добросовестный труд на железнодорожном транспорте, большой вклад в организацию транспортного обслуживания в период проведения ЧМ-2018. И действительно, в тот период иностранные болельщики и спортивные журналисты отмечали сервис и точность следования поездов, о которых во многих странах при-



поезда на участке от Россоши до Горячего Ключа. С каждой бригадой руководил повышать квалификацию – по целевому направлению поступил в РГУПС и в 2017 году окончил вуз, получив специальность «инженер путей сообщения». «Очень интересно было учиться, много технических предметов, много

ходится только мечтать.

В 2012 году Александр Старовойтов продолжил повышать квалификацию – по целевому направлению поступил в РГУПС и в 2017 году окончил вуз, получив специальность «инженер путей сообщения». «Очень интересно было учиться, много технических предметов, много

ЦИФРЫ И ФАКТЫ

1 млрд 300 млн пассажиров – столько в среднем перевозят ежегодно поезда нашей страны. Если применить к каждому из россиян, это примерно 9 наших поездов в год – начиная с младенческого и заканчивая глубоко преклонным возрастом. Из столицы нашей Родины – Москвы – отправляется состав по одному из самых длинных маршрутов в мире. Его пассажиры находятся в пути более 8 дней, преодолевая за этот срок 9 438 километров. Речь идет, конечно же, о Транссибирской магистрали.

По информации Росстата.

лоны с техникой и личным составом. Сегодня, в связи со сложной обстановкой, работа машиниста стала особенно ответственной и даже опасной.

«Какая бы ни была обстановка, мы выполняем свои задачи – доставка грузов и пассажиров в пункт назначения. Относиться к этому ответственно, быть внимательным, наблюдать за состоянием пути, контактной сети, обеспечивать безопасность движения и днем, и ночью. Для нас постоянно проводят инструктаж, как действовать в случае появления БПЛА, подрыва путей, посторонних лиц и транспорта у пути. В каждом случае мы срочно докладываем диспетчеру или дежурному по станции. И действуем согласно обстоятельствам», – рассказывает Александр. – Да, работа у нас сложная, но на предприятии дружный коллектив, грамотное руководство. Это помогает справляться, двигаться дальше. После окончания института я неоднократно исполнял обязанности машиниста-инструктора, который проверяет и направляет работу поездных бригад, выезжает в контрольные поез-

ваниям учителей, а теперь понимаешь, что благодаря им из нас что-то вышло. Когда я поступал в Лиховской техникум, на экзамене по математике взял билет, посмотрел и начал отвечать без подготовки. Преподаватели спросили, откуда я и как зовут моего учителя. «Передавайте ей привет и благодарность за такие твердые знания! Пять», – вспоминает Александр Юрьевич. Так, в 1995 году 15-летний Саша стал студентом Лиховского техникума железнодорожного транспорта.

Вместе с девятью товарищами из поселка Глубокого они каждый день ездили на электричке на занятия и постигали азы своей специальности «помощник машиниста электровоза». Наставник ребят, Петр Васильевич Семченко, отмечал глубочайшим образом – звал их команду «казаки» с ударением на втором слоге и относился к ребятам с уважением. На дворе стояли лихие 90-е, молодежь «корежило» от возможностей выбора новой жизни, а эти ребята выбрали учебу и сложную ответственную профессию. Петр Васильевич преподавал устройство электровоза. Научил всему – от электрической схемы, конструкции, устройства электровоза до автоматического управления тормозной системы.

В 1999 году Александр окончил техникум, отслужил два года в армии во внутренних войсках, вернулся домой и в 2001 году поступил на работу в локомотивное депо «Лихая» слесарем по ремонту прибо-

мов. Александр Юрьевич, среди которых было много иностранцев (на ЧМ-2018 из-за рубежа приехало более 600 тысяч болельщиков). Александр выполнил поставленную задачу безукоризненно и был награжден руководством РЖД



Елена и Александр Старовойтовы на выпускном дочери Даши. 2022 г.

технических предметов, много новых знаний, пришлось вспомнить и школьную программу», – делится Александр Юрьевич.

В 2022 году Александр Старовойтов был награжден ведомственной наградой – знаком «За безупречный труд на железнодорожном транспорте 20 лет». Ему доверяют самые ответственные задачи, например, вождение детских пассажирских поездов в период летних каникул. Тут нужна особая аккуратность в вождении, внимание на остановках, посадке и посадке. Отвечая на мой вопрос об экстренных случаях в поездках, Александр вспомнил, что однажды пришлось остановить поезд на станции Чертково, когда выяснилось, что во время пути у женщины начались роды. Когда бригада медиков зашла в купе, стало понятно, что роженицу транспортировать нельзя – роды начались. Около 40 минут поезд стоял на станции, пропуская другие составы. Все закончилось благополучно, женщина родила, ее посадили с поезда и доставили в ближайший роддом, а состав отправился дальше. Пришлось машинисту Старовойтову график нагонять. Александр Юрьевич говорит, что такие случаи нередки и сегодня, правда, пока они его минуют.

События на Украине вновь внесли свои коррективы в работу РЖД. До начала СВО Александр неоднократно водил поезда с эвакуированными жителями Донбасса, с начала спецоперации – воинские эше-

лет работу поездов, бригад, выезжает в контрольные поездки с бригадой». К слову, когда мы выбирали героя для статьи именно коллеги Александра Старовойтова настояли на его кандидатуре. Товарищи отмечали его большой опыт, авторитет и человеческие качества.

Конечно, я не могла не спросить о личной жизни, ведь в такой серьезной и ответственной работе так важна поддержка близких. Александр Юрьевич счастливо женат. Его супруга Елена работает ОНД по Каменскому району. Дочь Даши с отличием окончила школу, сейчас учится в Ростовском медицинском университете, будущий детский врач. В августе Даша выходит замуж. И ее избранник тоже железнодорожник – работает в депо станции «Лихая» помощником машиниста.

Вот так интересно складываются жизненные пути, что почти 200 лет Российские железные дороги тесно вплетаются в судьбы жителей нашего района. Наши земляки отдают выбранному делу свои знания, умения и вписывают собственные страницы в историю предприятия, объединяющего огромную страну, проехать которую на поезде с запада на восток можно «все-го» за неделю.

Поздравляем всех работников РЖД с профессиональным праздником и желаем здоровья, успехов в работе, благополучия и новых достижений.

И. КУНИЦКАЯ, наш корр.
Фото автора
и из семейного архива
СТАРОВОЙТОВЫХ.

Четыре поколения машинистов Меркуловых

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



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

Писала районка в 1972 году.
Фото В. ЕНДОВИЦКОГО.

КОЧЕГАР ИЗ САРАТОВСКОЙ ОБЛАСТИ

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

Евгений Павлович начинал с кочегара. Работа эта была физически тяжелая – а ну-ка поймай уголь в толку лопатой на протяжении всего пути! Довольно быстро Меркулов стал помощником машиниста, а затем выучился и сдал экзамен



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

нем столовая, библиотека, комнаты отдыха. Здесь отдыхали бригады машинистов из Россоши, а наши бригады их меняли. Если раньше было четкое разделение на бригады грузовых и пассажирских поездов, введение электропоездов поделало эту практику под единый знаменатель – машинист должен уметь водить оба вида составов.

Рабочий график у отца был ненормированным – поездки и днем, и ночью, и в будни, и в праздники. Евгений Павлович особо о работе не рассказывал, дома понимали, что приходится нелегко. Тем не менее оба сына мечтали стать железнодорожниками.

С МЕЧТОЙ О ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

После окончания 10 классов, в 1971 году, Владимир Евгеньевич пошел работать в Глубокинское депо учеником слесаря по ремонту паровозов («старички» до этого времени еще оставались в строю и ремонтировались в Глубоком, а электропоезда – в Лихой). Юноше было интересно возиться с техникой, паровоз за год он изучил вволю и поперек.

Затем была служба в армии, которую он проходил в качестве водителя в Группе советских войск в Германии. Вернулся в родной поселок с планами на работу в депо, но мама резко встала против: «Хватит в доме одного машиниста, ни дня, ни ночи! Иди, сынок, водителем, хоть семью видеть будешь».

Подчинился сын, поработал в одном из хозяйств, потом на предприятии, но железная дорога не отпустила. Он женился, родились сын и дочь. Будучи уже сам главой семьи, Владимир Евгеньевич с поддержкой жены Татьяны Ивановны все-таки вернулся в депо в 1980 году слесарем по ремонту подвижного состава с последующим переводом в помощники машиниста. Больше никому не удалось сбить молодого мужчину с выбранного пути.

Работал по сменам, потом отучился на курсах помощников машиниста при депо. Курсы представляли собой одну практику – Владимир садился в кабину с опытной бригадой и учился по ходу поездки. Наблюдал, спрашивал, записывал. Спустя месяц машинист

на машиниста паровоза. В 60-е годы прошлого века железную дорогу стали электрифицировать, в поездном составе появились электропоезда. Паровозы, правда, тоже оставались, но больше на подвиге, выполняли работу в пределах станции. А машинистов нужно было переучивать. Машинисты постарше к нововведениям относились отрицательно, молодежь, напротив, вдовольна новой техникой. Евгений Павлович в составе первой группы молодых машинистов уехал в Белгородскую дортехшколу переучиваться. Получив права машиниста электропоезда, вошел в состав пассажирских поездов с 1964-го по 1987 год, вплоть до выхода на пенсию. Плечо (так железнодорожники называют маршрут следования) теперь было дальше: от Глубокой на север – до Россоши, на юг – до Ростова-на-Дону и обратно.

Бригады менялись на станции Глубокая, где было построено специальное здание – дом отдыха локомотивных бригад. В «делах» телефон.

В 60-е годы прошлого века железную дорогу стали электрифицировать, в поездном составе появились электропоезда. Паровозы, правда, тоже оставались, но больше на подвиге, выполняли работу в пределах станции. А машинистов нужно было переучивать. Машинисты постарше к нововведениям относились отрицательно, молодежь, напротив, вдовольна новой техникой. Евгений Павлович в составе первой группы молодых машинистов уехал в Белгородскую дортехшколу переучиваться. Получив права машиниста электропоезда, вошел в состав пассажирских поездов с 1964-го по 1987 год, вплоть до выхода на пенсию. Плечо (так железнодорожники называют маршрут следования) теперь было дальше: от Глубокой на север – до Россоши, на юг – до Ростова-на-Дону и обратно.

Бригады менялись на станции Глубокая, где было построено специальное здание – дом отдыха локомотивных бригад. В «делах» телефон.

уже тестирует будущего помощника и дает заключение – к работе готов. Еще одно собеседование проводило начальство, и вот уже Владимир – дипломированный помощник машиниста. В 1983 году после учебы в Воронежской дортехшколе получил специальность машиниста электропоезда и паровоза.

Вообще у Владимира Евгеньевича есть права на управление паровозом, тепловозом и электропоездом. С огромной радостью и интересом сам теоретик наконец-таки сел за пульт управления электропоездом. Водил, как и отец, грузовые и пассажирские поезда. Когда за твоей спиной десятки вагонов с тысячей людей, ответственность чувствуешь особенно, вспоминает Владимир Евгеньевич. Задача – доставить пассажиров безопасно и по графику, минута в минуту. А в твоих руках техника, она может выйти из строя. Машинист обязан знать устройство электропоезда как свои пять пальцев.

(Окончание
на 10-й стр.)

РАЗНОЕ

2 августа
2019 года

• ДАТА

Четыре поколения машинистов Меркуловых

(Окончание)

Начало на 9-й стр.)
В случае помехи на устранение дается 10 минут, затем нужно запросить помощи у диспетчера. Если поезда не успеет на основной путь, это собьет движение по всей дороге, поэтому машину нужно завести любой ценой и дотянуть до станции, где есть дополнительные пути. У Владимира Евгеньевича, впрочем как и всех машинистов, такие помехи случались, но форс-мажором избежать удалось.

Работа у машинистов всегда непростая, но особенно в летний период. Поезда прибывали в депо, дома машинисты только по-прежнему.

а затем и на электростанции.

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

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

Машинист
Денис
Сергеевич
Меркулов.



Машинист Александр
Владимирович Меркулов.
Выпускник Лиховского
железнодорожного
техникума
Константин Меркулов.

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

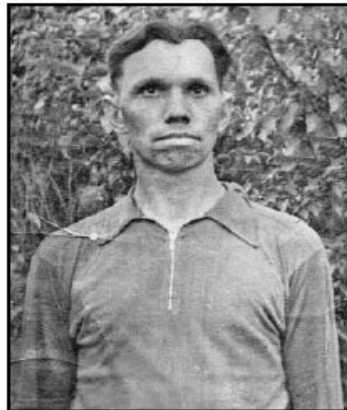
Как видите, в семье Меркуловых мужчины традиционно выбирают сложную и такую важную профессию машиниста. И хотя Владимир Евгеньевич, как человек чуждый, не загадывает вперед, он надеется, что и правники продолжат династию.

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



Следуя по стопам отцов и дедов

Накануне Дня железнодорожника, который в этом году будет отмечаться 5 августа, я встретила с представителями одной из старейших в нашем поселке династий железнодорожников – Шаповаловыми. История любой семейной династии всегда интересна по-своему. Особенность этой семьи в том, что почти вся ее мужская половина связала свою жизнь с железной дорогой, а именно, со станцией Глубокая.



Основатель династии железнодорожников М.С. Шаповалов.

ОТЕЦ

Основателем династии стал – Михаил Самойлович Шаповалов. Родился он в небольшом хуторе Тарасовского района. Потом семья переехала, и отец устроился работать на переезд. Михаил, будучи мальчишкой, долго смотрел на проезжающие мимо поезда. Мечтал, что когда-то обязательно поведет эту огромную машину по бескрайним железным магистралям. Поэтому, когда появилась возможность по комсомольской путевке осуществить задуманное, отправился в путь без промедления. В Москве комсомольцев провозил сподвижник Сталина Л.М. Коганович. Конечным пунктом командировки была станция Магдагачи Амурской области.

Поначалу Михаил Самойлович работал кочегаром, потом помощником машиниста и, наконец, в 1939 году ему доверили самому управлять паровозом. Он стал одним из самых молодых машинистов в стране. Причем обкатывал его не инструктор, а начальник отделения.

Во время войны и после возил технику, продукты и военнопленных. Порой приходилось забывать о сне и отдыхе. Внес свои коррективы в судьбу

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

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

Михаил Самойлович рассказывал детям, что Сталин выходил из своего вагона в Кантемировке, Чертково, Глубокой, спокойнo прохаживался по перрону, осматривал окрестности. Но из-за многочисленной охраны близко подойти к нему было нельзя.

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

Свободное от работы время машинист Шаповалов любил проводить на охоте. Вместе с женой Ниной они были заядлыми волчатниками. На их счету 52 волка. А однажды в один сезон Михаилу Самойловичу и Нине Федоровне удалось поймать два вывodka.

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

СЫНОВЬЯ

Достойными продолжателями династии Шаповаловых стали сыновья – Михаил и Вячеслав.

Михаил сначала мечтал о карьере летчика. Но с поступлением в летное училище возникли трудности. Тогда молодой человек год отработал слесарем по ремонту вагонов на железнодорожной станции Глубокая, а затем поехал поступать в Московский институт

железнодорожного транспорта. Экзамены сдал успешно, а после окончания вуза вернулся домой высококвалифицированным специалистом. Работал в дело инженером по технике безопасности, потом перешел в машинисты.

Вячеслав пришел на «железку» 30 мая 1969 года. Начинать слесарем в тепловозном цехе. После курсов его приняли помощником машиниста. В 1971 году призвали в армию. Служить довелось в Подмоскoвье в ракетных войсках машинистом на тепловозе.

Следуя и в личной жизни по отцовским стопам, домой приехал ни один, с женой Любoй. Вместе супруги почти 40 лет. В любви и согласии воспитали сына и дочь. Теперь заботятся о внуках.

– В то время на станции работало много опытных железнодорожников, – рассказывает Вячеслав Михайлович. – Это Иван Волков, Григорий Зубов, Борис Борисов и другие. Они были для меня примером, и я счастлив, что смог поучиться мастерству у таких высококлассных специалистов.

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

За 38 лет удалось повидать немало, но особенно запомнился случай, когда Шаповалову удалось предотвратить аварию, рискуя собственной жизнью.

– События происходили днем, я был дома и готовился к вечерней смене, – продолжает Вячеслав Михайлович. – Вдруг слышу, на крайний путь зашел грузовой поезд. Через некоторое время раздался грохот и скрежет. Я понял: последние колеса сошли с рельс и режут железобетонные шпалы. Если поезд не остановить, то ущерб от разрушений полотна будет только расти. Догнав поезд, открыл тормозной кран и состав остановился.

За трудовые успехи Вячеслав Михайлович награжден знаками «За безаварийный пробег



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

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

ВНУКИ И ПРАВНУКИ

Дело отцов и деда продолжают сын Михаила – Виктор и сын Вячеслава – Александр. Они работают машинистами. А правнук основателя династии – Андрей трудится помощником машиниста. Ребята не раз слышали от старших о трудностях

профессии, но с достоинством справляются со всеми задачами.

– Приятно, когда за праздничным столом собирается несколько поколений железнодорожников, – признается Александр. – Уверен, что наша династия не закончится. Сыновья пойдут по стопам предков и станут машинистами уже современных поездов. Ведь престиж профессии с каждым годом растет.

Г. ЯЩЕНКО,
наш корр.



Династия будет продолжена.

И спортсмен, и железнодорожник

Для глубочанина Александра Васильевича Наумова начало августа ознаменовано сразу двумя профессиональными праздниками: Днем железнодорожника и Днем физкультурника. 45 лет он проработал машинистом и 28 лет отдал футболу, трижды вместе со знаменитой командой «Локомотив-1» завоевывал Кубок Юго-Восточной железной дороги.

Футбол в жизни Александра Васильевича занимает особое место. С ним связаны самые яркие воспоминания.

- В детстве я вместе с такими же увлеченными ребятами гонял мяч на местном стадионе, пытаясь достичь уровня старших товарищей, - рассказывает Александр Васильевич. - А равняться было на кого. В Глубоком в послевоенные годы сформировались четыре команды: «Локомотив-1», «Локомотив-2», «Вагонники» и «Искра». В основном, в них играли железнодорожники, которые все свободное от работы время посвящали футболу. Защищали честь родного депо на различных соревнованиях.

Играли интересно, живо. Поэтому, когда в 1951 году меня, 17-летнего паренька, едва окончившего школу, взяли в команду опытных игроков «Локомотив-1», был счастлив без меры. Старался внимать каждому совету «стариков», чтобы оправдать их доверие.

В этот же год команда поехала в Воронеж на Кубок Юго-Восточной железной дороги. Меня поставили полузащитником, доверили бить штрафные, потому что я хорошо владел ударом с правой и левой ноги. В результате «Локомотив-1» умело обыграл соперников и увез главный приз в Глубокий. Дома нас встречали как героев, благодарили, поздравляли.

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

Тогда же в поселке произошло важное событие - появился новый стадион, где почти сразу стал проводиться турнир на первенство области и ряд других соревнований. Посмотреть на игру местных футболистов и команд-гостей собирался чуть ли не весь поселок. Билеты раскупались влет. Это было прекрасное время рассвета футбола в поселке.

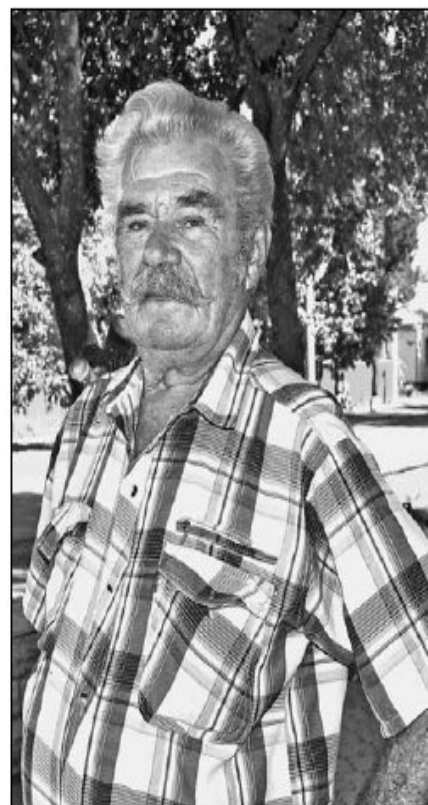
В 1953 году после очередной игры мне прямо на стадионе вручили повестку в военкомат. Служил в морском флоте и все пять лет играл в футбол. Сначала за роту, потом за сборную учебного отряда, эскадру и сборную Северного флота.

Демобилизовавшись, играл уже в Каменском «Прогрессе» в классе «В». Со временем получил категорию республиканского судьи, ездил на соревнования. Но это для души. Основным местом работы была железная дорога, где начинал кочегаром, а потом выучился и был принят в машинисты.

Приятно, что сегодняшняя смена наших футболистов возвращается в Глубокий с наградами. Тренеры продолжают будоражить детские сердца, вовлекая их в интересный мир спорта, который учит бороться, уверенно идти к намеченной цели. Поэтому накануне двух замечательных праздников я желаю и спортсменам, и железнодорожникам новых побед.

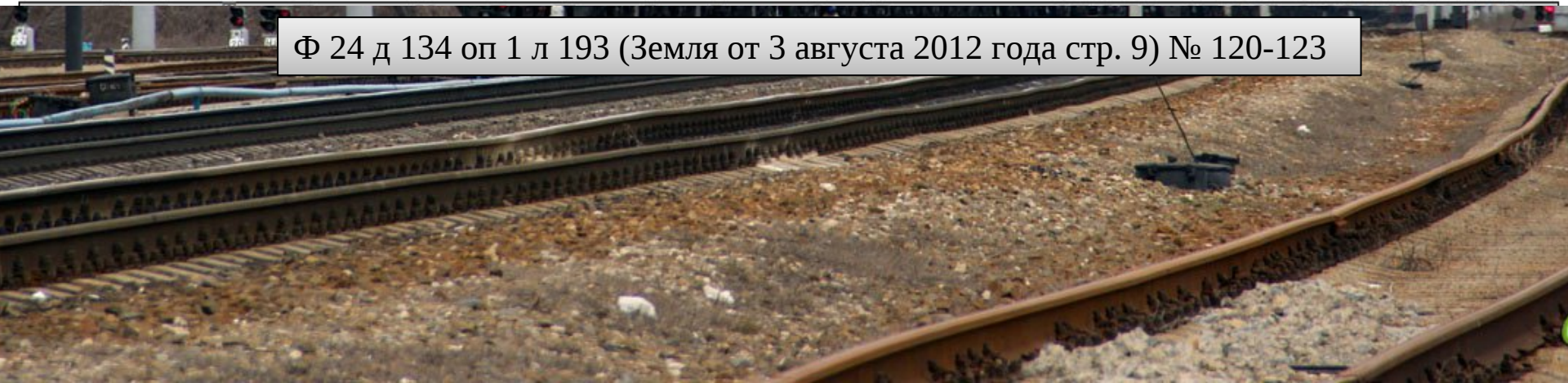
Г. ЛЕОНИДОВА.

Фото автора.



А.В. Наумов.

Ф 24 д 134 оп 1 л 193 (Земля от 3 августа 2012 года стр. 9) № 120-123



7 августа – День железнодорожника

Сын по стопам отца, или Железнодорожная династия Крохиных

Железная дорога для мужчин семьи пиховчан Крохиных стала не просто местом работы, а судьбой. Менюлся мир, страна, в моду входили новые профессии, но для наших героев главное всего стала романтика дальних странствий по стальной колее. О том, как зарождалась железнодорожная династия, кто сегодня ее продолжает, нашей газете рассказал Тимофей Васильевич Крохин.

ВОЕННОЕ ЛИХОЛЕТЬЕ

Мы сидим на уютной кухне, закипает чайник, и хозяин дома начинает свой рассказ. Надо сказать, несмотря на солидный возраст, памяти у Тимофея Васильевича уникальная: он помнит фамилии и судьбы односельчан, своих учителей, коллег, события, тесно связанные с историей нашей страны в прошлом веке. Родился он в 1928 году в хуторе Нижний Пиховкин в казачьей семье. В семье было четверо детей – трое сыновей и



дочь. Отец, Василий Протоионович, сначала трудился в колхозе, а затем перешел на железную дорогу кочегаром. Мама, Антонина Евграфьевна, работала в колхозе дояркой, занималась домом и детьми. Заботы и хлопоты были, как у всех односельчан, – огород для живности в подобном хозяйстве. Содержание семьи полностью было на Василии Протоионовиче. Жили Крохины дружно, но счастье было недолгим. В 1934 году отца направили в подсобное хозяйство (в те времена у железной дороги были поля, огороды) наладить осеннюю пахоту. Все-таки Василий Протоионович раньше работал в колхозе и считался хорошим трактористом. Во время работ произошел несчастный случай, из-за ошибки одного из трактористов машина перевернулась, отец погиб. Антонина Евграфьевна осталась одна с четырьмя детьми: 9-летней Натальей, Михаилом 8 лет, Тимофеем 6 лет и 4-летним Протоионом. Антонина Евграфьевна продолжала работать в колхозе, затем трудилась в депо уборщицей.

Тимофей только окончил школу, как началась война. В хуторе стояли наши части, склады боеприпасов и радиостанции, поэтому фашисты часто бомбили не только станцию Глубокую, но и Пиховкин. Глубокая, зная уже о времени налетов, старалась убеждать в хуторе. Знако-

мые Крохиных прятались в их подвале, он был глубокий и просторный. Тимофей подвал не любил, бомбежки переживал в окопе недалеко от дома.

– В один из дней мы, детвора, купались в Глубокой в районе Желтого яра, налетели немецкие бомбардировщики, начали бомбить. Мы попрыгали в воду, переплыли реку и бегом в окопы, вырытые на берегу. Брызги, пули, осколки секли деревья вокруг, а мы жались в землю. В этот налет погиб мой одноклассник Иван Минаев, односельчанин Виктор Пиховкин потерял жену и дочь, они получили осколочные ранения, погибли на моих глазах трое наших солдат, одному мужчине оторвало руку, – вспоминает Тимофей Васильевич.

Вскоре в хутор вошли немцы. Месяц со стороны Урвского двигались колонны техники, фашисты ехали на машинах и мотоциклах. В доме Крохиных поселился военный врач. На удивление хозяйку с детьми из дома не выселили (обычно местных выгоняли, и люди жили в подвалах или сараях со скотиной). Мама строго-настрого запретила детям трогать вещи постояльца. Они и не брали, боялись, но каких усилий стоила дисциплина. Представьте, доктор ел шоколад и оставлял плитку на столе. Справедливости ради надо сказать, что врач никого не обижал, даже лечил местных. Так, дядя Тимофея Васильевича

поранил ногу ржавым гвоздем, рана гноилась и угрожала заражением. Немецкий врач долго возился с больным, и он вскоре пошел на поправку, ногу удалось сохранить. А вот итальянские и румынские солдаты жестоко вели – отбирали у хуторян все продукты – птицу, молоко, яйца.

Крохины не голодали, ели то, что вырастили. На огороде в одной из бабок у кочетовки росла картошка, морковь, лук, свекла и тыква, дома – огурыш и помидоры. Как-то немцы попытались накопать картошки. Попалась мелкая, они и бросили. А Антонина Евграфьевна с детьми взялась копать, и среди мелкой картошки оказалось много хорошей, крупной. Вот и запасались на зиму. Поначалу были в хозяйстве корова и куры. Но корова погибла во время налета, кур отбирали незваные «гости».

Шесть месяцев оккупации танулись, казалась, бесконечно. Ждали своих, очень ждали. В ночь на 14 января 1943 года Пиховкин и Глубокую освободили. Часть фашистов ушли раньше, а многие погибли. Возмездие настигло и старосту хутора – местного жителя, который работал на немцев. Говорили даже, что он шлохмил на немцев еще до войны. Его застрелили прямо на улице.

Оккупация окончилась, для местных жителей началась мирная жизнь. Надо было восстанавливать район. А в семью Крохиных война принесла новое горе – брат Михаил, призванный на фронт в 1943 году, погиб. В похоронке указано: погиб в уличных боях в городе Познань в Польшу. Это было не последнее испытание для несчастной матери – в 1948 году младший брат Тимофея Протоион вместе с другом нашли в поле снаряд. Заряд сдетонировал, оба подростка погибли на месте...

ОТ НАБОРЩИКА ДО МАШИНИСТА

15-летний Тимофей в апреле 1943 года устроился работать в редакцию газеты «Ленинский путь» учеником наборщика, затем стал наборщиком. Работа вредная – свиноевоз и бумажная пыль, керосин и краска. Но был рад и такой возможности помочь семье. Проработал в редакции три года. Сократили

Счастья и благополучия!

УВАЖАЕМЫЕ ВЕТЕРАНЫ, РАБОТНИКИ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА РАЙОНА!

7 августа – ваш профессиональный праздник.
Сегодня трудно представить себе нашу жизнь без четко действующей, развитой сети железных дорог. Железные дороги – это основные транспортные артерии страны, от успешной работы которых зависит не только безопасность и комфорт пассажиров, но и поступательное развитие всех отраслей народного хозяйства.

Особые слова признательности выражаем ветеранам, заложившим славные традиции. Ваш опыт и профессионализм помогут нынешнему поколению железнодорожников успешно решать актуальные задачи, стоящие перед отраслью. Желаем всем, кто связал свою судьбу с железной дорогой, крепкого здоровья, счастья и благополучия! Пусть каждый день будет наполнен теплом домашнего очага, любовью родных и близких.

В.Е. ШЕВЧЕНКО, глава администрации
Каменского района.
С.И. КАРМАНЧИКОВА, председатель
Собрания депутатов – глава Каменского района.

кношу после того, как с фронта на свои рабочие места вернулись бывшие полиграфисты.

Антонина Евграфьевна, когда Тимофею исполнилось 18 лет, посоветовала пойти работать на железную дорогу. Год Тимофей работал кочегаром, затем выучился, сдал экзамен и стал помощником машиниста. 12 лет отработал в этой должности. В 1959 году экстерном сдал экзамены на помощника машиниста, затем на машиниста тепловоза.

– Когда в 1964 году началась электрификация железной дороги, нас, «тепловозников», послали на ускоренные 5-месячные курсы. Я сдал экзамен на машиниста электровоза с почетной грамотой. До 1972 года работал на электровозе, затем перевели на должность инструктора локомотивных бригад, а в сентябре 1983 года вышел на пенсию. Но еще работал на железной дороге на топливном складе до 1987 года, пока нас, пенсионеров, не сократили. А то еще бы поработал, – улыбается Тимофей Васильевич. Так, за 40 с лишним лет работы машинист Крохин водил все – от паровоза до электровоза – и других учил премудростям любимого дела.

ДИНАСТИО

ПРОДОЛЖИЛ СЫН

А теперь пора рассказать и о семье Тимофея Васильевича. Женился он на любимой девушке Александре в 1950 году. Родились у супругов сын Виктор и дочь Ольга.

По стопам отца пошел сын Виктор Крохин, машинистом первого класса он отработал более 40 лет. Семья Виктора живет в мкр Лиховском. На железной дороге работала и его жена. А двое сыновей, Александр и Ва-

дим, продолжили династию машинистов. Для себя другой жизни и не представляли, с детства железной дорогой их «заразил» отец.

Вадим Крохин – машинист электровоза первого класса в депо Лихая. Водит и грузовые, и пассажирские составы.

Старший брат Александр сегодня поезда не водит. Скорее, контролирует безопасность их вождения. Пройдя путь от помощника машиниста до заместителя начальника депо по эксплуатации, окончил Ростовский госуниверситет путей сообщения, Александр получил предложение стать ревизором по локомотивному хозяйству СЖД. А чуть позже возглавил аппарат ревизоров Ростовского отделения дороги.

Пятое поколение семьи железнодорожников – сын Александра Евгений окончил техникум железнодорожного транспорта, поступил в РГУПС и уже работает оператором на железной дороге.

Тимофей Васильевич очень гордится успехами сыновей и внуков и рад, что его постоянному мужская и такая важная для страны и для каждого россиянина работа стала для них вдохновением.

Сегодня Тимофей Васильевич по-прежнему живет в родном хуторе Нижний Пиховкин, в семье дочери Ольги (он овдовел в 2004 году), сохраняет бодрость духа, с удовольствием возится с правнуками и делится жизненным опытом с близкими людьми. Конечно, он надеется, что железнодорожная династия Крохиных будет продолжаться.

И. КУНИЦКАЯ,
наш корр.
Фото автора.



ф 24 оп 1 д.90 оп. 1 л 130 (об.)
(Знамя октября от 7 июня 1979 года
стр.4 № 65



Своя колея

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



Машинист электропоезда Павел Саранчев –
потоцкий железнодорожник.

ВЛ80314

9 стр.

Ф 24 д 145 оп 1 л 169 (Земля от 3 августа
2018 года стр. 1) № 31

Ф 24 д 145 оп 1 л 173 (Земля от 3 августа 2018
года стр. 9) № 31

5 августа – День железнодорожника

Продолжая славные традиции

УВАЖАЕМЫЕ ВЕТЕРАНЫ,
РАБОТНИКИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА РАЙОНА!
Примите самые теплые и искренние поздравления с вашим профессиональным праздником.

Железная дорога – это одна из жизненно важных артерий, с которой тесно связано развитие Каменского района, рост производства, улучшение социально-экономической ситуации, увеличение туристического потока.

Железнодорожный транспорт всегда славился энергичными, целеустремленными людьми, от слаженной и четкой работы которых зависит бесперебойные перевозки пассажиров и грузов. Профессиональная ответственность, высокая работоспособность – будь то машинист или начальник дороги – гарантируют выполнение любой поставленной задачи.

Особые слова признательности выражаем ветеранам отрасли, заложившим славные традиции. Ваш опыт и профессионализм помогут нынешнему поколению железнодорожников успешно решать актуальные задачи, стоящие перед отраслью.

Желаем всем железнодорожникам доброго здоровья, счастья, благополучия в семьях, дальнейших трудовых успехов и побед!

В.Е. ШЕВЧЕНКО, глава администрации Каменского района.
С.И. КАРМАННИКОВА, председатель Собрания депутатов – глава Каменского района.



В бригаде по комплексному обслуживанию пригородных остановочных площадок на участке Глубокая-Чертково работают настоящие энтузиасты своего дела. В ее состав входят С. Кондратов, С. Харитонов, Е. Павлов, Л. Кудряков, Н. Болдырева, Е. Хамченко, Н. Григорьева и А. Овсянников. Работы на дорожном участке выполняются при любой погоде, в коллективе царит доброжелательная атмосфера, взаимопомощи и настоящие товарищеские отношения. Они гордятся своим вкладом в общее дело бесперебойной и безопасной работы железнодорожного транспорта. На снимке: бригада со своими коллегами.

Светлана БАШМАКОВА:

«Наша задача обеспечить пассажиров комфорт и безопасность»

В первое воскресенье августа в нашей стране традиционно отмечают свой профессиональный праздник российские железнодорожники. Железная дорога с момента своего существования была сугубо мужской сферой деятельности. Сегодня роль женщин в стабильной работе железных дорог трудно переоценить. Они обслуживают сложные технические средства, осваивают современные технологии и занимают руководящие посты. Поэтому не случайно моей собеседницей стала очаровательная женщина, начальник Лиховского производственного участка пассажирских обустройств Ростовского регионального участка Светлана Башмакова.

Если мы заговорим о комфорте, то, безусловно, для и жителей района было удобно, когда на нашей станции останавливались пассажирские поезда. Не надо было ехать в Лихую или Каменск, чтобы отлучиться, скажем, на море. Светлана Владимировна, можно ли в нынешних условиях рассчитывать на то, что поезда дальнего следования будут, как и прежде, останавливаться на станции Глубокая?

– Оптимизация, которая идет по всей стране, коснулась и железной дороги. Заставило поездов, идущие из Ростова, останавливаться только в Лихую, где происходит смена бригад, а потом в Ростов. Конечно, с одной стороны, пассажиры гораздо быстрее добираться до пункта назначения (в связи с сокращением остановок), но с другой – это неудобно людям, проживающим в районе. Им нужно, как минимум, добираться до Каменска, а то и до Лихой. Но, к сожалению, вряд ли в наших силах что-то изменить. Это решение высшего уровня руководства.

– Что самое сложное в вашей работе?

– Психологическая нагрузка. На железной дороге не всегда все происходит в штатном режиме.



С мая на участке Чертково-Ростов курсируют современные комфортабельные электропоезда.

ных обязанностей значительно увеличилось, неметео это не пугает. Если любил свое дело и окружен единомышленниками, то все обязательно получится, – с улыбкой говорит наша героиня. – Сегодня в моем ведении находится не только работа по обеспечению функционирования станции Глубокая, но и в посаженных платформах до Черткова до Лихой, далее две ветки – на Морозовск и Красный Сулин и новострой до Боченкова (Миллеровский район) до Кутейникова (Чертковский район). В общей сложности – это 96 остановочных пунктов и 16 станций.

– Да, объем работы действительно внушительный! Светлана Владимировна, с чего обычно начинается Ваш рабочий день?

– Он начинается с вечера, потому что только к концу рабочего дня появляется возможность спланировать работу на новый день. Если утром у тебя не будет плана работы, то можно считать себя. На железной дороге это недопустимо, ведь все случится должно работать, как часы. А вообще, утро я начинаю с обхода станции. Проверю, чтобы все было в порядке: санитарное и техническое состояние здания вокзала, перрона, оборудования, указателей.

– Скажите, пожалуйста, что, на Ваш взгляд, является главным в работе?

– Работа начальника участка – это, прежде всего, работа с людьми. Важно найти общий язык с подчиненными, которые должны тебя понимать и выполнять поставленные задачи. Помимо этого, координировать всех смежных служб: движение, связь, электроснабжение, безопасность.

– Если взять полностью весь участок, то порядка 38. Это работники, которые обеспечивают безопасность и комфорт пассажиров на станциях. Мы делаем все возможное, чтобы пассажи-

ры были комфортно не только в поездах, но и на остановочных платформах. Зимой, например, оснащаем платформы от снега и посыпав реагентами. Если говорить о здании Глубокоинского вокзала, то в нем расположен зал ожидания вместимостью 30 человек, а еще информационный зал, в котором работает билетная касса местного и дальнего следования, имеется стэнд с расписанием движения пассажирских поездов и электричек, справочное бюро. Помимо этого, круглогодично функционирует пункт медицинского осмотра, по установленному графику дежурят сотрудники линейной полиции. В конце 2017 года на станции появились остановочные павильоны с лавочками и урнами. Все это тоже делается для удобства пассажиров. К сожалению, не всегда наши труды ценятся посетителями вокзала.

Бывали случаи, когда они портили имущество в зале ожидания или на перроне станции. Есть и неадекватные пассажиры, которые ломали сиденья в вагонах электропоездов или оставляли надписи на их стенах. Так давайте ценить труд других и время

тоже. А еще у меня есть пожелание к пассажирам: приходите, пожалуйста, заблаговременно на вокзал, хотя бы за 10 минут до отправления электропоезда, чтобы вы могли спокойно купить билет и отправиться по выбранному маршруту. Иначе нам придется платить за проезд и за дополнительную услугу.

– Если мы заговорим о безопасности, то, безусловно, для и жителей района было удобно, когда на нашей станции останавливались пассажирские поезда. Не надо было ехать в Лихую или Каменск, чтобы отлучиться, скажем, на море. Светлана Владимировна, можно ли в нынешних условиях рассчитывать на то, что поезда дальнего следования будут, как и прежде, останавливаться на станции Глубокая?

– Оптимизация, которая идет по всей стране, коснулась и железной дороги. Заставило поездов, идущие из Ростова, останавливаться только в Лихую, где происходит смена бригад, а потом в Ростов. Конечно, с одной стороны, пассажиры гораздо быстрее добираться до пункта назначения (в связи с сокращением остановок), но с другой – это неудобно людям, проживающим в районе. Им нужно, как минимум, добираться до Каменска, а то и до Лихой. Но, к сожалению, вряд ли в наших силах что-то изменить. Это решение высшего уровня руководства.

– Что самое сложное в вашей работе?

– Психологическая нагрузка. На железной дороге не всегда все происходит в штатном режиме.



С мая на участке Чертково-Ростов курсируют современные комфортабельные электропоезда.

необходимо уметь быстро реагировать и принимать правильные решения. Важно сочетать такие качества, как требовательность и гибкость, чтобы в сложной ситуации найти приемлемое решение. И, конечно же, со всеми надо ладить и дружить: сегодня помогаешь в завтра помогут тебе.

Одна из моих обязанностей – работа с технической документацией. Каждый документ внимательно изучаю, чтобы не пропустить важную информацию. Помимо этого, один раз в неделю бываю с проверкой на одной из станций, находящихся в моем ведении. А если случаются непредвиденные обстоятельства, например, непогода, выезжаю незамедлительно. Ведь самое главное обеспечить безопасность движения поездов и перевозок пассажиров.

Мне бы хотелось еще раз напомнить жителям района, что железная дорога – это место повышенной опасности, требующее особого внимания. Часто люди, торопясь на электричку или на работу, идут не по мосту, а перебегают железнодорожные пути в неположенных местах, рискуя своей жизнью, а иногда и жизнью своих детей, что абсолютно недопустимо. Будьте осторожны! Железная дорога не терпит спешки и безответственности.

– Светлана Владимировна, а кто Вас поддерживает? Ведь работа очень сложная и ответственная.

– Любимые муж и дочь, а также друзья. Мои родные тоже работают на железной дороге. Спутник – машинист, а дочка – инженер по охране труда.

– Что бы Вы пожелали своим сотрудникам в канун Дня железнодорожника?

– На моем участке трудятся люди разных специальностей и возрастов. Все они, без исключения, заслуживают уважения и похвалы. Хочу пожелать, чтобы у них всегда было желание работать на железной дороге, а в семьях царил уют, мир и благополучие. Ведь когда дома все хорошо, ты работаешь с полной отдачей и с хорошим настроением. А еще обязательно крепкого здоровья, терпения, уменьшения происшествий и достойной оплаты труда.

– Спасибо за интересную беседу. С праздником Вас и всей коллективе железнодорожников!

А. ИЗВЯЖИНА,
студентка 1 курса
журфака ЮФУ.
Фото автора.

Влюблённая в железную дорогу

Человек в поисках своего пути в жизни нередко стоит на перепутье, сомневается, взвешивает, пробует и ошибается, вновь выбирает, пока найдет дело по душе, настоящее призвание. Но есть счастливицы, которые чуть ли ни с детства знают, куда зовёт их сердце, где для них самое лучшее место для труда и творчества. И спустя тридцать лет трудовой деятельности у них также горят глаза, им по-прежнему интересно то, чем они занимаются, и они заражают своим энтузиазмом других. Именно таким человеком оказалась начальник станции Глубокая Людмила Ярцева.

В преддверии Дня железнодорожника мы беседовали с Людмилой Евгеньевной на рабочем месте.



Людмила Ярцева (стоит в центре) со своим коллективом.

В ГЛУБОКОМ НЕТ СЕМЬИ, НЕ СВЯЗАННОЙ С ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГОЙ

Разговор начался со слов поздравления. Людмила Евгеньевна поздравляла коллег, ветеранов отрасли и всех жителей поселка Глубокого с Днем железнодорожника. Наши поселок строился как железнодорожная станция, тысячи людей работали здесь, за полторы сотни лет выросли целые династии. Уверена, у нас нет семей, в которых кто-то не работал на железной дороге. Поэтому поздравляю всех глубокчан!

Людмила Евгеньевна из семьи потомственных железнодорожников. Ее дедушка по отцу — Дмитрий Николаевич Куцацкий — начинал работать токарем в вагонном деле, затем стал расти по службе и на пенсию уходил будущим коммерческим ревизором на железной дороге. Бабушка работала проводницей. Из четверых детей паре трое связали свою жизнь с железной дорогой. Тети и мама нашей героини, Ольга Алексеевна, работали билетными кассиршами на станции. Отец — Евгений Николаевич Куцацкий — начинал работу в качестве приемодатчика на станции Каменская, потом был дежурным по станции Глубокая, затем заместителем начальника станции, ревизором движения, и даже после пенсии еще четыре года работал электриком при электроснабжении. У отца богатая биография, где только не довелось побывать. Она сейчас на заслуженном отдыхе.

Семья большая, и все любимо железную дорогу. Поэтому, какая бы повестка дня не была на семейных посиделках, все плавно перетекает в рабочую манеру. На работе у нас и семьи создаются. Например, а мужа наша на работе — сияет Людмила Евгеньевна. Не удивительно, что День железнодорожника для родных нашей героини — это по-настоящему семейный праздник.

Людмила Евгеньевна родилась и выросла в Глубоком, окончила Глубокинскую школу № 1. Впервые попала к отцу на работу, когда ей было 8 лет.

«Захожу в помещение дежурного по станции. Оно мне кажется просто огромным, и посреди — дуэт управления стрелками и сигналами — миллион кнопок и тумблеров, все светится огончиками. Я подумала про себя — какой у меня папа умный, что умеет управлять всем этим! Отец также, как и я сейчас, был полностью поглощен своей работой. Он окончил с красным дипломом Воронежский железнодорожный техникум и очень ответственно относился к работе. Я была вдовольна его рассказами о городе и самом техникуме, его преподавателях. Поэтому больших сомнений, куда пойти учиться, не было — поступила в тот же техникум. Удивительно, но многие преподаватели помнили моего отца и говорили, что я на него очень похожа, — вспоминает Людмила Евгеньевна.

Поступила наша героиня на заочное отделение, а работать пошла на станцию Глубокая оператором при дежурном по станции. Было это в 1991 году. Работая юной девушке очень нравилось, это был самый захватывающий период — она поняла, что не ошиблась в выборе. Было так интересно, что сложности не пугали. Всем преимуществам молодого специалиста — уникальные наставники. В техникуме наша героиня получила специальную «Управленец движения путей и станций» и продолжала выполнять обязанности оператора.

9 лет она проработала на этой должности. Работа очень объемная, включает в себя совокупность обязанностей — наблюдение, финансирование движения, контроль за поездками и маневровой работой. Тогда услугами по перевозке сырья и товаров пользовались все крупные предприятия района. Силикатный завод получал сырье и отправлял продукцию по железной дороге. Элеватор получал и вывозил зерно, жмых. А грузовые составы для транс-

портiroвки формировались непосредственно на станции. Работа Людмила Евгеньевна замесилась в том, чтобы полностью контролировать этот процесс, корректировать работу предприятий-заказчиков. В этой цепочке задействованы многие службы железной дороги и нет незначительных звеньев, любое выпадение приводит к остановке, задержке, что недопустимо. Сегодня эта работа также выполняется, но в меньшем объеме.

На железной дороге большое внимание всегда уделялось воспитанию кадров и взаимозаменяемости. Людмила проработала на разных участках — и в техцентре, и «башмаки» носила под вагоны, трудилась оператором по централизации, который управляет стрелками-сигналами, когда идет формирование поезда. Такой мини-дежурный по станции. Для молодой девушки эта работа была просто захватывающей. Ответственное отношение к работе отмечало начальство. Приятно было слышать похвалу. Кроме того, Людмила не могла подвести отца, который напутствовал: «Работай так, чтобы я за тебя не краснел».

Железная дорога стала главной темой ее жизни. О работе она говорила на станции, дома и встречалась с коллегами во время отдыха.

ЗА ОГРОМНЫМ ПУЛЬТОМ

Людмила Евгеньевна прошла все ступени, прежде чем подошла к должности дежурной по станции и стала управлять тем самым пультом, который так воспринимал ее в детстве. Отличительная черта нашей героини — любознательность и умение учиться новому. А нового в работе железной дороги всегда хватало. Девушка впитывала новые знания постоянно. За долгие годы все менялось, приходилось учиться и подстраиваться.

— То, что раньше выносило злость, сейчас делает

программа. Чтобы пропустить один поезд раньше другого, мы по сектору получали информацию о движении к нам, пропустили его, передавали сведения на следующую станцию и так по цепочке. Сейчас все, что происходит на участке и любой станции, я могу видеть на экране компьютера в режиме реального времени и знать все данные поезда — их длину, вес, тип вагонов, груз. А раньше все это было на бумаге, каждый поезд приходил с большой папкой документов, которые нужно было отработать, — рассказывает Людмила Евгеньевна.

Дежурный по станции — это большая ответственность. Он отвечает за себя, людей, безопасность, пассажиров, сохранность грузов, управляет стрелками путей и принимает решения в любых нестандартных ситуациях. Длится этот период Людмила Евгеньевна занимала эту должность.

А в 2020 году была назначена на должность начальника станции. Здесь обязанностей еще больше, ответственности тоже. По сути, ты отвечаешь за все на станции и себе не принадлежишь. Должность мужская, и дело не в том, что женщинам ее не дают, а в том, что мало кто соглашается на такие сложные условия. Надо организовать работу своего коллектива, а также тех подразделений, которые взаимодействуют со станцией — энергетиков, сотрудников вокзального комплекса, путейцев, сигнальщиков.

«Я готова по первому звонку прибавить на работу и разрушить сложность. Для кого-то это слишком большие жертвы, но согласилась на эту должность, я знала, на что шла. Зато здесь оучно не бывает — решаешь интересные и важные задачи, много общаешься и видишь результат своей работы, — убеждена Людмила Евгеньевна.

На мой вопрос о строгой трудовой дисциплине и начальственной фигуре Людмила Е-

геньевна ответила: «Железная дорога — это дисциплина — не совместимые вещи. Я начинаю работать с 6 утра на телефоне, а на рабочее место прихожу задолго до условных 8 часов. На мне полный контроль за обстановкой на станции, обо всем, что происходит, сразу докладывают мне в любое время дня и ночи. Сейчас поездов стало больше, увеличилось число пассажирских поездов и грузовых. За час не менее десяти поездов проходит по станции. Большая ответственность».

Хорошо, когда работа происходит в штатном режиме, но ведь случаются и серьезные происшествия.

— Как говорит мой папа, умные люди учатся на чужих ошибках. И на каждый возможный несчастный случай на железной дороге есть инструкции, многие из которых действительно «написаны кровью». Надо знать, как действовать, и в то же время уметь принимать решения по ходу, потому что все не предусмотреть. Например, когда на станции несколько лет назад загорелся локомотив, я была в отпуске, пришлось все бросить, приехать, решить, куда отправить этот локомотив, кто будет его тушить, контролировать это. Вместе с тем регулировать поезда, которые были задержаны, и одновременно отчитываться начальству об обстановке и принятых мерах. Но справилась.

За 30 лет работы на железной дороге Людмила Евгеньевна была награждена почетными грамотами, благодарностями и поощрениями. Сегодня большое внимание она уделяет воспитанию смены, готовит молодежь. Решение кадровых вопросов также входит в круг ее обязанностей. И хотя в коллективе у начальника станции много толковых перспективных ребят, и даже старшая дочь нашей героини выбрала для себя профессию, связанную с железной дорогой, не все в этом направлении гладко.

— К сожалению, сегодня интереса к железной дороге у молодежи мало, что мне непонятно, ведь работа интересная, зарплата достойная. Предприятие предоставляет все социальные гарантии не формально, не на бумаге. Очень много различных социальных программ поддержки молодых специалистов, есть возможность решить квартирный вопрос. У нас своя прекрасная ведомственная поликлиника. Для детей выдаются путевки в лагерь отдыха и санатории, сотрудники могут отдохнуть в ведомственном санатории или пансионате. Причем сотрудник платит всего 15-2000 руб путевки. Мы даем выпускникам целевые направления на поступление в профильный вуз и ждем их на работу. Желающих очень мало, но я надеюсь, что все изменится и молодежь поймет, что работа на железной дороге — это интересно, престижно, уважаемо и очень важно для всей страны, — подытожила нашу встречу Людмила Евгеньевна.

И. КУНИЦКАЯ,
наш корреспондент
Фото автора.

Ф 24 д 153 оп 1 л 172
(об) (Земля от 5
августа 2022 года стр.
4) № 30





Профессия железнодорожника: ответственность и гордость

4 АВГУСТА ПОЗДРАВЛЕНИЯ БУДУТ ПРИНИМАТЬ
СОТРУДНИКИ И ВЕТЕРАНЫ
РОССИЙСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ



Тимофей Музыкин и Сергей Исламов.

Машинист электропоезда
Владимир Мельников
на маршруте «Глубокий-Лихая».

На монтаже рельсовой решетки Михаил Чубатов.

ФОТО: Е. БОГАЧЕВЫХ И Е. АНТОНОВА

4,9 стр.

Ф 24 оп 1 д 185 л 173, 174(об)
(земля от 2 августа 2024 год № 30 стр.1, 4)

Пути стальные, люди золотые

Ежегодно в первое воскресенье августа наша страна отмечает День железнодорожника. Для глубочайшей этой отрасли стратегической отрасли. Мы даже не можем представить себе поселок Глубокий без паровозных гудков, перестука колес вагонов и особого запаха, сотканного из нагретого солнца металла, дизельного топлива, дегтя... Это особый волнующий запах, напоминающий о поездках и приключениях, далеких городах, новых знакомствах и открытиях. Но главное богатство РЖД – это люди, которые работают здесь. Работа на железной дороге – это тяжелый труд и огромная ответственность, поэтому случайных людей на железной дороге нет. В канун профессионального праздника мы побеседовали с начальником Лиховского участка пассажирских устройств Светланой Башмаковой.



Светлана Башмакова без малого тридцать лет. Светлана Владимировна пришла на железную дорогу сразу после учебы и работает тут всю жизнь. На железной дороге работала и ее мама, и бабушка, здесь трудятся ее старшая дочь и брат. Андрей Башмаков, муж Светланы, – пенсионер РЖД, участник программы БО «Почет». Если посчитать общий стаж семьи Башмаковых-Ярцевых, цифра уверенно перевалит за сотню лет.

Работу свою Светлана Владимировна знает и любит. И даже мечта ее связана с железной дорогой. – Очень люблю путешествия! А путешествовать на поезде – вдвойне. Наблюдать за сменой ландшафта за окном поезда, смотреть, как меняется погода и время суток... Моя мечта – отправиться в большое путешествие на поезде. Когда выйдешь на пенсию, обязательно куплю билет на Байкал. Хоту увидеть всю нашу большую страну и ее прекрасную природу, – улыбается Светлана Владимировна. Профессиональную судьбу Светлана предопределила учеба в Глубокой школе № 32. В годы ее обучения это образовательное учреждение было ведомственным – железнодорожным.

Светлана Владимировна вспоминает, что каждая школьная тетрадь была подписана особым образом. Обязательная принадлежность – школа № 32 Юго-Восточной железной дороги. – Директор школы Виктор Сергеевич Ермолин постоянно возил нас, учеников, на олимпиады и различные мероприятия в железнодорожные вузы г. Ростова-на-Дону. Виктор Сергеевич преподавал физику и астрономию, но мы участвовали в олимпиадах и по другим предметам. Он возил нас на своей машине, в свое личное время, много сил вкладывал в то, чтобы мы достигли хороших результатов. В ходе таких поездок в выпускном классе я сдала экзамена для поступления в Ростовский институт инженеров железнодорожного транспорта (РИИЖТ). Оставалось сдать билет на Байкал. Хоту увидеть всю нашу большую страну и ее прекрасную природу, – улыбается Светлана Владимировна. Профессиональную судьбу Светлана предопределила учеба в Глубокой школе № 32. В годы ее обучения это образовательное учреждение было ведомственным – железнодорожным.



Помощник машиниста Юрий Мамонтов.

маковой входила организация работы станции в целом – это большой живой организм должен функционировать как часы. Наша героиня обеспечивала взаимодействие структурных подразделений: путейцев, вагонников, связистов, энергетиков... Стойкой ответственной и напористой службой справится не каждый. Нужно не только разбираться во всех вопросах, но и находить подход к каждому в коллективе. Стаж Светланы Владимировны в должности начальника станции побегов семидесяти лет.

Следующим этапом в карьере в 2018 году стало назначение С. Башмаковой начальником Лиховского участка пассажирских устройств. В зоне ответственности Светланы Владимировны большой участок Северо-Кавказской железной дороги. Это 172 пассажирских платформ, в том числе 24 железнодорожные станции.

– Когда вы путешествуете по железной дороге, что для вас важно? Чтобы было чисто и удобно. Многие зависят от состояния инфраструктуры – вокзалы, платформы и вагоны. Вот в этом и заключается наша работа – чтобы пассажиры были комфортно и безопасно, – рассказывает задачи своей работы Светлана Владимировна.

Поддерживать в надлежащем порядке остановочные площадки, платформы, следить за техническим состоянием зданий и сооружений – все это входит в обязанности коллектива С. Башмаковой.

Желаю, чтобы удача приходила к вам скоростными поездами, попутчиком в жизни было счастье, а продолжением – успех! Пусть нелегкие в жизни события, словно остановки по требованию, будут встречать вас на перронах, а любовь никогда не заходит в туннель! Мира и добра! – поздравляет коллега-железнодорожника Светлана Башмакова.

Светлана Владимировна дружный и сплоченный, успешно справляется с поставленными перед ним задачами, содержит пассажирскую инфраструктуру в хорошем состоянии, выполняет все работы в указанный срок. На ее личном участке всегда порядок. Светлана Владимировна неоднократно награждалась почетными грамотами РЖД за добросовестный труд и большой личный вклад в организацию пассажирских перевозок. К 180-летию железных дорог России С. Башмакова награждена юбилейной медалью.

– Желаю, чтобы удача приходила к вам скоростными поездами, попутчиком в жизни было счастье, а продолжением – успех! Пусть нелегкие в жизни события, словно остановки по требованию, будут встречать вас на перронах, а любовь никогда не заходит в туннель! Мира и добра! – поздравляет коллега-железнодорожника Светлана Башмакова.

Е. АНТОНОВА,
наш корреспондент.
Фото автора.



М. Леонюва, Л. Кудимова, А. Трунов, С. Башмакова, А. Тютюник, С. Морозова и С. Сударкин.

О работе путевой машинной станции № 34 читайте на 3-й стр.

ПУТЕВОЙ МАШИНОЙ СТАНЦИИ — 60 ЛЕТ

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

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

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

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

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

Трудно сейчас работать, — говорит В.П.Калякин. Цены на материалы подскочили несерьезно. Шпала, одна, стоит девяносто тысяч рублей. Недавно провели бартерную сделку, поменяли металлолом на рацин, без них нам не обойтись. Так она, образно говоря пластмассовая коробочка обошлась не в одну тонну металла. И все же выполняем поставленные задачи даже в этих экстремальных условиях. В прошлом году план был 63 километра капитального ремонта, а выполнили 81. Работали на перегоне Шенухова-Мальневская, Лихая-Камениск, Лихая-Ренная, Быстрореченская-Терновская, Тапунская-Ковьякино, Вальково-Морозовская, Черкасская-Цимлянская.

Разговор о сегодняшних делах и проблемах путевой машинной станции продолжил со старшим инженером Евгением Ульяновичем Прушаковым.

В этом году уже уложили на перегоне Лихая-Ренная восемь километров новой решетки, также продолжалась работа на участке Ковьякино-Вальково.

Какой режим работы путейцев?

Нам предоставляются «окна» на 5-6 часов, в которые мы выполняем намеченный объем работ. Чтобы было понятно, скажу, что за час мы должны уложить 250 погонных метров решетки (шпала с рельсами). В «окно» выходит в среднем, в зависимости от сложности прокладки 1-300 метров.

А что из себя представляет капитальный ремонт пути?

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

На сколько лет хватает отремонтированного пути?

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

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

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

Путевую решетку вы укла-

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

У нас есть звенооборотная база, где собираем как новую решетку, так и разбираем старую годную. Заниматься этим не только в зимний период, но и летом между «окнами». С начала года уже переработано 3,5 километра старогонной решетки и собрано 13 километров новой, которая уже уложена.

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

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

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

Иванович Березов — 38 лет, Николай Прокофьевич Смолин — 21 лет. Хочу назвать еще несколько фамилий ветеранов. Это Василий Андреевич Дурков, Василий Петрович Рыжков, Иван Захарович Шербаков, Дмитрий Григорьевич Маслов, Василий Устинович Федоров, Геннадий Викторович Гудин, Римма Алексеевна Кирева. Это гордость коллектива.

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

В.ЗОЛОТОВ, наш корреспондент

НА СНИМКАХ: технические занятия проводит начальник ПМС-34 Василий Петрович Калякин (вверху), обилие видов производственной базы (нижний левый снимок); на участке сборки путевой решетки.



Ф 24 д 144 л 113 (об)
(Земля от 21 мая 1996
года стр. 2 № 57)



ПМС-34 — 70 лет

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

ЭКСПУРСИЯ В ИСТОРИЮ

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



Главный инженер ПМС-34 Н.Н. Фоклин.

Среди первых 54-х ПМС, рожденных тогда, была ПМС-34 ст. Глубокой Северо-Кавказской железной дороги, основанная еще необходимой техникой: компрессоры, тракторы, мощным крановым хозяйством, зенитными механизмами и средствами тяжелого механизации, многим другим. Ушла в мукой инспекторская дрезина, именуемая ранее,



Монитор пути М.В. Жукова.

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

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

В ГОДЫ ВОЙНЫ

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

жить железную дорогу — нерегулярно, лишив страну стратегически важного объекта. За годы войны было полностью и частично восстановлено 125 тысяч км пути, 13 тысяч мостов, разрушенных бомбежками и артиллерией. Все эти объекты восстанавливались ПМС. Немцы рвут пути, взрывают мосты, а неделю спустя все восстанавливается.

История скажет, что кровью отважных железнодорожников скреплены рельсы.

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

Огромный труд в это дело внесли работники ПМС-34 М.А. Говоров — первый начальник ПМС-34, С.М. Полянский, Н.И. Бершова, П.А. Шулаков, Ю.А. Авертеев, В.П. Калыкин — почетные железнодорожники, руководители предприятия. Много отдали предприятию ремонтные рабочие и командиры среднего звена, проработавшие от 40 до 45 лет. 45 лет проработал в ПМС участник Великой Отечественной войны В.А. Дурков, 43 года — Г.В. Тимашев, свыше 35 лет — М.И. Стрельников, С.И. Стрельников, Р.В. Шихотова, Н.Ф. Скатова, Е.Ф. Шипилова, В.М. Дроин, Н.В. Волкова, М.В. Жукова, награжденная двумя орденами «Знак Почета». Орденом «Отечественной войны» награжден Д.Г. Маслов. Многие ушли среди нас, но сыновья, внуки, правнуки продолжают дело дедов и отцов.

ДЕЛО ДЕДОВ И ОТЕЦ
Из ныне работающих на предприятии хотелось бы отметить династию Степанюгиных, Савиных, Титяковых. Степанюгины — муж, жена и два сына — проработали на предприятии 96 лет, такова общая сумма лет, отработанных этой семьей. А.П. Степанюгин пришел на предприятие в 1961 году, начал монтером пути, отслужил в армии, закончил Елецкую дорожную техникулу, стал бригадиром, мастером дорожным, производителем работ, заместителем начальника по производству, с 2001 года — на заслуженном отдыхе. Все свою трудовую



Начальник ПМС-34 Ю.К. Бетеев.

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

Успешно трудятся в настоящее время династия Рожко, Житлины, Черниченко. На счету семьи Рожко — муж, жены, дочери и сыновья — 70 рабочих лет. А.С. Рожко начал трудовую деятельность в ПМС-41 в 1969 году — мастер ПМС-17, после службы в армии, с 1971 по 1973 год — мастер ПМС-17 по ремонту и эксплуатации машин и механизмов. После окончания института прошёл путь от меха-



Главный механик А.С. Рожко.

ника УК до главного механика ПМС-34.

Распределители работ трудятся на предприятии его жена Людмила Владимировна и дочь Елена. Сын Денис — мажорант Елена и Денис учатся в РГУПС заочно.



Специалист по управлению персоналом П.И. Ларин.

Главной династии А.П. Степанюгина и А.С. Рожко награждены знаками «Почетный железнодорожник».

В КОЛЛЕКТИВЕ — ХОРОШИЙ КЛИМАТ

С 1999 года руководит коллективом ПМС-34 опытный инженер-путевец Юрий Казбеков. Бетеев, сплотивший вокруг себя прекрасный коллектив единомышленников. В их числе зам. начальника по производству В.В. Ваурич, главный инженер Н.Н. Фоклин, специалист по управлению персоналом П.И. Ларин, главный бухгалтер В.М. Самусевич, председатель профкома В.В. Губарев, главный механик А.С. Рожко, руководители цехов А.Г. Чугуев, В.В. Некрасов и другие. Они продолжают усиление механизации путевых работ, создают в коллективе хороший климат.

Позаботились на предприятии о быте, отдыхе работников. Есть база отдыха «Карася» с оборудованными спортивными площадками, где в выходные и праздничные дни проводятся спортивные соревнования по плаванию, волейболу и т.д. Любители рыбной ловли могут отдохнуть с удочкой.

Большое внимание уделяется пенсионерам, ветеранам войны и труда. Их сейчас на учете 73 человек. Совет ветеранов возглавляет В.П. Калыкин — почетный железнодорожник, знающий каждого, кто трудился или трудится в отрасли.

Условью совет ветеранов рад тому, что коллектив ПМС-34 занял призовые места в I и II кварталах 2005г., представлен к присвоению звания «Лучший коллектив в отраслевом соревновании».

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

И. ФИЛЬЦОВ,
председатель узлового совета ветеранов железнодорожников ст. Глубокой.

В числе лучших по-прежнему наша ПМС-34

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

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

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

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

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

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

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

— С какой скоростью идут сейчас поезда?

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



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

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

— Сейчас лето, потому в работе пятьдесят пар пассажирских поездов, график движения напряженный, трудно выкроить «окно», потому мы в настоящее время ремонтируем менее напряженные участки пути.

Всего по Лихоскому отделению Северо-Кавказской железной дороги ПМС-34 уложила с начала года 32,4 километра новой и 9,6 километра стародавней решетки. Большой объем работ у нас на перегоне Новомихайловка-Божковская, где производим усиление полотна. Как известно, там открывается новая шахта Обуховская, вот к ней и ведем новый путь. Из 70 километров, что предстоит освоить, решетка уложена на 30 километрах. Труднее также на перегоне Богуряево-Васильевский. Вчера, к примеру, сняли 1100 метров старой решетки, положили новую, а завтра стародавнюю решетку поставим по станции Жирново.

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

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

— Дело идет к зиме, как идет

подготовка к этой ответственной поре?

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

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

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

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

Есть и трудности сегодняшних дней, но их коллектив преодолевает.

В. ЗОЛотов,
наш корр.
НА СНИМКЕ: на участке сборки пути ПМС-34.

С ДНЁМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКА!



С Днём железнодорожника!

Пусть рельсы удачи ведут к успеху!

*Пусть здоровье будет крепким,
а счастье без остановок!*

*Больших возможностей и
счастливого пути!*

