

«Историческая страница Орска»

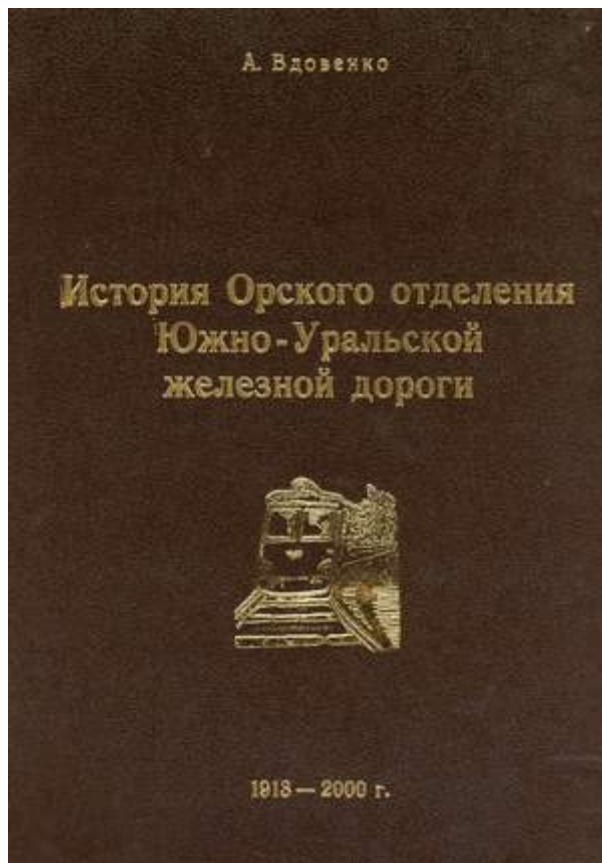
<http://history.opck.org>

«История Оренбуржья»

<http://kraeved.opck.org/>

Авторские проекты Раковского Сергея

<http://rakovski.ru>



железная ДОРОГА — дорога ЖИЗНИ

1913 г.

2000 г.



Посвящается в честь
55-летия победы
над фашистской Германией
1945-2000 г.г.

Орскому отделению
Южно-Уральской железной дороги



АВТОБИОГРАФИЯ



Моя автобиография сложная, да и была скрытная даже от семьи. Не считал нужным с ними делиться лишь потому, чтоб еще не накликать беду. Раскрылся, когда началась в нашей стране перестройка и начали реабилитировать бывших «кулаков».

Начну по порядку. Мой отец, Андрей Николаевич, в первую империалистическую войну

был призван в ряды царской армии для защиты Отечества. Служил и воевал рядовым солдатом в одном из полков, который в 1917 году одним из первых перешел на сторону революции и нес патрульную службу в Петрограде. Затем, когда родилась Красная Армия, два года воевал с интервентами рядовым бойцом. Демобилизовавшись, вернулся в родной хутор Казенно-Саратовский, бывший Ново-Покровского района нашей Оренбургской области.

Георгиевский крест вместе с фотографиями солдата царской армии спрятал в сундук: при новой власти, за которую честно воевал, такие награды презирались, носить их запрещалось.

Отец с головой окунулся в крестьянскую работу. Постепенно вставал на ноги, хоть и росла численность семьи. К 1929 году в хозяйстве отец имел пару лошадей, стригунка, столько же коров, до десятка овец, птицу, а в зиму всегда закалывал по кабанчику.

В одну из февральских ночей двадцать девятого случилось страшное горе. Нашу семью в восемь душ раскулачили и выдворили из своего дома. Из нашего хутора попали в раскулачивание две трети жителей. Все семьи отправили на станцию Сара, определили в двухосные теплушки и повезли в неизвестность. Выгрузились на станции Луза, поместили в бараках, а отцы со взрослыми сыновьями с проводником пошли через тайгу к месту, где должны строить жилье. А семьи ждали вскрытия рек, чтоб на барже доплыть до места назначения. С вскрытием рек поплыли по Лузе, затем Вычегде, Сыsole.

В тайге рубили лес, расчистили площадку под строительство и строили барак за барак. А кормили «кулаков» — как на «убой». На взрослого - 300 граммов ржаного хлеба, а на иждивенцев — 150. Выручала тайга. Собирали ягоды, грибы. Но кое-кто поплатился жизнью из-за незнания грибов, съестные они или ядовитые.

Строительство не прекращалось и зимой. За полтора года отстроили поселок, а к осени тридцатого года организовался колхоз. Посевную площадь увеличивали за счет корчевки пней. Жизнь понемногу налаживалась наверное потому, что узнавали тайны тайги.

К 1935 году в этой местности оказался недород, урожай не собрали ни на колхозных полях, ни на личных. Взрослые понимали, что надвигается голод. К зиме начались побег. Уходили из поселка матери с малыми детьми, а что взрослее - оставались с отцами. Положение складывалось трудное. Люди пухли, некоторые лезли в петлю и даже прыгали в колодезь.

В ночь на 3-е марта 1936 года совершили побег и мы: мать, я и сестра на год старше меня. Шли три месяца к бабушке с бабушкой, в родные места с протянутой рукой, прося милостыню. Дошагали до родного хутора. Но прожили у бабушки с бабушкой два месяца и мать арестовали, дали за побег три года. Дедушка вскоре умер. Бабушку забрала родственница, а Зоя определилась в няньки, ну, а я остался сам по себе. Разыскал мать, отбывавшую срок в одном из лагерей заключенных в Орске. Побывал у ней раз, другой, потом меня определили к киномеханику немого кино, с ним обслуживали лагерь. С полгода

прокочевал с ним, потом меня отправили в детприемник, затем детдом, но это было не по мне. Я сбежал и опять к матери.

Начальник лагеря определил мать вольнохожденцей, она стала трудиться в прачечной, приносила мне еду такую же, какую давали заключенным. Ночевал я в прачечной. Выходило, что отбывал срок вместе с мамой. Когда мать освободили, уехал с ней к отцу. Там и вырос, где и застала Отечественная война. Меня призвали. Хватил лиха и на войне. Имею медаль «За отвагу». Отец не дождался Дня Победы, летом 1944 года умер голодной смертью. Осенью сорок пятого я забрал мать из ссылки и переправил к сестре в Орск.

В 1947 году демобилизовался. Приехал в Орск, сначала работал кочегаром, потом помощником машиниста паровоза, а закончил трудовую деятельность машинистом тепловоза в локомотивном депо. Вырастил троих детей.

У меня зародилась мысль - написать историю Орского отделения железной дороги. В отделении не сохранился архив, но есть ветераны, помнящие многое из военного и послевоенного времени, а вот довоенного, таких свидетелей не встречал. В общем, собирал материал по крупицам.

Начальники Орского отделения железной дороги

1941 год НОД-2	Оренбургской железной дороги С. Е. Коновалов
1948 год НОД-2	Василий Гаврилович Чернышев
1961 год НОД-2	Георгий Сергеевич Коротынский
1975 год НОД-6	Александр Данилович Герасимов
1976 год —	Михаил Александрович Кокуркин
1984 год —	Юрий Иванович Циттель
1986 год —	Борис Владимирович Плохотнюк

ПРЕДИСЛОВИЕ

В этой документальной повести автор А. Вдовенко, бывший машинист локомотивного депо, собрал очень обширный материал о становлении и развитии Орского отделения железной дороги.

Зародыш Орского отделения начался в далеком 1913 году. С тех пор прошло много лет. Прошедшие годы были бурного развития материально-технической базы, строительства жилья, улучшения культурного и медицинского обслуживания.

Книга написана для того, чтобы подрастающее поколение хоть немного представляло, как их старшие товарищи трудились, защищали Родину и строили послевоенную жизнь.

Автор проработал на Орском отделении дороги с 1948 по 1978 г.г. Помнит многое, и большинство событий запечатлелись в памяти. Много времени посвятил встречам с лучшими людьми, описанным в данной повести, что заслуживает должного внимания.

Е. И. ГРАЧЕВ,

председатель Совета ветеранов
Орского регионального отделения дороги.

СТРОИТЕЛЬСТВО ЖИЛЬЯ

До 1983 года жилищное строительство велось крайне плохо, а затем почему-то сразу всплеск и в 1983 году построено 199 квартир. Потом вновь шло ни шатко ни гладко. Причина - не хватало средств. А с 1989 года сразу скачек - построено 238 квартир, 1990 г. - 194, 1991 г. - 303, 1992 - 318, 1993 г. - 285, 1994 г. - 279, 1995 - 324 и 1996 год - 231 квартира.

С вводом жилья облегчилась жизнь железнодорожников. До 1983 года на благоустройство и улучшение жилищных условий не особенно уделялось внимание. Тогда денежные средства, в основном, шли на техническую оснащенность и на развитие железнодорожных путей, автоматизацию не только станций, перегонов, но и сортировочных горок, находящихся на станции Орск.

А те железнодорожники, что смогли сами для своих семейств построить своими руками дома и не ждали, когда им построит государство, и для них сделали облегчение, в их дома подвели природный газ, чем избавили от печного отопления.

Кто пожелал, тот в настоящее время имеет надел земли на дачных участках, где выращивают не только овощи, но и фрукты.

КАК РОЖДАЛОСЬ ОРСКОЕ ОТДЕЛЕНИЕ

Развитие промышленности в городе Орске в начале XX века положило начало строительству железной дороги Оренбург-Орск.

12 декабря 1912 года инженерным составом МПС утверждены проект и смета на сооружение железнодорожной линии Оренбург - Орск, а вскоре Правление по сооружению новых линий приступило к ее строительству.

Первые метры железнодорожного полотна были проложены 1 июля 1913 года. В этом же 1913 году было начато строительство телеграфной линии Оренбург-Орск от Управления Оренбургской железной дороги до товарного двора станции Орск протяженностью 310 верст.

Строительство железной дороги проходило в трудных условиях, так как большая часть трассы прокладывалась в твердых и скалистых грунтах, пролегал в полосе Южного Урала и прорезала один из отрогов Уральского хребта, а орудиями производства того времени были чугунный домкрат, лопата, кирка, кувалда и ручная тачка.

Строительство железной дороги Оренбург - Орск дало толчок развитию города. Местные

богачи искали пути увеличения прибыли. Растущее производство сельскохозяйственной продукции, добыча и переработка медных и железных руд, гипса, яшмы - все это требовало стабильного грузооборота, не зависящего от времени года и погодных условий.

В первые месяцы строительства ощущался недостаток рабочей силы, так как железная дорога пролегла в малонаселенной местности, а рабочих сюда привозили из отдаленных районов. Но весть о строительстве чугунки быстро распространилась по Уралу, Поволжью, Средней Азии, Прикаспию. В Оренбург и Орск хлынули толпы обездоленных людей, искавших лучшей доли. Этим пользовались подрядчики. Условия труда были просто каторжные. При невероятно тяжелых условиях труда заработки оказались низкими, да и жить рабочим было негде.

«На Оренбургско-Орской железной дороге, - писала в 1913 году столичная газета «День», - забастовало около трех тысяч рабочих, труд которых превратился в каторжный. Одной из главных причин забастовки (кроме каторжных работ на ломке камня) послужило отсутствие крытых помещений для рабочих. Наступили обильные дожди, а рабочие живут под открытым небом. Создавалась такая тревожная обстановка среди рабочих, что на место работ выехал вице-губернатор».

Ретивое начальство пыталось вначале успокоить рабочих обещаниями но, видя, что строители не желают довольствоваться жалкими подачками со стороны администрации и властей, перешло к угрозам. На строительство прибыл отряд казаков. С тех пор здесь почти постоянно находились подразделения царских войск.

Ввод новой дороги в эксплуатацию намечался на 1 декабря 1916 года. Но эти планы не осуществились. Накануне первой мировой войны трасса дошла только до станции Сара и замерла.

19 декабря 1914 года на участке Оренбург-2 - разъезд Желтый было открыто временное движение товарно-пассажирских поездов, чем положено начало существованию Орской дороги. В расписании 1915 года значилось два поезда № 5 и № 6, ходили они не ежедневно, а зимой во время снежных заносов дорога не работала. Расстояние от станции Оренбург до разъезда Желтый, равное 128 километрам, поезд проходил за 8 часов 38 минут.

1 января 1915 года на железнодорожной ветке Оренбург-Орск был торжественно открыт пробитый между Кувандыком и Медногорском первый и единственный туннель. Проходка его начата 28 января 1913 года. Строился он по проекту и под началом инженеров путей сообщения З. Ф. Родзерского и С. П. Колесникова. По инженерным замыслам он схож с типами Армавирских и Туапсинских туннелей.

В этом же 1915 году на месте нынешнего вокзала на станции Медногорск стояла будка путевого обходчика. Позднее перед входом в туннель построили разъезд № 10. Строительство железной дороги дало толчок развитию Кувандыка. В 1915 году построена железнодорожная станция, которую по имени села, расположенного поблизости, предполагалось назвать Покровской. Но оказалось, что в перечне станций уже было и без того предостаточно Покровок. Вспомнили о местной речке Кувандычке. Вот тогда-то на здании вокзала впервые появилось слово «Кувандык». С той поры так же стали называть и пристанционный поселок.

Спустя два года завершено сооружение Кувандыкского паровозного депо. На станцию пришел первый товарно-пассажирский поезд. Но регулярное движение поездов началось тут не скоро.

Империалистическая война серьезно подорвала экономику Царского правительства. К началу 1917 года строящаяся железнодорожная линия пришла в состояние полной запущенности. На станции Орск к этому времени был уже построен вокзал и паровозное депо, но железнодорожная линия до Орска еще не проложена.

Не повезло этой дороге и сразу после Октябрьской революции. Во время гражданской войны здесь шли ожесточенные бои. Лишь в феврале 1919 года по решению Совета Рабоче-Крестьянской обороны была создана комиссия по ремонту и восстановлению железнодорожного транспорта.

С первых мирных дней строительство железнодорожной ветки Оренбург-Орск находилось под особым контролем коммунистов. Сюда направлены бригады добровольцев. Только с 1-го марта по 15 июня 1920 года было организовано семь ударных субботников. На строительстве железной дороги в эти дни трудились сотни человек. Участие орчан в строительстве железнодорожной магистрали стало практически ответом на письмо ЦК РКП(б), опубликованное в центральной газете «Коммунар» 4 марта 1920 года. В письме говорилось: «Нам угрожает катастрофа полной приостановки железнодорожного движения, если мы не сумеем в ближайшее время героическими усилиями добиться перелома. Надо во что бы то ни стало в течение

ближайших месяцев возродить наш транспорт. В этом спасение рабочих центров от адских мук холода и голода, залог зарождения всей нашей промышленности».

Построенное в эти годы паровозное депо в Орске практического применения не имело до ввода в строй железнодорожной линии Орск-Оренбург.

С 28 мая 1920 года велась активная переписка с построечным управлением Ташкентской железной дороги о передаче Орской линии в ее ведение. Это диктовалось соображениями, изложенными в телеграмме начальника Ташкентской железной дороги Шухова и народного комиссара дороги Коростылева, адресованной НКПС., Ужелстрою и Оренбургскому Кирсовнаркому: «Ввиду почти полного прекращения движения на Орской дороге и невозможности последней восстановить ее собственными силами, что однако крайне необходимо сделать немедленно для выполнения целого ряда как воинских, так и других весьма важных государственных перевозок...».

15 января 1921 года Орская линия официально была принята в состав Ташкентской дороги, но линия к тому времени еще не была полноценной. Не был достроен участок Круторожино-Орск, а мост через реку Урал был временного типа, перед весенним паводком его разбирали. Не прекращался налет контрреволюционных банд. Об этом свидетельствует секретная телеграмма от 4 января 1921 года, поступившая на имя начальника Ташкентской дороги от народного комиссариата путей сообщения.

В ней говорилось: «По имеющимся НКПС сведениям с 20 часов 26 ноября до 18 часов 30 ноября перегон Кувандык-Круторожино был закрыт вследствие оперирующих там банд, для ликвидации коих из Оренбурга экстренными поездами отправлены роты солдат Оренбургского гарнизона... НЭЗ Скиба, УЭНК Морозов».

24 мая 1923 года гудок паровоза известил о важном событии в Орск пришел первый поезд из Оренбурга. Для обслуживания грузовых поездов использовались трехосные паровозы серии «Т» с тендером «Ов».

Пассажирское движение обслуживалось 4-осными паровозами серии Нв и пятиосными серии «у». (В то время поезда ходили до станции Никель). Вагонного парка не было до 1933 года. Ремонт вагонов частично осуществлялся в паровозном депо и в Оренбургском вагоноремонтном пункте, вагонный парк которого состоял преимущественно из 2-осных вагонов с подъемной силой 10-16 тонн, имеющих винтовое скрепление и ручные тормоза.

21 января 1924 года умер В. И. Ленин. Весть о его смерти вызвала невыразимую скорбь у советских людей, у рабочих и угнетенных людей всего земного шара. Прощаясь с Лениным, партия, советский народ давал клятву выполнить до конца его заветы. В траурные дни от рабочих поступали тысячи заявлений о приеме их в РКП(б).

Учитывая широкие размеры этого движения, ЦК объявил ленинский призыв в партию рабочих от станка.

На Ташкентской магистрали в период ленинского призыва в партийные ячейки ежедневно шел непрерывный поток заявлений от машинистов, их помощников, кочегаров и смазчиков, от слесарей, кондукторов и других железнодорожников.

На некоторых транспортных предприятиях рабочие, принятые по ленинскому призыву в партию, составляли 30-40 процентов к общей численности своих коллективов. В целом по стране среди трудящихся, пришедших тогда в РКП(б), рабочие транспорта составили 28,3 процента.

5-11 февраля 1924 года состоялся 5-й дорожный съезд профессионального союза Ташкентской железной дороги. На съезде была выдвинута общая задача — подойти ближе к производству и улучшению его как в хозяйственном, так и в техническом оснащении.

Бурное развитие народных отраслей в это время вызвало увеличение работы дороги по перевозкам. Средняя нагрузка на ось груженого вагона составила в 1925-26 годах 5,8 тонны, вес грузового поезда увеличился до 717-775 тонн.

С повышением веса поездов на 12 процентов и на 14,5 процента по сравнению с предыдущим годом и введением оборудования части товарных поездов более мощными паровозами ускорился вывоз грузов.

Средняя техническая скорость поездов пассажирского движения определялась в 1925-26 годах — 28,01 километра, товарного движения — 21,69 километра, коммерческая скорость — 13,3 километра.

В марте 1929 года началось строительство железной ветки от города Троицка Челябинской области до Орска. В том месте, где должна располагаться станция Орск, было лишь несколько землянок из дерна, а в пяти километрах — город. Строительство вел II-й железнодорожный полк

Красной Армии, прибывший из Актюбинска. Воины работали, не жалея сил, каждый понимал, как много значит для индустриализации страны объединение городов Урала в единую железнодорожную систему.

Темпы строительства с первого дня — самые высокие, трудились красноармейцы насколько хватало сил и энергии. Насыпь сооружалась без техники, эту работу выполняли лошади и верблюды. Среди красноармейцев много было и гражданского населения, особенно с тяглом. Грузили землю в безтарки лопатами и сгружали ими же, чем поднималась насыпь. Трамбовали деревянными «бабами», затем укладывали шпалы, скрепляли их рельсы. На свежие уложенные рельсы паровозом, платформами вперед завозился балласт и выгружался вручную. Трудились все с «огоньком», перекрывая суточные задания. С каждым днем строители приближались к Орску.

Подразделение II-го железнодорожного полка с честью выполнило поставленную задачу. 1-го ноября 1929 года прокладка магистрали была завершена. (В этом строительстве принимал непосредственное участие красноармеец — помощник машиниста Алексей Мефодьевич Васильченко, который после строительства железной дороги участвовал в достроении корпуса депо на три канавы и один из первых водил поезда. Потом освоил специальность машиниста и продолжительное время работал машинистом-инструктором, где и доработал до пенсии).

Постепенно росла оснащённость депо. Спустя год появились более мощные паровозы.

В 1931 году коллектив депо пополнился опытными машинистами тт. Ватолиным, Марковым, Ямниковым, Францевым, Шестаковым, прибывшими из других паровозных депо.

Поезда курсировали с народнохозяйственными грузами, и труженики паровозного депо чувствовали, что жизнь налаживается, а для этого не жалели сил, хорошо зная, что этим самым поднимается мощь нашего государства.

В годы первой пятилетки (1929-33 г.) на железной дороге развернулась борьба за лучшие методы работы, рационализацию хозяйства, качество, укрепление трудовой дисциплины. Развертывалось социалистическое соревнование железнодорожников за быструю доставку грузов, ускорение оборота вагонов.

За период существования Советской власти построено и сдано в эксплуатацию по 1930 год 12,8 тысячи километров железных дорог (Турксиб, Боровое-Акмолинск-Караганда, Троицк-Орск, Меретахерган). Из постановления ЦК ВКП(б) от 15 июня 1931 года.

В 1932 году закончено строительство Аккермановской ветки протяженностью 28 километров, по которой осуществлялись перевозки строительных материалов и оборудования для строительства Орско-Халиловского металлургического комбината станции Новотроицк и вывоз известняков из Аккермановского карьера.

В 1933 году советский народ приступил к осуществлению второй пятилетки. В этот период в промышленности и на транспорте наряду с развертыванием капитального строительства выдвигались на первый план задачи освоения новых предприятий.

За годы этой пятилетки на станции Орск основаны многие предприятия: сигнализации и связи, энергоучасток, больница и санэпидстанция, дистанция зданий и сооружений... Но требовалось известное время для подготовки необходимых кадров: инженеров, техников, квалифицированных рабочих для приобретения ими навыков использования новой техники, для налаживания четкой работы многочисленных коллективов рабочих.

Для решения этих задач и в связи с ростом промышленности в Оренбургской области 1 августа 1934 года была организована Оренбургская железная дорога, в состав которой входило Орское отделение. Хотя фактически Орское отделение движения уже было и работало с полной отдачей.

На вновь организованной дороге 28 октября 1935 года проходил дорожный съезд стахановцев-кривоносцев, на котором присутствовало 142 человека. Они представляли 1700 ударников-стахановцев, в среднем выполнявших нормы на 230-240 процентов.

Многие машинисты паровозного депо водили поезда весом в 1500 тонн. Они боролись за то, чтобы такие поезда вошли в практику работы.

Годовой план погрузки в 1935 году Орское отделение выполнило на 163 процента. Погружено было 49129 вагонов при плане 30446.

В 1937-41 годы СССР вступил в полосу завершения строительства социализма. Хозяйственная политика партии в эти годы направлялась на более рациональное размещение производственных сил, усиление темпов нового строительства. Партия мобилизовала народ на борьбу за выполнение третьего пятилетнего плана.

В годы третьей пятилетки ширилось стахановское движение. 1938 год ознаменовался наивысшим подъемом социалистического соревнования и стахановского движения. Включившись в соревнование, стахановцы добивались высокой производительности труда.

2 января 1938 года машинист депо Камаев провел поезд с технической скоростью 34,1 километра в час при норме 29,7 км/час.

Слесари Пташевский и Спаревой выполнили задание по ремонту вагонов на 470 процентов.

Машинист паровоза В. Е. Сорокопудов в октябре провел поезд с перевыполнением технической скорости на 3,7 километра в час и нагнал в пути 20 минут.

В 1938 году наша страна готовилась к всенародному празднику — избранию Президиума Верховного Совета СССР. 19 января на всех железнодорожных предприятиях состоялись митинги рабочих и служащих, посвященные этому событию. В принятой резолюции в паровозном депо говорилось: «Мы, рабочие, инженеры, техники и служащие Орского депо заверяем Президиум Верховного Совета, что мы поднимаем работу железнодорожного транспорта на небывалую высоту и выполним требования страны».

1938 год вошел в историю нашей страны двумя знаменательными датами: 20-летием образования Красной Армии и 20-летием Ленинского комсомола. В эти годы главным очагом культуры на Орском отделении был железнодорожный клуб. К 20-й годовщине Красной Армии и Военно-Морского флота драмкружок подготовил отрывки из пьес, отражающих историю гражданской войны В. Вышинского «Первая конная», Н. Островского «Как закалялась сталь», В. Иванова «Бронепоезд 14-69».

Готовясь отметить юбилей комсомола, комсомольцы и молодежь включились в социалистическое соревнование имени 20-летия комсомола.

По всем цехам и бригадам железнодорожных предприятий прокатилась широкая волна социалистического соревнования. Примером самоотверженного труда были комсомольцы. Они заключали индивидуальные договоры и с честью выполняли свои обязательства.

Комсомольско-молодежная смена дистанции связи в количестве 16 человек систематически перевыполняла норму. Между собой комсомольцы смены заключили индивидуальные договоры и выполнили по 180 процентов нормы. Комсомольцы и молодежь паровозного депо были в этом соревновании образцом социалистического труда.

Токарь депо Фадеев, работая на двух станках, выполнял 300-400 процентов нормы. Наркомовская награда — значок «Отличный паровозник» — за самоотверженную работу была вручена комсомольцу-трехтысячнику, зачинателю ленинского движения Н. Е. Маркову. В каждую поездку он экономил 15-20 процентов топлива, превышал техническую скорость на 7-8 километров в час.

В 1937 году Орское паровозное депо представляло неприглядное зрелище: в деревянное здание входили два паровоза. Имелось еще трехканавное старое каменное депо. В сырости и темноте работали слесари.

Заботами партии и правительства в 1938 году был построен механический цех депо, здание служебно-бытовых помещений, проложены вторые подъездные пути, выстроена эстакада. Расширенное депо намного отличалось от прежнего: уютное, светлое, с душевыми для рабочих и локомотивных бригад. В этой же пятилетке реконструировано и паровозное депо в Кувандыке.

Стахановец-бригадир комплексной бригады паровозного депо Костылев. Он один из тех, кто разработал график промывки паровозов. По этому графику промывка сокращена с 46 до 18 часов. За стахановскую работу Костылев награжден значком «Ударник сталинского призыва». Он выдвинут на должность мастера промывочного цеха и с этой работой успешно справляется.

В июне Орское депо не знало недодач паровозов под поезд. Средняя скорость всех паровозных бригад достигла 33,6 километра в час. В среднем сэкономлено топлива 17,7 процента.

Готовясь ко Дню железнодорожника, большинство паровозных бригад брали повышенные обязательства и перевыполняли их.

Особенно хорошо работала бригада Костина. 14 июля 1938 года из Орска в Айдырля она провела поезд весом 1700 тонн со скоростью 31,6 километра в час (заданная скорость 26,2 км/час). На обратном пути эта бригада дала еще лучший результат. Поезд весом 2000 тонн провела со скоростью 39,1 километра в час.

Как всегда безукоризненно работает паровоз бригады Ульянюка. Он водит исключительно тяжеловесные поезда, всегда на 6-8 километров перевыполняет заданные скорости.

В честь Дня железнодорожника взяли социалистические обязательства и ремонтники депо. Слесари и токари механического цеха дают высокую выработку, в 6-7 раз увеличили свои заработки, значит, на столько же увеличили сменные задания. К примеру, токарь Маркотун, как правило, дает две с половиной - три нормы. Кузнец Белобородов в этот же день выполнил норму на 355 процентов. Рекордную продукцию выдал 13 июля токарь 3-го разряда Копылов. За 6 часов работы он выполнил план на 321 процент.

Молодежно-комсомольская смена 3-го отделения движения, включившись в социалистическое соревнование ко Дню железнодорожника, с каждым днем повышает показатели в работе. Первые рекордные показатели заключаются в том, что на 16 июля 1938 года смена работала в ночную смену и в дневную, было выгружено 128 вагонов, а погружено 368 при плане выгрузить 85 вагонов, погрузить - 128. И такой темп почти в каждую смену.

Коллектив вагоноремонтного пункта станции Орск (начальник Попов, секретарь парторганизации Черников) завоевали ко Дню железнодорожника переходящее Красное Знамя. Там кузнец Вьюжин систематически перевыполняет производственные задания на 350-400 процентов, а клепальщик Гез дает по 300-400 процентов. Тут же гремит славой поездной мастер, у которого отсутствуют браки в сопровождении поездов. Отлично трудится токарь Данилов, перевыполняющий норму на 500 процентов, составитель Озернов на такие же высокие проценты, как и Данилов. Неплохо трудятся и грузчики Посудин, Дегельков, Шуменов, выполняющие норму на 225 процентов.

Очень заметно увеличение отправления поездов. Если в мае этого года отправлено по расписанию 55-60 процентов поездов, то ко Дню железнодорожника уходит по расписанию 90-95.

ОТВЕТ НА ВЫЛАЗКУ ЯПОНЦЕВ

Железнодорожники как услышали тревожную весть о том, что японцы сделали вылазку на нашей границе. Все негодовали таким событием и в ответ увеличили темп работы на всех предприятиях.

Не менее важно и такое. 13 августа в ответ на провокационную вылазку японской военщины Дальневосточной границы СССР комсомолец станции Орск Федор Исаков послал на имя наркома обороны К. Е. Ворошилова и наркома внутренних дел Ежова телеграмму, в которой просил досрочно призвать его в ряды бойцов Дальневосточного фронта на место погибших героев в столкновении с японскими фашистами. А 20 августа Исаков получил такой ответ: «Ваше желание добровольно идти защищать границу достойно гражданина нашей великой родины. Распоряжение о досрочном призыве и направлении вас на ДВК дано начальнику штаба войск НКВД Приволжского округа г. Куйбышева, от которого получите указание о выезде. Уверен в вашей стойкости и преданности делу партии Ленина-Сталина.

Главное управление внутренних войск, комбриг Соколов».

Просьба Исакова выполнена, и он выезжает в пограничную охрану Дальнего Востока. А 23 августа отец комсомольца Исакова - Георгий Иванович - прислал в редакцию газеты «Орский рабочий» письмо такого содержания: «Мы, отец и мать комсомольца Федора Исакова, горячо благодарим наркома обороны товарища Ворошилова и наркома внутренних дел Ежова за оказание нашему сыну доверия. Отправляя сына в ряды бойцов Краснознаменного Дальневосточного фронта, мы дали такой наказ: - Если вновь нападут самураи на нашу границу, бей, сын, гадов нещадно, нашу Родину защищай от фашистов до последней капли крови. Я инвалид. Мне пошел шестой десяток лет. Сын Федор - наш единственный кормилец, но, отправляя его в армию, я уверен, что в нужде не буду. Залог этому - Великая сталинская конституция.

В ответ на вылазку самураев труженики ответили своим безупречным трудом. Об этом говорят нижеследующие строки.

Машинисты паровоза Афанасьев и Сидоров первыми образцово закончили подготовку своего паровоза к зиме. Этот паровоз первым получил паспорт готовности. Оба машиниста подали заявления начальнику депо: разрешить им на протяжении пробега 10000 километров не заезжать в депо. Такая просьба удовлетворена. С 23 на 24 октября 1938 года, сразу после ремонта, машинист Сидоров решил испытать свой паровоз ЭМ № 707-70 на мощность после ремонта. По участку Орск-Айдырля провел тяжеловесный поезд весом в 2000 тонн со скоростью 39 километров в час, вместо плановых 29,5. Весь путь вся бригада была напряжена и следила за состоянием паровоза, который вел себя нормально, как паровая машина, так и экипажная часть. Следует заметить, что такой вес поезда в направлении Айдырля считался критическим потому, что больше полпути затяжного подъема. С таким весом очень трудно помощнику с кочегаром. Ведь насыщалась паровозная топка углем не стокером, а вручную. На это требуется не только сила, но и умение поддерживать пар.

ХРОНИКА ПРЕДВОЕННЫХ ЛЕТ



Отделение дороги подготовила к зиме вагон-клуб, который обслуживает рабочих на линии. Ставит кинокартины, а лектор читает лекции в основном о жизни тружеников Советского Союза, а также знакомит о международном положении, которое изо дня в день становится все тревожней и тревожней, особенно гитлеровская Германия ведет себя агрессивно со многими государствами Запада.

Идя навстречу XXII годовщине Октября, многие работники паровозного депо добились перевыполнения показателей. К примеру, слесаря комплексной бригады вместо 30 паровозов выпустили из промывочного ремонта на 7 паровозов больше. А машинисты-тяжеловесники Жуков, Луценко, их помощники Попов и Григорьев, кочегары Мойстраненко, Сурин на участке Орск-Айдырля провели поезд на двойную тягу весом 3600 тонн с технической скоростью 32,4 километра в час. Токарь Сапулов на двух станках дал 320 процентов. Да и большинство тружеников перекрыли дневные нормы, некоторые хоть и незначительно, но для паровозного депо ощутимо. Передовики производства каждый раз красовались в «Молнии» и гордились этим. Да и в стенной газете всегда отмечались лучшие люди, но и немало случаев писалось о нерадивых. Критика всегда была справедливой. На должной высоте и путейцы. К примеру, путевые обходчики дистанции пути Ковцев, Норева, Котляров, Торцев и Казаков в отличном состоянии содержат свои участки. Они образцово их подготовили к зиме: смазали крепящие болты накладок с рельсами, заправили бровки, выволокли траву у железнодорожной колеи и внутри, чтоб во время снегопада не задерживался снег.

Неплохо подготовились к зиме дорожные мастера 7 и 8-го околотков Аксенов и Белкин и бригадиры путейцев 12, 15 и 16 отделений Кручилин, Тузики и Белкин. Они своевременно расставили снеговые щиты, колья, заготовили весь инструмент для снегоборьбы.

Завершили 1938 год паровозники с хорошими результатами и даже рекордными. К примеру, машинист Лидяев в конце года провел поезд в Айдырля без набора воды с технической скоростью 57 километров в час. (На данном участке запланировано по графику три набора воды).

Луценко Константин Иванович - машинист комсомольско-молодежной колонны. На его счету десятки проведенных тяжеловесных поездов. Он, как комсомолец, с любовью и знанием ухаживает за паровозом и использует его мощность в вождении тяжеловесных поездов. Причем, этот машинист активен. На всех планерных совещаниях и комсомольских собраниях выступает с дельными предложениями. Он, как говорится, на виду у руководства депо и отделения и его зачастую ставят в пример как способного, грамотного машиниста.

Очередной 1939 год. Труженики паровозного депо не сбавили набранного темпа. Только ко Дню железнодорожника 24 машиниста паровозов провели лишь за июль 78 тяжеловесных поездов с технической скоростью в среднем 40,3 километра в час. Перевезли груза сверх нормы 4746 тонн, сэкономив при этом топлива 1160 тонн. Наилучшие показатели у машинистов Богословского, Овсянникова и Дзибуры.

С большим производственным подъемом и хорошими показателями встречают вагонники этот праздник. Смена коммуниста Савеленко производит ремонт вагонов без отцепки от поездов: меняют колесные пары, буксовые рамы, упряжные крючья, а также производят на станционных путях годовой ремонт вагонов.

А план погрузки в июле выполнен за 28 дней с большим превышением. Образцы в работе показали диспетчера Мондрицин, Аксаков и Федоров. Составители поездов Баранов и Мазуренко

выполняют норму от 200 до 300 процентов.

Не мало важно и такое явление. Колонна тяжеловесников создана в Орском паровозном депо в честь Дня железнодорожника. В колонну вошли 15 паровозов, бригады которых водят в основном тяжеловесные поезда. Возглавил колонну машинист-инструктор Кинищев. В паровозных бригадах колонны занято около 100 машинистов, помощников и кочегаров. В этом числе 7 женщин, 5 помощников машинистов, два кочегара. Данные бригады вызвали на соцсоревнование депо станции Карталы. Обе стороны успешно справляются с взятыми обязательствами. Все бригады систематически водят тяжеловесные поезда с повышенной технической скоростью. Первенство держат машинисты Орского депо Пилимонов, Богословский, которые водят поезда весом 2000 тонн со среднетехнической скоростью 35 километров в час.

Хорошо трудятся машинисты Беляков и Федоров, где помощниками девушки. Их паровоз № 707-86 содержится в образцовом состоянии. Данный паровоз не заходит в депо от промывки до промывки.

СТРОЯТСЯ НОВЫЕ ВЕТКИ

Данный год заметен и таким явлением. С 1 июня ожил захолустный разъезд Гудрон, окруженный степным массивом. Здесь стал главный штаб строительства ветки Орск - Домбаровские угли. Строительный грохот не умолкал с утра до вечера. Отсюда отправлялись собранные звенья железнодорожного пути, которые укладывались при помощи путеукладчика системы Платонова. Путеукладчик обслуживали 28 рабочих, укладывая в день по 4 километра пути. Чтобы уложить такой путь вручную, потребовалось бы не менее 500 человек.

Возглавляли строительство начальник И. М. Якунин и главный инженер И. М. Куделько. Среди передовых рабочих-путеукладчиков были Н. А. Петухов, С. А. Образцов, Т. К. Борисов, Н. П. Федоров. Данное строительство завершено ко Дню железнодорожника.

30 июля 1939 года в 6 часов утра по новой железнодорожной линии Орск - Домбаровские угли отправился первый пассажирский поезд с рабочими-стахановцами, командирами строительства дороги. День железнодорожника намечено отпраздновать совместно с шахтерами. При встрече состоялся митинг, а затем массовое гулянье.

А 31 июля на станции Орск проведен митинг строителей и железнодорожников, посвященный пуску линии Орск - Домбаровские угли. Вечером 1-го августа в честь Дня железнодорожника на станции Орск проведен большой карнавал, в котором приняли участие более 3000 трудящихся.

В честь завершения строительства новой ветки была послана телеграмма в Москву такого содержания: «Москва, НКПС, народному комиссару путей сообщения Л. М. Кагановичу: «Строители железнодорожной линии Орск - Домбаровские угли сообщают, что Ваше боевое задание - закончить работу по укладке и открыть рабочее движение 1-го августа - выполнено досрочно. Последнее звено главного пути уложено 29 июля в 19 часов 30 минут, и в сталинский День железнодорожника в 15 часов будет отправлен первый маршрут антрацита из Домбаровского угольного бассейна предприятиям Чкаловской промышленности. Работы выполнены со значительной экономией против плановых ассигнований.

Сегодня рабочие и инженерно-технические работники строительства совместно с шахтерами Домбаровского бассейна с гордостью отмечают, что при Вашем повседневном руководстве они выполнили одно из заданий исторического 18 съезда партии в области развития железнодорожного транспорта СССР и третьей сталинской пятилетке.

Воодушевленный первой победой коллектив ставит перед собой задачу - так же досрочно выполнить годовую строительную программу к XXII годовщине Великой Октябрьской социалистической революции.

Да здравствует сталинский День железнодорожников СССР!

Да здравствует Великий машинист локомотива, наш родной, любимый Сталин!

Начальник строительства И. Якушин.

Зам. начальника по политической части А. Иванов.

Председатель бюро профсоюза И. Шумилов».

В этом же 1939 году Постановлением СНК Союза ССР и ЦК ВКП(б) от 10 ноября было решено начать постройку железнодорожной линии Орск - Донское - Кандагач.

Железнодорожную линию длиной в 248 километров намечено вести новыми скоростными методами и сдать в эксплуатацию в октябре 1940 года. Но осуществить намеченное удалось лишь к 15 марта 1944 года.

Этот железнодорожный путь сокращает расстояние на 500 километров и ненужный пробег вагонов, которые пойдут прямым путем, минуя объезд через Чкалов.

На берегу Урала, около ущелья, создали укладочный городок и сборочную станцию, куда пришли путесборочные и укладочные механизмы.

Прежде чем приступить к укладке линии, нужно перепробовать около 2-х миллионов кубических метров земли, из них свыше 300 тысяч кубометров твердой скалы - путем взрыва. Кроме того, надо построить через Урал железобетонный мост длиной 600 метров и свыше 40 малых мостов.

Для временного обхода будет построен временный деревянный мост. В эти сроки будет осуществляться строительство жилых домов, станций, депо и других сооружений.

Приказом народного комиссара путей сообщения Л. М. Кагановича выделено на строительство огромное количество новейших механизмов: 3 крана на гусеничном ходу, 7 компрессоров на автоходу, 50 трехосных автомашин «Газ», 30 газогенераторных машин, 5 легковых автомобилей М-1, грейфера, элеваторы, электростанции, станки и сотни других механизмов.

А строительно-монтажный поезд из Гудрона будет переброшен на линию Орск-Кандагач для выполнения укладочных работ.

24 декабря 1939 года должны состояться выборы в областной Совет депутатов трудящихся.

На предвыборном собрании в клубе железнодорожников собралось более 300 избирателей. Первым выступил секретарь партбюро вагонного депо товарищ Мазаев, который выдвинул кандидатом в депутаты областного Совета трудящихся лучшего сына партии Ленина-Сталина, бывшего плотника, ныне начальника строительства железной дороги Орск - Домбаровские угли И. М. Якунина и сразу же известил избирателей о биографии этого неумолимого труженика:

- Иван Михайлович Якунин, как многие об этом знают, что именно под его руководством коллектив строителей досрочно выполнил задания партии и правительства. У этого руководителя сложная история жизни. Всем известно, что в 1917 году рабочий класс встал против угнетения и рабства. 17-летний плотник Иван Якунин с рабочими московских заводов строит баррикады, принимает активное участие на митингах, где призывал о справедливом труде рабочих и о свержении угнетателей. На заводе «Проводник» он вместе с другими рабочими под свист и улюлюканье вывозит на позорных тачках барских холуев-держиморд-подрядчиков, мастеров, управляющих. Молодой Якунин закалился в революционной борьбе, а затем с 1919 года по 1922 в рядах Красной Армии сражался с врагами молодой Советской республики. В 1922-26 годах Якунин активно участвует на строительстве заводов Москвы. 1925 год для Ивана Якунина является счастливым в его жизни - он вступает в члены партии большевиков. Сразу же включается в активную работу общественной жизни, партийной работе и ведет борьбу с врагами народо-троцкистами.

Через год он пропарторганизатор, кандидат в члены Моссовета. Потом Ивана переводят на советскую работу, где трудился с 1930 года по 1934. В это время в стране бурно развивается строительство заводов и фабрик. Как опытного организатора, партия посылает Ивана Якунина руководителем Щеконского керамического комбината. С этой работой справляется успешно, так же успешно затем проводит строительство Боровичского керамического комбината, где он с большой экономией средств строит два новых завода и реконструирует, расширяет 8 старых заводов в Чкаловске, и наркомтяжпром направляет его на учебу в Промакадемию. Со второго курса талантливого строителя НКПС посылает руководить большим строительством на Казанскую, а потом на Оренбургскую железную дорогу, где Якунин приложил немало сил, чтобы выправить работу после вредителей, и ускорил строительство.

В 1939 году Лазарь Моисеевич Каганович пригласил Якунина к себе и сказал:

- Стране нужен уголь. В Оренбургских степях надо срочно проложить путь.

Доверии партии и правительства Якунин и на этот раз выполнил.

Вот нам и нужен такой депутат, который болеет всей душой за людей и за то, чтоб дать больше пользы Родине, а значит и нам с вами.

Собрание единогласно выдвинуло данную кандидатуру.

В честь предстоящих выборов, железнодорожники повысили трудовую деятельность и еще лучше стали работать. Об этом говорят такие данные: 19 ноября 1939 года машинист паровоза № 733-64 Федотов, помощник Свинков, кочегар Чарочкин провели тяжеловесный поезд на участке Айдырля-Орск. Перекрыв техническую скорость на 3 минуты, нагнали в пути 24 минуты. А токарь

Полеев дал на смену 233 процента, медник Пищулин выполняет дневную норму на 470 процентов, шлаковщик Земенков дал 262 процента, обтирщица Боженко - 571 процент.

Комплексные бригады Тяпкина и Алферова заключают с паровозными бригадами договора о гарантии проводимого ими ремонта, чтоб данные паровозы не заходили в депо от промывочного ремонта до промывочного.

Эти договора как бы подхлестывают как бригад, так и ремонтников, и каждый на своем месте делает свое дело, а в конечном счете результат положительный.

ВОЙНА

1940-й год для Орского отделения железной дороги был не менее трудным, как и предыдущий. Но тем не менее росло стахановское движение на всех предприятиях отделения. А паровозники наращивали количество проведенных тяжеловесных поездов.

Сорок первый год начался тревожным. Каждый хорошо понимал, что надвигается война и на нашу Родину, а об этом знали по сводкам, в которых сообщалось о гитлеровской Германии, которая уже оккупировала часть западных государств и приближалась к нашей границе. Но жизнь не стояла на месте. 1-го апреля 1941 года станция Орск и станция Гудрон объединены в один орский узел с подчинением его начальнику станции Орск. Этим самым улучшилась работа и сократился руководящий состав, чем сэкономлены немалые денежные средства.

А 1-го июня принята в ведение дороги с включением в орское отделение Аккермановская ветка со станциями Локомотив, Ущелье, Новотроицк.

Нападение фашистской Германии на Советский Союз нарушило мирную жизнь советских людей. Война ворвалась в будни орчан так же неожиданно, как и в жизнь советских городов и сел. Орские железнодорожники, как и все советские люди, стали активно готовиться к отпору фашистских агрессоров. Каждый понимал, что теперь немало прольется крови, но все были уверены, что Красная Армия разобьет агрессора. С первого дня начала войны трудовая дисциплина стала еще выше, чем была, и каждый труженик на своем рабочем месте отдавал все силы, зная, что так надо. К тому же многие пытались/ пойти добровольцами на защиту Родины, но пока что военкомат многим отказывал.

23 июня по решению городского комитета ВКП(б) был создан штаб противовоздушной обороны города, усилена охрана промышленных предприятий, мостов, учреждений, началось формирование боевой дружины народного ополчения.

В июле на всех железнодорожных предприятиях были организованы команды ПВО, состоящие из 4-х звеньев:

1. Дегационное, 2. Пожарное, 3. Санитарное, 4. Охрана общественного порядка.

Занятия и учения в ПВО проводились по плану с учетом общественности военного времени.

Если в июне мало брали добровольцев на фронт, то в июле военкомат почти не отказывал. Только из локомотивного депо ушли на фронт 278 человек. Среди них помощник машиниста Е. Болдырев, токарь И. Молчанов, кочегар В. Мешков, слесарь Сапуглицев и многие другие.

Практическая деятельность отделения с первого дня войны была подчинена интересам фронта. В начале августа 1941 года в Орск прибыли первые эшелоны с оборудованием эвакуированных заводов. Вагоны встречали днем и ночью и в любую погоду разгружали без задержки.

Наступила неприветливая зима с трескучими морозами, которые сковывали землю, бушевали бураны, но работа на железной дороге не прекращалась ни на один час. Плохо одетые, полуголодные люди творили чудеса, ничего не жалели для фронта, для победы. В это суровое время делалось даже невозможное нашими замечательными тружениками. За декабрь 1941 года токарь паровозного депо Мордвинцев дал 318 процентов, а строгальщик Побежимов - 632, и другие перекрывали сменные задания.

В этот зимний месяц машинист Ермаков занял 1-ое место по технической скорости. Его паровоз дал наивысший пробег от всех бригад. Военские поезда водит всегда с опережением графика. С начала войны паровоз содержит всегда в исправном состоянии, хорошо понимая, что в это тяжелое время, когда враг дошел до Москвы, от каждой бригады зависит успех на фронте.

Начался 1942 год с трескучими морозами, а 7-го января разыгрался очередной буран. За несколько часов все тракционные пути были занесены снегом. Этим самым создало угрозу нормальной работе, своевременной выдаче паровозов под поезда.

На помощь пришли паровозники, свободные от работы. Трудились 62 рабочих депо и 23

курсанта школы помощников машинистов, не считая паровозных бригад. Не разгибая спины трудились со снегом, чем обеспечивали бесперебойную работу депо. Паровозы выдавались под поезда без задержки. Весь день потрудились и заработанные деньги все как один перечислили в фонд обороны. Несколько бригад, что трудились на снегоборье, были вызваны в поездку. Они хоть и устали, но обеспечили безопасность движения поездов и каждый довел поезд до оборотного депо согласно графику.

В самые напряженные дни борьбы с январской пургой вышел из строя снегоочиститель «Носорог». В мирное время на ремонт требовалось не менее полмесяца, но коллектив мастерских 15 дистанции пути исправил снегоочиститель за три дня.

А в ночь с 27 на 28 января разразившимся сильнейшим ураганом и метелью на перегоне Медный-Рысаево на 220 километре на провода телеграфно-телефонной линии НКПС набросило снежный щит, чем порвало все виды связи на участке Орск - Кувандык, что в огромной степени тормозило снегоборье и восстановление прерванного движения поездов. Утром 28 января, несмотря на продолжавшуюся ураганную метель, работник связи товарищ Шай совместно с красноармейцем гарнизона охраны Татьяниным вышли на перегон, отыскивали место и причину повреждения, быстро восстановили.

В этот же январский месяц бригада комсомольского паровоза в составе машиниста Соколова, помощника Рябова и кочегара Кошкина впервые в истории орских паровозников провели поезд по участку Айдырля - Орск без набора воды и доставили поезд за 3 часа 50 минут.

Все усилия передовых железнодорожников были направлены на то, чтобы ускорить оборот вагонов и тем самым обеспечить выполнения задач, поставленных в дни Отечественной войны перед железнодорожным транспортом.

К примеру, составитель поездов товарищ Мазуренко выступил в январе с инициативой формирования поездов группами. Маневровую работу он начинал с пути, где стояли остатки неразобранных вагонов. Подбирая вагоны группами, Мазуренко выставлял их на занятые пути, где оставалось свободное место. Слаженная работа со сменщиком Комановым и машинистом Петиним позволяла Мазуренко формировать за дежурство на 2 поезда больше нормы.

Был и такой героический случай, произошедший в конце января. Машинист Сызранцев вел поезд на участке Орск - Айдырля. В пути сильно заболел помощник. В Ново-Орске надо было бы ожидать другого помощника, а на это ушло бы не менее 5-6 часов. Сызранцев, как и подобает коммунисту, решил продолжать рейс с кочегаром. Выполнял свои обязанности и помощника. Следовал по этому участку с кочегаром 29 часов. И все же поезд довел благополучно. Следует заметить, что вести поезд без помощника на паровозе не только сложно, но и невыносимо тяжело. Ведь надо держать пар в котле в пределах нормы, чтобы на подъеме не опаздывать, вследствие чего нагрузка очень большая. Надо не только следить за свободностью пути, за сигналами, но и вовремя подкидывать в топку уголь. А путь-то предстоял в сто километров и в основном - подъем. Но этот машинист верил в свои силы и смог довести поезд, не считаясь с физическим трудом.

В ПЛЕНУ СТИХИИ

Бураны почти не утихали, только очистят пути, как на станциях, так и на перегонах вновь небо заволакивает тучами и снег вновь сыпет и сыпет, подхватывая ветром, вновь приносит немало хлопот для железнодорожников. Почти весь январь боролись со стихией, но начавшийся февраль отметился сильным бураном. Многим бригадам в такую пургу не повезло, в том числе и бригаде Толкачева, которая из Орска отправилась с третьего на четвертое февраля не на свой участок, а на Кувандыкский только потому, что кувандыкской бригады не оказалось, а поезд стоял готовым к отправлению.

Бригада, приняв паровоз, отметилась на контрольном посту и их тут же взяли под поезд. Погода начала портиться. Пока машинист опробовал тормоза, снег уже шел густо и потянул Юго-Западный ветер. Толкачев предвидел, что в пути придется туго. Если в Орске слабый ветер, то на станциях Халилово и Сара уже светопредставление, но какая б не была погода, а поезд вести надо. Обычно в этом направлении поезда водили на двойную тягу, но ему, как говорится, «повезло», попал неполновесный, но за то по осям превосходил полновесного.

До станции Никель доехали быстро, так как был уклон, но поезд не катился, а пришлось вести его на малом клапане. На станции Никель простояли около часа в ожидании встречного. По его прибытию, повели поезд дальше. В эту поездку у Толкачева бригада оказалась сборной, помощник Сережа Свистунов с другого паровоза, так как свой был вызван раньше и уехал в сторону Айдырли. Вместо одного кочегара - два: Миша Зубенко и Коля Мордвинцев. Обоим

пошло только по шестнадцатому году. Эти юноши не из Орска, а были сняты военизированной охраной с поезда и определены в депо по их согласию. Оба детдомовца, сбежали, решив попасть на фронт и драться с фашистами. Но не довелось. Теперь пришлось трудиться кочегарами и не теряли надежду, что смогут и отсюда сбежать. С Толкачевым ехали всего-навсего в третью поездку. Отправились со станции Никель. Предстоял подъем сразу после станции. Началась физическая работа помощника с кочегарами. А погода, как на грех, на глазах портилась. Ветер усиливался и снег шел гуще. До Круторожино доехали с опозданием на несколько минут из-за ветра. К тому же на перегоне кое-где были наметенные сугробы. Эту станцию проследовали напроход и вновь перед ними подъем. Чем выше поднимались, тем сильнее свирепствовал буран. На 214 разъезде остановились в ожидании встречного поезда. Тот вскоре прошел напроход весь запорошенный снегом.

Получив жезл, Толкачев привел поезд в движение. До очередного разъезда доехали благополучно, но в норму перегонного времени не уложились. На станции Губерля поезд вновь остановили. Толкачев остановил поезд у гидравлической колонки, считал, если потребуется добавить воды в тендер, быстро добавит. Эта станция находилась в лощине, но и здесь буран оказался приличным. Не только ощущался сильный ветер, но и видимость совершенно отсутствовала. Снег крутило, вертело, гоняло по путям, которые давно не просматривались. Простояли около часа, а их все еще не отправляли. Толкачев решил сходить на станцию, чтоб узнать, как будут ехать дальше. У дежурного по станции узнал, что один поезд остановился перед станцией Сара, другой в 211 разъезде, в Халилово третий, а поезд Толкачева - четвертый. Машинист еле вернулся к паровозу. Ветер до того крутил, не то что ничего не видел, но невозможно было дышать. По над вагонами своего состава подошел к паровозу, поднялся в будку и сказал бригаде, что им придется «загорать» сутки, а то и больше, смотря какая будет погода. При таком буране, остановившимся поездам нужна помощь по очищению от снега колесных пар вагонов.

Решили добавить воды в тендер, но хобот гидравлической колонки, как назло, не подходил. Нужно осадить состав на метр назад. Сколько не пытался машинист сдвинуть поезд назад, но у паровоза силы не хватало. Пришлось бросить эту затею. По всей видимости большинство колесных пар у вагонов занесены снегом.

Толкачев предложил кочегарам отдыхать, да и сам решил вздремнуть на полке оборудованной под потолок в будке специально для отдыха в исключительных случаях. Обычно там отдыхали по очереди юноши-кочегары, а машинисты с помощниками не решались. Они обязаны бодрствовать на любой стоянке.

Толкачев поднялся на полку, а помощник с кочегарами играл в карты, которые носил при себе Зубенко. Это тоже запрещено, но подростки игнорировали это. Часа через три машинист встал и помощник занял его место. Кочегары тоже уснули, один на сиденье помощника, второй прилег на полу с левой стороны у котла.

С рассветом, машинист определил, что буран немного утих. К полудню ветер выдохся и снег прекратил идти. Станция буквально занесена снегом. У путейской казармы невидны окон, а сараи сравняло общим сугробом. Да и поезд оказался в неприглядном состоянии. Некоторые вагоны до половины занесены снегом, да и паровоз оказался в плену снежной стихии. Большой косогор тянулся от него, а высота сугроба у паровоза оказалась не менее двух метров.

Бригада взяв лопаты, накидала в тендер снега, чтоб поднять уровень воды.

На станции появились люди. Сначала путейцы откидывали у казармы окна от снега, потом собрались у вокзала жители и работники этой станции. Их распределяли вдоль поезда и началась работа. Часа в два дня пришли на помощь колхозники. К паровозу подошла женщина с двумя девушками и начали освобождать от снежного плена паровоз совместно с паровозной бригадой. Трудились до темна. Перекусив у кого что есть и вновь за работу. А вот паровозники лишь попили кипятку без хлеба и сахара. Имевшиеся на путь следования продукты съели в обед.

Ночью никто не ушел со снегоборьбы. Вагоны с паровозом освободили от снега лишь к полудню. Толкачев осадил состав и добавили воды в тендер и тут же на станции почистили топку. По прибытию встречного, бригада повела поезд дальше на голодный желудок. С большим трудом добрались до Кувандыка.

ХРОНИКА ТРУЖЕНИКОВ ОРСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ

Днем 9-го февраля погода установилась безветренная. Хоть солнце не проглядывало сквозь тучи, но чувствовалась оттепель. К полудню пошел лопушистый снег, а к вечеру

похолодало и вновь разыгрался буран. Работа на станции Орск осложнилась. Вышедшие на помощь железнодорожникам горожане, едва успевали освобождать пути от снега, который сносили носилками на обочину, подальше от путей.

На дежурство заступила ночная смена. В эту ночь старший стрелочник Чуркин ни на минуту не заходил в будку, чтоб обогреться. Стрелочники его района быстро очищали стрелки от снега, обеспечивая непрерывное продвижение поездов, без задержки пропускали и маневровые паровозы.

Скоростным методом формировал поезда составитель Мазуренко. Образцы самоотверженного труда показали стрелочники Бакунин и Теляев. Они обеспечили работу составительской бригаде.

В эти сутки, когда бушевал буран, машинист-кривоносец Ермаков по графику провел поезд до Айдырли. После короткого отдыха, доставил очередной поезд до Орска. Вслед за ним успешно провела тяжеловесный поезд бригада машиниста Толкачева. В эти сутки, образцово провели поезда машинисты Прохневский, Сыранцев и Селезнев. Следует заметить, что видимость была ограниченной из-за бурана, особенно ночью. Нередко машинистам приходилось останавливать поезд у семафоров, а помощникам идти к стрелочной будке, чтоб узнать, принимает ли станция поезд. А на это уходило драгоценное время, но по иному, не видя положения крыльев семафора, не один машинист не решится ехать вслепую.

11 февраля коллективы всех служб вышли на работу несколько сот человек. Окирковали 7200 квадратных метров льда на станции Орск, очистили от снега 1250 квадратных метров станционных путей, переставили около 1000 щитов, разработали от снега выемки, вынесли и вывезли из междупутья большое количество снега. Кроме этого со станции пришлось отправлять поездом на станцию Губерля 133 человека, где не только боролись со снегом, но и переставили 500 щитов, которые были полностью занесены. Очень много трудились на снегоборьбе домохозяйки. Среди них была 65-летняя Панкова и трудилась наравне со всеми. За трудовой день станции Орск, труженики заработали 2500 рублей, которые передали на строительство поездобани, для фронтовиков. Люди трудились просто на износ. На производстве вкалывали, а в бураны выходили на снегоборьбу. Никто не жаловался на усталость, ни на недоедание. Все знали, что так надо. Все что делалось, все для победы над врагом, только поэтому трудились изо всех сил.

Во вьюжный февральский вечер на комсомольском собрании комсомольцы вагонного депо взяли обязательство: выполнять сменную норму не менее 200 процентов. На следующий день, после собрания, комсомолец Мелюченко встал на вахту. За смену отправил без задержки все поезда, а 70-процентов поездов ушло со станции с нулевой утечкой воздуха в тормозной магистрали вагонов.

А слесарь-автоматчик Пожар стал перевыполнять норму на 250-300 процентов. Почти такое же выполнение у автоматчика Новоженина. Стали замечательные образцы труда у слесаря-автоматчика Зотова. Он ежедневно выпускает из текущего ремонта 8 вагонов, вместо трех по норме. По-фронтовому трудится кузнец-комсомолец Николаев. Он постоянно выполняет сменное задание на 400-500 процентов.

С начала войны, вагонники стали трудиться на много лучше, чем в довоенное время. Многие труженики отработав смену, оставались еще на несколько часов, чтобы ускорить выпуск с ремонта вагонов. А на проходящих поездах большинство ремонта проводили у вагонов, не отцепляя от поезда, чем сокращался простой поезда.

И что не менее важно, в это военное очень трудное время началось строительство новой ветки Орск-Кандагач, где идут работы круглые сутки. В условиях суровой зимы, на открытом воздухе трудятся плотники, печники, укладчики, грабари, кузнецы, штукатуры. Возводят земляное полотно, прокладку путей, сооружают новые здания. Преодолевая трудности зимы, рабочие и командиры изо дня в день перевыполняют сменные задания. Фронт требует и строители отвечают - дадим!

Плотники бригады Суркова заняты на постройке домов, будущих станций и разъездов. Сменное задание выполняют на 170-180 процентов. Когда данной бригаде поручили срочное задание, на выполнение которого обычно затрачивались месяцы, верные патриоты Родины выполнили его в рекордный срок - четверо суток.

Укладчики дорожного мастера Худякова ежедневно выполняют норму на 110 процентов. Темпами военного времени трудятся в грабари бригады Магдива, тачечники Манышева.

Очень и очень много труда на этой стройке, но советские люди понимают, что техника нужна для фронта и они не жалеют своих сил, чтобы данная ветка быстрее вошла в строй. Она

очень нужна для никелькомбината, чтобы поездами возить руду из Кимперсая, так и для сокращения километража среднеазиатских поездов.

ПРОДОЛЖЕНИЕ ХРОНИКИ ВОЕННЫХ БУДНЕЙ

Стахановец вагонного депо Терпуш 26 февраля 1942 года стал на стахановскую вахту. Сменное задание в этот день реализовал на 530 процентов. Не сбавляет темпа и кузнец Кирюхин. Производя отковку крючков, он в четыре раза перекрыл дневную норму и две с половиной нормы на обработке вагонных крючков дал строгальщик Деревянко.

Эта зима сорок второго просто вымотала и не только железнодорожников, но и всех тружеников как на производстве, так и в сельской местности. Выполняя свою непосредственную работу, а потом без отдыха идут на очистку путей.

Такое же положение сложилось и у вагонников. После трудового дня все вагонники пошли очищать от снега тракционные пути к паровозникам лишь потому, что там остро нехватало рабочих рук для очистки снега. Чтоб не сорвать выход паровозов под поезда, руководство отделения то одну организацию потревожит, то другую в помощь паровозникам. Не были в стороне и городские предприятия, которых горком партии обязывал выделять людей для снегоборьбы.

К тому же в паровозном депо на смену ушедшим на фронт, пришли не только юноши, но и девушки в возрасте 16-17 лет, а таких специалистов старались меньше дергать на второстепенные работы потому, что они сильно устают в поездках. Да и у вагонников появилось много подростков и тоже у них труд тяжелый. И все же, в дневное время немало подростков выходят на очистку снега добровольно. Они так же хорошо понимают, что поезда должны ходить без задержек, особенно военные.

Большинство тружеников старались выполнить любую работу не только качественно, но и в кратчайшее время. Они добивались, вроде кто их толкал на рациональные предложения. Любое рацпредложение сразу шло в дело, некогда было вычислять и проверять, а добивались сразу на практике. Не только хорошо трудились, но и помогали Красной Армии деньгами, на которые строили танки, самолеты и иное вооружение.

Трудились с полной отдачей не только паровозники, но и ремонтники.

В ночь на 26 февраля в депо на ремонт поставили занесенный снегом очередной паровоз. По объему работы, определили ремонтники, должен простоять не меньше 6-7 суток.

Вступив в ночную смену бригада Затопляева решила сократить непроизводительный простой паровоза и отремонтировать его за одну смену. Решение бригады поддержали токаря, механики, кузнецы, котельщики. Они обязались обеспечить слесарей необходимыми деталями.

Закипела работа. Каждый старался трудиться как можно продуктивнее, чтоб не задерживать товарищей. К концу смены паровоз был отремонтирован и в котле уже было поднято почти нормальное давление пара. Пришедшая паровозная бригада приняла и выехала сразу под поезд. Бригада Затопляева выполнила задание на 732 процента. Исключительно высоких показателей добились слесари Хохлов и Лапшин на ремонте экипажной части. Их показатели выразились в 2230 процентов.

Отлично трудились слесари Микрюков, Марков и Чернявский, медник Икомацкий, котельщики Дудко, Майкин и Кобаленко.

Обязательство бригада Затопляева выполнила по-фронтному, закрепив успех бригады Бредикина, которая также отремонтировала паровоз за 8 часов.

Спустя два дня машинист Шевченко вел поезд из Айдырли в Орск. В пути отказал правый инжектор. Вода в котле быстро убывала. Уровень снизился до нижнего водомерного краника. Все попытки, чтоб закачать воду ни к чему не привели. Дотянув поезд до 219 разъезда, остановил. Не долго думая все же определил, что упал запорный клапан в тендере, а он заполнен был на это время водой чуть больше половины. Хорошо, что в Шильде не добавил воды. Если бы добавил, то тендер был бы почти полным. При 30 градусном морозе, Шевченко опустился в ледяную воду. Несколько раз приходилось ему скрываться в воде с головой, чтоб установить на место клапан. И все же смог устранить эту неисправность. Выбравшись из тендера не попадая зуб на зуб от холода. Войдя в будку, сразу закачал инжектором воду. Из-за непредвиденной стоянки, поезд был выбит из графика, но Шевченко смог нагнать опоздание и поезд доставил в Орск по графику.

За этот геройский поступок начальник дороги объявил Шевченко благодарность.

В конце февраля на станции Орск откликнулись на обращение паровозников о перечислении в фонд обороны облигации займа третьей пятилетки (выпуск четвертого года). Этот

призыв подхватили все труженики Орского отделения и в фонд обороны были перечислены крупные суммы.

К примеру, станционные работники только за один день перечислили в фонд обороны облигациями 37 тысяч рублей.

Еще в январе сорок второго года в ответ на призыв партии: «Женщины, на рабочее место мужчин», женщины-домохозяйки стали овладевать мужскими профессиями. В вагонном участке 14 женщин пришли на производство. Жена электросварщика Горковенко решила освоить специальность мужа ушедшего на фронт и она освоила и стала трудиться по этой специальности перекрывая сменные задания. А домохозяйка Осипова стала поездным вагонным мастером.

Огромная роль отводилась в военное время агитационной работе. Работа железнодорожного агитпункта проводилась под девизом: «Агитации большевицкий размах!». Всегда, перед началом киносеанса агитатор зачитывал последние сообщения от Советского информбюро, знакомил трудящихся вестями с фронтов Отечественной войны и международными событиями.

Массовая работа проводилась среди пассажиров. В вокзальном помещении был организован стол справок, где дежурили опытные агитаторы.

Большая культурно-просветительная работа проводилась коллективами художественной самодеятельности драматического и хорового кружков железнодорожного клуба.

С началом Отечественной войны резко стала возрастать партийная организация. Вступали в партию от уборщицы до руководителя. Каждый из вступивших писал заявление, примерно такого содержания: «Прошу принять меня в члены ВКП(б). В дни Отечественной войны даю обещание быть достойным членом партии Ленина, с честью оправдаю высокое звание коммуниста». И действительно, у тех кто стал коммунистом, сразу же были заметны высокие показатели труда.

Суровая зима всколыхнула сердца железнодорожников. Каждый понимал, если тут, в тылу такие морозы и бураны, но есть хоть крыша над головой у каждого, а вот фронтовикам такого нет. На Орском отделении с января начали сбор теплых вещей для Красной Армии. Только за январь строители дороги Орск-Кандагач собрали 6000 теплых вещей, свыше 1030 метров мануфактуры, 190 выделанных овчин, 62 полушубка. А вагонники станции Орск за три дня января собрали 30 пар белья и 380 рублей деньгами. А паровозники собрали за один день 1025 рублей. Этот почин не затихал всю зиму. В марте железнодорожники внесли вклад на строительство танковой колонны. Горячее участие в сборе средств приняли жены железнодорожников Сапрыкина, Гуневич, Яшникова, Ивашина, Белкина, Болотова. За короткий срок собрали несколько тысяч рублей. А на строительство санитарного самолета для Красной Армии труженики Орского отделения в Госбанк перечислили деньги в сумме 10396 рублей.

Особенно ярко проявился трудовой героизм Орских железнодорожников весной 1942 года при спасении моста через реку Урал, который чуть не рухнул в воду от напора воды во время паводка, какого не было с 1844 года. Наводнение натворило много бед. Урал разлился на многие километры. Почти полностью был затоплен Старый город и многие поселки. Льдины разрушили дамбу, повредили железнодорожный мост, линию электропередач.

На восстановление пути и подходов к мосту, взорванных во время напора воды. 17 дней и ночей не покладая рук, работали железнодорожники и воины Советской Армии, проявляя героизм и самоотверженность. Несколько суток работали бригады сварщиков и клепальщиков на восстановлении железнодорожного моста — надо было скорее открыть путь поездам.

19 мая в 11 часов утра по перрону и через мост реки Урал вновь было открыто движение поездов. На Запад снова шли воинские поезда.

БДИТЕЛЬНОСТЬ МАШИНИСТА

Наступило долгожданное лето. Осталась позади лютая зима. Паровозники легко вздохнули, что наконец-то настала тепло, но бдительность не ослаблялась в пути следования. И все же есть и такие бригады, которые относятся к своей работе не так как требует железнодорожный устав. К огорчению многих, произошел неприятный случай, который всколыхнул негодованием всех паровозников. А событие разворачивалось таким образом. Где-то под утро 26 августа 1942 года машинист депо Орск Шевченко вел на двойную тягу поезд. Не доезжая до Ново-Орска, внезапно, на повороте железнодорожной колеи заметил два огня буферных фонарей. Он понял, что бригада уснула и станцию проследовала напроход и выехала на занятый перегон и сейчас столкновения не миновать. Повезло тем, что уснувшая бригада катилась

со своим поездом по инерции, а за станцией начинался подъем, выходит, что набранная скорость стала гаситься. Но пока, что оба поезда движутся навстречу друг другу и быстро приближаются. Шевченко дает контрпар своему паровозу, применил автотормоза и дал гудком тревожный сигнал. Второй машинист Костя Камаев тоже дал контрпар. Скорость стала быстро падать. Да и шедший навстречу принял меры к остановке, увидев, что крушения не избежать. К счастью поезда остановились друг от друга в нескольких метрах, Василий Шевченко сошел со своего паровоза, сразу поднялся в будку встречного и не раздумывая отвесил машинисту несколько резких «лещей».

Благодаря бдительности и находчивости Василия Шевченко было предотвращено большое крушение. Приказом народного комиссара Путей Сообщения, машинист Шевченко был награжден знаком «Почетный железнодорожник» и премирован денежной премией в 1000 рублей. А машинисту Камаеву объявлена благодарность.

Нарушители безопасности движения поездов были сняты с работы и переведены слесарями.

ПРОДОЛЖЕНИЕ ХРОНИКИ

Не успели железнодорожники оглянуться, как пролетело лето, а за ним и осень в напряженной работе. Все подразделения подготовились к очередной зиме, особенно паровозники, которые утеплили свои локомотивы и готовы вновь принять на себя зимнюю стужу. Настроение у каждого было на должной высоте только потому, что Красная Армия имела успех на фронтах Отечественной войны. Особенно придало силы, разгром немцев под Москвой, которых не только остановили, но и отогнали на приличное расстояние от столицы.

Сорок второй год заканчивался. Не за горами очередной, на который имели большие надежды в разгроме коричневой чумы.

В декабре завершающего года проходило совещание партийно-хозяйственного актива Орского отделения, на котором обсуждены мероприятия по проведению фронтового декадника и принято обращение ко всем рабочим и инженерно-техническим работникам железнодорожных цехов предприятий истроек Орска и Медногорска. В этом обращении писалось: «Включайтесь вместе с нами во фронтовую вахту! Пусть дружная и слаженная работа во фронтовой декаде будет началом совместной успешной работы во вторую военную зиму».

Этот призыв подхватили все железнодорожники. В дни фронтовой декады железнодорожники показали образцы стахановской работы, тому есть неопровержимые факты. К примеру: Слесари комплексной бригады паровозного депо Марков и Францев, выполняя по полторы нормы, обеспечивали своевременный выход паровозов из промывочного ремонта.

120-140 процентов задания выполнили слесаря Драничева, Зубкова, Новичкова. Жены железнодорожников в дни фронтовой декады помогали своим мужьям как можно лучше выполнить свой долг перед Родиной, перед фронтом. Были организованы общественные бригады для контроля за работой столовых, буфетов, ларьков, налажена доставка горячей пищи к местам работы. Домохозяйки отработали в эти дни на путях безвозмездно по 20 часов, выполняли и иные работы, что им под силу.

А машинисты Скопинцев, Камаев, Сорокопудов проводили в дни декадника тяжеловесные поезда с перевыполнением технической скорости на 4,1 километра в час, сэкономили свыше 2-х тонн угля.

Коллектив художественной самодеятельности железнодорожного клуба во время фронтовой декады провели большую работу по обслуживанию железнодорожников. В программе концертов: песни, художественные чтения, пляски. Активное участие в самодеятельности принимали железнодорожники: Свиридов, Васильчева, Суманеева, Никитина.

Во фронтовом декаднике станции Орск первое место заняла смена маневрового диспетчера Болотина. Она за первые десять дней января сорок третьего года отправила 84 поезда по расписанию, нормы по приему и сдаче поездов выполнила полностью, скоростным методом обработала и отправила 9 составов. Простой паровозов при отправлении снижен по сравнению с декабром прошлого года, в среднем на 30 минут, что позволило смене за 10 дней сэкономить 80 тысяч рублей. Эти успехи достигнуты благодаря стрелочнику Бакулину, дежурного по станции Письменного, сократившего интервалы между приемом и отправлением поездов до одной минуты.

И 1943 год для Орского отделения начался большими успехами всех предприятий. Все работники знали, что без их самоотверженного труда не обойтись. Все силы отдавали труду для быстрого разгрома фашистских войск, нарушивших наш мирный покой.

Об этом свидетельствует и такое явление. 3-го февраля был вручен дорожный приз

«Лучшей паровозной бригаде Оренбургской дороги». Этот приз завоевала бригада Плитникова. Члены бригады помощника машиниста Василенко и Романюк, девушки-кочегары Садикова и Масленкина по-лунински ухаживали за паровозом, быстро перевозили грузы, необходимые стране и фронту. Эта бригада выполняла техническую скорость, сэкономила топливо, не заезжала в депо на межпоездной ремонт. Все это позволило стать коллективу бригады одним из лучших на дороге.

О выполнении социалистических обязательств строго следили на всех подразделениях, что подхлестывало отстающих. Да и дорога была не в стороне. Жюри Оренбургской дороги подвело итоги соцсоревнования за март 1943 года. Дорожное Красное Знамя завоевал коллектив вагонников орского узла, начальник Гуревич, секретарь парторганизации Кутепов, второе место по дороге присуждено орской дистанции сигнализации и связи. По грузовым перевозкам первенство оставлено за станцией Локомотив (начальник Омельченко), 2-ое место занял коллектив станции Орск. Также занял 2-ое место коллектив погрузо-товарной конторы, где начальник Рязузов. И коллективу Орского отделения присвоено 3-е место.

Несмотря на то, что на железной дороге жесткая дисциплина и все же Президиум Верховного Совета ССР - объявил, что все железные дороги переводятся на военное положение. В связи с этим в апреле сорок третьего обсуждение Указа прошло во всех службах Орского отделения. На собраниях, сменах и в бригадах железнодорожники Орска с большим удовлетворением встретили введение военного положения, обязались крепить железную дисциплину, беспощадно бороться с расхлябанностью, дезорганизаторами производства, нарушителями дисциплинарного устава.

Сразу же на всех предприятиях Орского отделения руководители принимали действенные меры, чтоб нерадивые работники поняли, что за нарушения без наказания не обойтись.

Каменщик учдорстроя тов. Краснов на собрании заявил:

- Довольно лодырям и разгильдиям порочить труд огромного большинства. Будем бороться за то, чтобы транспорт стал работать во много раз лучше, чем сейчас.

Вагонники, обсудив Указ, стали на вахту и выпустили из ремонта несколько вагонов сверх плана. Кузнецы Копылов и Николаев, токарь Колесников начали давать по две с половиной - три нормы. Комплексно-молодежная смена тов. Бондаренко в эти дни отправила 80 процентов поездов по расписанию и два - скоростным методом.

Путейцы МПС № 16 обязались апрельский план выполнить на 145 процентов.

Смена маневрового диспетчера станции Никель тов. Давыдовой ежедневно перекрывает свои задания. На узле значительно поднялась трудовая дисциплина, поднялась производительность труда.

Наряду с хорошими показателями, а они, в основном, на всех предприятиях отделения, есть и нарушители, дезорганизаторы трудовой дисциплины. 20 апреля токарь вагоноремонтного пункта Курлянчик самовольно бросил работу и не являлся в цех два дня. Материал о нем передан в соответствующие органы для привлечения прогульщика к строжайшей ответственности. На дежурного станции Орск Завгороднего за неправильную дачу распоряжения кондукторам - наложил арест. Диспетчер Ганышов за дачу неправильных указаний подчиненным подвергся административному взысканию.

ЧЕСТЬ ЮЖНОУРАЛЬЦЕВ

Перед 1-ым маем 1943 года начальник станции Орск получил письмо от бывшего своего работника, ставшего защитником Родины гвардейца С. Пелых:

Дорогие друзья и товарищи!

Решил написать пару строчек и передать горячий привет землякам-орчанам. До ухода в Красную Армию я работал на станции Орск. В нашем подразделении 13 орчан. Все эти товарищи свято оберегают честь южноуральцев. Вот Словакии Сергей, Дубровский Василий, Баранов Михаил, Руднев Сергей да и все остальные в Орске были гвардейцами тыла, работали шоферами на разных предприятиях, сейчас они гвардейцы-фронтовики. Это высокое звание завоевано в боях. Недавно гвардеец Василий Дубровский провел свою машину с боеприпасами через сплошную завесу огня противника и доставил боеприпасы вовремя. Его не остановила сплошная стена разрывов также, как это не остановило гвардейца Сергея Славина, когда он один кинулся на четверых гитлеровских оккупантов.

Расчет миномета, в котором находились гвардеец Сергей Рудаков и Михаил Баранов, в одном бою разбили в щепки около десятка дотов, под обломками их нашли свою смерть фрицы.

В армию я ушел рядовым бойцом, сейчас мне уже присвоили звание гвардии лейтенанта.

Это звание оправдаю я с честью.

Мы завоевали звание гвардейца на фронте, вы в тылу тоже боритесь за высокое звание. Орчане - производственники должны быть гвардейцами, как и орчане фронтовики.

Это письмо читалось не только в коллективе станционных работников, но и в других подразделениях, которое послужило хорошим примером.

ОПЯТЬ ПРО ХРОНИКУ ВОЕННЫХ ЛЕТ

21 мая старший машинист депо Орск Ильвичев вместе с помощником Литвиненко и кочегаром Синебрюховым решили провести поезд по-участку Айдырля - Орск скоростным методом. Они посоветовались с диспетчером Заказновым, который пообещал пропустить напроход все отдельные пункты до Орска. Данная бригада провела поезд без единой остановки для набора воды. Техническая скорость увеличилась на 3,6 километра в час. Поезд прибыл в Орск на 3 часа раньше графика.

Машинисты депо подхватили начинание Ильвичева, с каждым днем стало увеличиваться число скоростников.

Наряду с хорошими показателями, есть и позорящие коллектив некоторыми недобропорядочными работниками, которые кидаются поживиться за чужой счет. В начале мая сорок третьего года военной прокуратурой орского участка арестована и привлечена к уголовной ответственности группа лиц, систематически занимавшаяся хищением и сбытом резиновых рукавов от железнодорожных вагонов. Инициатор группы помощник машиниста. Сулейманов, только за период марта и апреля 1943 года похитил 17 резиновых рукавов, в результате чего вывел из строя 12 вагонов. Похищенные рукава сбывал сапожникам Турниязову и Абросимову, которые использовали их для ремонта обуви. Дело расхитителей рассматривали военным трибуналом Оренбургской железной дороги. Обвиняемый Сулейманов приговорен к 10 годам лишения свободы, Турниязов и Абросимов к трем годам.

Показной суд проходил в клубе железнодорожников для того, чтобы до каждого дошло, к чему приводит такое хищение.

Бригаде Ильвичева еще в мае было присуждено переходящее Красное Знамя за высокие показатели. Работая без брака, бережно ухаживает за паровозом, экономит топливо, перевыполняет нормы технической скорости, бригада добилась, что знамя осталось за ними в июне и в июле.

Приближаются к показателям Ильвичева, бригада комсомольского паровоза машиниста Кости Луценко, который в июле сэкономил 40 тонн угля, а бригада Кости Камаева - 24 тонны.

Коммунист Моспаенко от имени своей бригады взял обязательство - в честь славных побед Красной Армии выпускать из среднего ремонта вместо 2-х вагонов - три и произвести капитальный ремонт по одному вагону. Он вызвал на социальное соревнование коллективы подсобного и колесного цехов, а также цехи текущего ремонта. Вызов был принят.

С первого же дня взятого обязательства вагонники слаженно трудились, используя каждую минуту рабочего времени. Особо отличился сборный цех (мастер Моспаенко). Слесари этого коллектива Болдин, Калачев, плотник Юдин дали по 2-3 нормы каждый. Неплохо трудились подсобный цех (мастер Бакулин), кузнец Николаев, токари Поддубный и Колесников выполнили в среднем по 2-2,5 нормы. В целом по вагоноремонтному пункту реализовано на 250 процентов.

Закончился не менее трудный военный 1943 год. Железнодорожники не спасовали, выстояли. Все грузы шли бесперебойно несмотря на то, что паровозы сильно износились, а запчастей нет. Начальник паровозного депо А. Г. Филилеев носился по заводам города, вымалывал металл, из которого местные умельцы изготовляли паровозные детали. А мастер Тяпкин буквально не выходил из цеха сутками потому, что паровозы надо выпускать как можно быстрее и чтоб были в исправном состоянии.

Сорок четвертый год начался с добавочной работой для отделения. Открылась новая ветка от ст. Никель до Кимперсая, откуда пошла руда для никелькомбината.

И другое. Для ускорения переработки вагонопотока, поступающего с Урала и Сибири, на месте промежуточной станции Гудрон, имевшей 4 пути, а в 1944 году началось строительство сортировочной горки с парком приема, сортировочными путями. Очень важное событие произошло и такое. На станции Никель была построена промывочно-пропарочная станция при крекингзаводе для подготовки цистерн под налив, для обеспечения фронта горючим. Несмотря на военное время, а необходимое строительство шло, которое потом отдавало отдачу и определенную экономию.

Большое значение для фронта имела вступившая в строй линия Орск-Кандагач. Она позволила обеспечить доставку руды промышленным предприятиям Орска, Никеля и Новотроицка со станциями: Кимперсай и Донское, а так же сократилось почти на 500 километров путь уральскому лесу и кузнецкому углю в западные районы Казахстана и в Среднюю Азию.

В тяжелые дни нашей Родины, когда Баку и Грозный были отрезаны, танкеры доставляли нефть на гурьевский рейд, а из Гурьева состав цистерн с нефтью направлялись через Кандагач в Орск. Роль этого горючего была настолько велика, что гитлеровское командование намеревалось вывести из строя линию Орск-Кандагач-Гурьев. Но благодаря бдительности советских людей, фашистский замысел не был осуществлен.

Железнодорожники помогали фронту не только своим героическим трудом, но и добросовестным сбором средств и теплых вещей, увеличили по сравнению с довоенным временем подпиской на заем. Работники отделения проявили особую заботу о семьях погибших, о раненых поступавших в госпиталь.

За безаварийную работу на транспорте выплачивалась наркомовская премия. Машинист Попадьин обратился ко всем железнодорожникам следующим письмом: «Нужно мобилизовать все силы и средства на помощь фронту. Я вношу в фонд обороны причитающуюся мне наркомовскую премию за безаварийную работу в размере 1600 рублей и призываю всех машинистов, получивших наркомовскую премию, последовать моему примеру».

Вслед за Попадьиным подали заявления о передаче наркомовских премий в фонд обороны машинисты: Сызранцев, Беляков, Русское, Акимов, Лавриенко и другие.

Большую помощь семьям защитников Родины оказывал в годы войны коллектив художественной самодеятельности клуба железнодорожников. Сбор средств в сумме 10840 рублей за 4 поставленных спектакля был передан в комиссию по оказанию помощи семьям фронтовиков.

За самоотверженную работу в апреле 1944 года комсомольские организации отделения движения и отделения паровозного хозяйства были награждены переходящими знаменами НКПС.

Наркомовская награда «Отличный паровозник» была вручена комсомольцу трехтысячнику, лунинцу Н. Е. Маркову.

Не только паровозники бдительны в пути следования, но и ремонтники оказались на должной высоте. Об этом говорит такой случай:

15 августа 1944 года надо было уже выпускать из ремонта паровоз и отдавать под поезд. Но буквально в последнюю минуту, в топке обнаружили неисправность - образовалась течь связи. А паровоз-то находился под рабочим давлением пара и в топке ярко горел уголь. На устранение данного дефекта требовалось несколько часов - сначала охладить топку и только потом приступить к ремонту. Но комсомолец-стахановец Моткин принял боевое крещение. Не раздумывая закидал топку мокрым углем, чем притушил горение угля и влез вовнутрь, где горечь дыма ела глаза и трудно дышалось. К тому же раскаленная арка дышала жаром. Но этот специалист мгновенно оказался у связи и специальной заточкой, вставил ее в отверстие из которого свистел кипяток. Нанес пару ударов молотком по заточке и связь замолкла.

Паровоз был отдан под поезд без задержки, благодаря героическому поступку котельщика Моткина.

Вскоре и другой случай подвернулся. Паровозу предстоял большой объем работы - переборка всей клошниковой решетки. Моткин вместе с напарником Дудай тщательно осмотрели объем работы и определили, что всю решетку нет смысла перебирать, достаточно перебрать одну секцию. Ремонт всей решетки сократился на 6 часов. Паровоз вышел из ремонта на 8 часов раньше и сразу был отправлен под поезд.

Паровозники повседневно думают, как улучшить работу и чтобы иметь какую-то пользу, которая так необходима в военное время государству. Так поступили машинисты Комсомольско-молодежного паровоза Зинченко и Гаврилов. Они посоветовались между собой и приняли решение: перевести свой паровоз на полный хозрасчет. А все для этого есть. Оба превышают техническую скорость, водят тяжеловесные поезда, имеется экономия топлива и средства. Заботливо ухаживают за паровозом, заявили: «Усилим нашу помощь наступающей Советской Армии».

А в ознаменование приближающегося сталинского Дня железнодорожника паровозные бригады взяли ряд серьезных обязательств. Среди них такие: как экономия топлива в июле на 10 процентов, проведение ремонта и подготовка паровоза к зиме собственными силами, без помощи ремонтников.

Идут рапорта в отделение железной дороги и от рядовых путейцев, которые трудятся

круглосуточно, чтобы пути были исправны для пропуска поездов и они их содержат в исправном состоянии, да и к зиме готовятся заблаговременно. Вот о чем сказал путевой обходчик А. В. Юров еще в середине октября: «За лето в свободное время от работы, с помощью своей семьи отремонтировал 1100 метров постоянной снеговой защиты, 692 снеговых щита, путевой вагончик, весь путевой инвентарь. Так же подготовил к зиме 2 километра пути». Ведь я в своих предоктябрьских обязательствах записал: «содержать участок пути в отличном состоянии, не иметь ни одного ослабленного болта, противоугона, костыля, выставить в свободное время от работы 1000 штук снеговых кольев и 500 штук снеговых щитов, содержать в полной исправности весь путевой инструмент». Этот трудяга верен своим словам.

Еще ко Дню железнодорожника бригада Брыкина выпускает из промывочного ремонта паровоз старшего машиниста Камаева, дала ему гарантийную путевку на пробег без ремонта 8000 километров. По примеру коллектива Брыкина гарантийные путевки стали давать при выходе паровоза из ремонта и комплексная бригада Бредихина.

И ко Дню Октябрьской революции все коллективы железнодорожников берут повышенные обязательства. Так поступил коллектив котельного цеха. Становясь на предпраздничную вахту 1-го ноября, дал слово, что будет ежедневно выполнять по два задания. Слово свое котельщики держат. Первые дни ноября выполнили сменные задания на 210-220 процентов. А молодой токарь вагоноремонтного пункта Татьяна в последние дни перед праздником Октября обрабатывает за смену 11-12 колесных пар вместо 4-х по норме.

Орское отделение железной дороги успешно завершило 1944 год с повышенными показателями по всем пунктам. Наступил новый 1945 год, в котором уже все чувствовали, что скоро войне конец, так как врага бьют наши славные воины уже не на своей территории. Но каждый труженик понимал, что надо не ослабляться, а трудиться еще лучше, чтобы быстрее закончить кровопролитие. Даже подростки работающие кочегарами на паровозах и те не вешали носа, а трудились наравне со взрослыми. Об этом говорят неопровержимые дела. Можно привести такой пример: 15 марта 1945 года выпускает из ремонта паровоз, комплексная бригада (слесари Моткин, Гура, Кривоножко, Бабаренко) дала гарантийную путевку на пробег паровоза без межпоездного ремонта 12000 километров.

Принимая путевку бригада паровоза, где старший машинист Нагаец, взяла на себя обязательство: работать 3 месяца без ремонта паровоза, перевезти дополнительно 12000 тонн грузов и сэкономить 10 процентов топлива. Пример паровозной бригады Нагаец активно поддержали в депо. В движение «двенадцатитысячников» включились другие бригады паровозников: Метелиной, Панисенко, Посоховой, Каминского, Кириченко. Каждая из них взяла на себя такие же обязательства, как и бригада Нагаец.

УСПЕХ БРИГАДЫ ГОМОЗОВА

18 марта бригада коммуниста Б. В. Гомозова добилась большого производственного успеха. Она за одну поездку перевезла 1100 тонн дополнительного груза, сэкономив при этом 7 тонн топлива. В этот же день машинист-инструктор Добаркин поинтересовался у него:

— Борис Васильевич, как смогли добиться такого результата? (Этот инструктор не верил, что под силу паровозу такой вес).

— Наша Советская Армия, с каждым днем усиливает удары по врагу. Мы, железнодорожники - родные братья своей Армии, и каждый из нас знает, что в ее великих победах заложен и наш труд. Но успокаиваться на достигнутом нам не пристало. Вы же знаете, что товарищ Сталин призвал наш народ усилить наступление на фронте и в труде. На призыв вождя, мы обязаны ответить боевыми делами. Своими мыслями я поделился с членами моей бригады Брыкиным и Улановым. На короткой беседе, мы посоветовались, прикинули свои возможности и взяли на себя повышенные обязательства, направленные на неуклонный подъем работы. Как видите, результаты первых дней говорят, что слово наше крепкое, с делом оно сходится. Когда мы провели поезд с превышением весовой нормы на 1100 тонн дополнительного груза, то вы должны знать, как инструктор, что к ним из основных условий успеха является тщательная подготовка паровоза к рейсу. При проведении тяжелых поездов часто выходят из строя поршневые подшипники - обязательно проверяем их закладки, чтоб не было перекосов и чтоб подгонка была плотная.

Во время ведения тяжеловеса бригада работала слаженно и четко. Я сам и мои товарищи неослабно следили за состоянием локомотива. Немаловажно и такое явление, что мы хорошо знаем профиль пути до метра. Вот и результат на лицо.

Наша бригада обязалась до 1-го Мая водить только тяжеловесы и перевезти за полтора месяца свыше 10 тысяч тонн грузов. Не сомневаюсь, что в день праздника мы сможем доложить об успешном выполнении взятого обязательства.

После этого разговора, в очередную поездку, бригада Гомозова провела поезд превышающий норму на 500 тонн, сэкономив топлива 3584 килограмма.

КОНЕЦ ВОЙНЕ

За 20 дней марта сорок пятого поездной диспетчер Заказное организовал продвижение скоростным методом 15 поездов, из них, несколько тяжеловесных. Благодаря его четкой, энергичной работе, тысячи тонн грузов доставлены к месту назначения, значительно раньше графика. Не зря паровозники говорят: «Если дежурит Заказной, значит будут ехать хорошо». Так оно и есть. Этот специалист умело регулирует движением поездов на однопутном участке в оба направления и всегда поезда прибывают по графику и скоротсные, и тяжеловесные - эти раньше. А грузопоток на орском отделении увеличивается изо дня в день и все поезда надо проталкивать как можно быстрее и у Заказнова это хорошо получается.

Неплохо трудятся и другие диспетчера по отделению. Это Полупанов, узловой диспетчер Миронов и другие.

Но к сожалению, есть и нерасторопные, у которых не все получается как надо. Такое бывает у диспетчера Твелина. Он 20-го марта из-за своей нерасторопности, допустил 13-часовой простой паровоза и задержал один поезд на три часа. При совершенно полной готовности к отправлению, за что получил взыскание по административной линии.

В ночь с 8-го на 9-е мая машинист Афанасьев, его помощник Качанов и кочегар Проценко взяли поезд из Айдырли весом превышающий норму на 700 тонн. Это оказалась последняя военная ночь, хотя они об этом не знали, зато чувствовали, что со дня на день наступит мирное время. Преодолевая подъем за подъемом. Наконец-то наступил рассвет, когда данный тяжеловесный поезд замер на станции Гудрон. Оказавшись под снабжением, тут узнали, что закончилась война. Радости не было предела. Сдали бригаде паровоз и заспешили по домам, чтобы быстрее отметить этот знаменательный день.

Да, действительно настало мирное время. В ночь с 8-го на 9-ое мая труженики орского отделения не спали, как и весь Советский Союз. Все с нетерпением ожидали известия об окончании войны. Кто не спал, те сидели у репродукторов, слушали лившуюся музыку из Москвы. Ровно в 4 часа утра диктор Ливитан сообщил, что подписан акт о безоговорочной капитуляции Германии.

Это известие всколыхнуло уставший народ от войны. Все обрадовались такому известию. Несмотря на ранний час, люди выходили из своих квартир на улицу и поздравляли друг друга с Победой.

Железнодорожники так же, как и все, ликовали. Уже к полудню, со станции Орск потянулись к Старому городу рабочие узла, чтобы отметить этот день. В основном, торжества справлялись в Заураль-ной роще и только туда стремился народ. Шли группами с гармошками и песнями.

В Зауральной роще были организованы буфеты и играл духовой оркестр. Веселье длилось не только световой день, но и прихватили приветливую майскую ночь.

Многие паровозные бригады ехали в поездку под хмельком, даже не переодевались в рабочую спецовку. Никто в этот день не жалел выходной чистой одежды, хоть и была она у некоторых последняя.

На многих паровозах со стороны машиниста приспособлены красные флажки, которые напоминали о праздничном настроении.

День 9-ое мая никто не нарушил в пути следования, ни единого правила по движению поездов, хоть кто и был под «градусом». Да разве кто нарушит в такой день? Все воодушевлены и никакая водка не затуманит ум любого железнодорожника. Да и кто мог бы нарушить строгий устав? Никто. И начальство знало, что кое-кто уехал в поездку в нетрезвом виде, об этом докладывали начальнику депо Филилееву А. Г. и другим ответственным лицам. Руководство понимало, что люди намучившись за время войны, не допустят брака в такой день и не допустили.

Теперь каждый понимал, что надо не ослабляться и трудиться как и в военное время, так как надо восстанавливать народное хозяйство, да и улучшать жизнь, а для этого необходимо добросовестно трудиться в любой организации, предприятии, заводе, фабрике, а также и на железной дороге, без которой не обойтись.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ НА ЗАЩИТЕ РОДИНЫ

Железнодорожники Орского отделения овеяли себя славой и на фронтах Отечественной войны. Многие не вернулись с поля битвы, а те, что вернулись, пришли на свои предприятия, их встретили как родных сыновей. Бывшие воины и после войны показали себя образцами в работе. Верно, есть и такие, что до войны даже не жили в Орске, но демобилизовавшись, пришли на отделение и начали трудиться по разным специальностям и они стали нашими - орчанами-железнодорожниками. Жаль, что многие не могли рассказать о себе, а в их семьях напоминают лишь боевые награды, которые таят в себе былую отвагу воина-победителя.

И все же не померкла слава наших железнодорожников, те, кто ковал победу над врагом. Они хоть и не обо всем, но все же поделились своими воспоминаниями и частицу былых сражений смогли передать подрастающему поколению на уроках мужествах и на торжествах, посвященных Дню Победы. А это как ни как, а история для нашей необъятной Родины. Но все события Отечественной войны все равно полностью не восстановишь лишь потому, что многие ушли из жизни уже в послевоенное время, а кто остался, не каждый сможет описать картину боя пятидесятилетней давности. И все же орские железнодорожники вспомнили некоторые детали боя и это должно войти не только в историю орских железнодорожников, но и в какую-то страницу для всей России. Вот о чем вспоминают бывшие воины.

ОТ ЛЕНИНГРАДА ДО ВИСЛЫ



Семергеев Владимир Денисович - участник ВОВ локомотивного депо.

Семнадцатилетний Володька Семергеев пришел после школы в депо. Решил стать рабочим, да только вот профессию пока не определил. "Слесарем на ремонт паровозов пойдешь?" - спросили малолетку в локомотивном депо. "Отчего не пойти" - рассудил мальчишка.

Работа оказалась не из легких, вся механизация - кувалда, молоток, зубило да набор ключей... Но это его не испугало. Силенка есть и сноровкой не обижен и трудился юноша с полной отдачей.

Только вот махать кувалдой пришлось недолго, вскоре Володю призвали в армию. По спецнабору попал в пограничные войска латвийского направления. Тут же прошел курс молодого бойца-пограничника и доверили ему на заставе отделение.

Время было предвоенное, впрочем, для Семергеева уже военное - стычки с финнами на границе становились все более затяжными. Необъявленная война пядь за пядью расширяла свой фронт.

В декабре сорокового на заставе сформировали лыжный батальон и глубокой ночью - вперед! Куда? Точно не знали, но догадки строили правильно. Пять суток добирались до Выборга.

В вычищенном от финнов городе заняли оборонительную позицию, построили огневые точки. Все чего-то ждали, ждали... И дождались... Объявленной войны с Германией. Но приказа к перемещению пока не было.

Непосвященному война мнится только по киношному залихватскими боевиками. Их, конечно, было бесчисленное количество. А между ними было полуголодное существование, когда доставка продовольствия отрезана на несколько суток. Грязные, гнойные бинты, всохшие в раны намертво, чавкающая слякоть под охапкой веток, брошенной вместо постели... Сколько отчаяния порождало военное ненастье, но редко кто осмеливался продемонстрировать его. И все же были случаи проявления смелости.

Каждый вечер финны пытались окончательно демолить пограничников. Громкоговоритель то и дело вещал о райском плене. Несколько сломленных бойцов покинули оборонительный рубеж. Что с ними стало неизвестно. Лейтенант Семергеев (недавно закончивший трехмесячное училище) больше беспокоился об оставшихся - как бы не поддались на провокацию. Предложил план комбату отместки "агитаторам", тот согласился с ним.

В предрассветном мареве выбрались разведчики на нейтральную полосу. У каждого в руке по гранате, в кармане - по пистолету. Обстрел начался неожиданно, но положение спас финн в составе группы: "Мы идет сдаваться!" - кричал навстречу огню. Обрадованный противник вышел встречать перебежчиков. И тут началось! Трое - открывших ворота, сразу погибли от взрыва гранаты. С остальными расправились всякий на свой лад, пятнадцать человек полегло из числа "агитаторов". Пока противник опамятовался, разведчики были уже опять на нейтральной полосе... Больше желания зазывать русских в "райский плен" у финнов не появлялось. Операция, проведенная лейтенантом Семергеевым, прошла без потерь, только с одним раненым. В начале июня 1944 года батальон, в котором числилась стрелковая рота под командованием Семергеева, шел походным маршем в направлении станции Раута. Только вошли в зону между двух сопек, не доходя полутора километра до станции, как начался пулеметный обстрел с обеих сторон. Залегли в бурьяне, но уже ничто не могло остановить тех, кто решил прорваться любым путем. С боем ворвались на станцию, где их явно не ждали. От неожиданности смятый противник отступил: Рауту заняли советские войска...

Дальше двигались перешейками между озер. Перестрелки не прекращались ни на минуту. И вдруг батальон оказался на берегу большого озера. Обходить далеко, решили пойти на хитрость. Построили несколько плотов и пустили их по ложному направлению, а сами на понтонах по взбудораженному снарядами озеру начали переправу. Перебрались и двое суток расширяли плацдарм, увеличив его до пяти километров. Здесь был и Семергеев, которого тяжело ранило в голову осколком от разорвавшейся мины. Два месяца провалялся на больничной койке, и вернулся в строй, принял автоматную роту.

Возвращение ознаменовалось событием: в этот же день дивизия начала грузиться в эшелоны, а затем двинулись к Бресту.

Памятны для лейтенанта и бои за Нонинберг. Его рота автоматчиков первая ворвалась в город и отбивала у врага буквально дом за домом. Прорвались к центру города, увидели 250 расстрелянных русских пленных. Подобное зрелище на любого бойца действует лучше приказа командира. Дралась за город остервенело. Взяв Нонинберг, 142-я стрелковая дивизия получила приказ возвращаться к Гродзянс-ку и начать форсирование Вислы.

...Невыгодность позиции роты Семергеева предопределило расположение на пологом берегу. Немцев укрывала дамба. Семергеев со своими автоматчиками должен быть первым начать бой. Несколько раз выходили на лед автоматчики, теряя бойцов под обломками разорванного снарядами льда. Отступили и снова вперед. Помогла подоспевшая артиллерия. Шквал огня буквально смешал останки противника с землей, дамба представляла собой кровавое месиво. Спротивляться уже никто не смел. И только на окраине города бои затянулись. И здесь пришлось отбивать дом за домом автоматчикам Владимира Семергеева, и они шли вперед, пролагая путь остальным. Их ничего не могло остановить, и только разрывная пуля сразила Владимира в грудь, вывела из боя...

День Победы пришлось встречать в Ленинградском госпитале. После госпиталя В. Семергеев был направлен в резерв главного командования и оказался на острове Эзель, откуда и демобилизовался в октябре 1946 г.

Боевой путь отважного лейтенанта отмечен высокими государственными наградами. За взятие железнодорожной станции Раута В. Семергеев награжден орденом Отечественной войны II степени. За форсирование водной преграды в Финляндии он удостоен ордена Александра

Невского. Вторым орденом Александра Невского за форсирование Вислы - нашел мужественного бойца уже в Орске. Кстати, в нашем городе два ордена Александра Невского имеет только В. Д. Семергеев.

После войны лейтенант вернулся в родное депо, работал мастером, машинистом паровоза, затем тепловоза. Привыкший во всем быть первым, он и здесь проявил себя - за доблестный труд Владимир Денисович награжден орденом Ленина.

НЕСГИБАЕМЫЙ

Михаил Анисимов до войны работал составителем поездов на станции Орск. В начале сороковых его призвали в армию, прошел Отечественную, а когда вернулся в родной город, стал кочегаром на паровозе, потом освоил профессию помощника машиниста тепловоза в локомотивном депо. Этот закаленный человек как-то рассказал мне о своих военных мытарствах:

- Помнятся тяжелые бои между Смоленском и Вязьмой. Начались они 20 июля 1941 года. Многим частям пришлось драться в окружении. В ночь на 29 июля наше командование бросило подразделения на прорыв: я был тогда командиром отделения артиллерийской разведки. Мне не повезло - ранило. Бежать я уже не мог, а лишь пополз за нашими бойцами, вырвавшимися из кольца окружения. Истекая кровью, потерял сознание. И только утром, очнувшись, разглядел рану, из которой торчал осколок. Было уже довольно светло, и вокруг стояла тишина. Вскоре увидел приближавшего ко мне санинструктора Николая Морозова, которому обрадовался. Тот присел на корточки, осмотрел рану, резким рывком избавил меня от осколка. Вскоре нога была забинтована, мы перекусили немецким пайком, напились воды из фляжки Николая и, как могли, зашагали на Восток, к своим.

Через пять суток наткнулись на немцев и оказались среди пленных. В деревне Соловьевке, на площади у школы, сидели и лежали красноармейцы под охраной немецких солдат. Определили нас в эту толпу, где было не менее пятисот человек. На вторые сутки нас построили. Немецкий офицер спросил:

- Есть комиссары, раненые, большевики? Выходи из строя!

Я бы хотел выйти, но Николай удержал меня, словно почувствовал что-то неладное. Спустя несколько минут в той стороне, куда отправились раненые, раздались автоматные очереди...

Так начался плен.

Вместе с этой колонной, чудом, наверное, при больной-то ноге, мы дошагали до Смоленска. Вот и лагерь, окруженный колючей проволокой, прямо на окраине города. Морозов начал уговаривать меня бежать. Я не соглашался, понимая, что со своей ногой буду для него только обузой. Он от кого-то узнал, что в проволочном ограждении сделан проход. Об этом узнали все, кто находился в бараках.

Я простился с Морозовым, как с родным братом. А под утро немцы подняли тревогу. Оказалось, бежавших было не менее половины. Что с ними случилось? Не мог даже предвидеть, но был доволен, что они вырвались из этого пекла, где для нас совершенно не было никаких условий.

Из лагеря нас отправили в Оршу, прямо на тюремный двор. Там я увидел своего земляка Павла Пирогова, шофера нашего дивизиона.

В начале сентября, вновь организовали фашисты колонну и повели в неизвестность. Марш совершали неделю истощенные от голода люди. Все ослабли и были до того худыми, что кости выпячивали. Мы шли в колонне вместе с Пироговым. Отстававших немцы пристреливали, чего боялся каждый. Я двигался из последних сил, боролся за жизнь и хотел выжить хотя бы для того, чтобы рассказать обо всем увиденном.

Навсегда запомнил один разговор с пожилым конвоиром. Он подсел ко мне, когда я оказался один и спросил:

- Гитлер гут.

Я опешил и не знал, как ответить. Несмотря на ненависть к фашистам, выдавил из себя: "Гут".

Конвоир замотал головой:

- Москва - гут, а Гитлер - капут.

Странный это был разговор. Я задавал ему вопросы, пытаюсь понять о чем он думает. А он мне сетовал на русскую зиму и величие России... Оказывается в 15-ом году он попал в плен на русско-германском фронте. Я до сих пор не знаю, брал ли этот человек меня на мушку или поделился сомнениями, поскольку с любым своим соотечественником обсуждать подобное он не

мог. Не знаю...

Недолго мы пробыли в Борисове. И вот опять дорога в Минск. Казармы, конюшни, склады бывшего военного городка заполнены военнопленными. Условия точно такие, что и в предыдущих лагерях. Немцы решили расширить площади, чтобы больше разместить нашего брата. Для этой цели использовали самих пленных: выдали лопаты, ломы да топоры. Группа состояла из 48 человек. Весь световой день за колючей проволокой корчевали пни. Рядом проходила шоссе́нная дорога, а метрах в пятидесяти - лес. Мы присматривались к местности и поведению охраны. Была у нас привычка - искать в земле окурки. Если находили, то выкуривали до последнего. И вот в этот раз, осматривая землю, двигались к конвоирам. Удары лопаток пришлись одновременно по двум стражам, пиликанье на гармошке оборвалось. Мы бросились к лесу.

Та группа, где оказался я, шла быстро, хотя и приходилось часто отдыхать: слишком мы были слабы. В сумерки наш путь преградило болото... Решили заночевать. Лишь на утро начали гадать, в какую сторону двигаться. Пока прикидывали, услышали лай собак. Мы не знали, что делать. Двое кинулись в болото и были тут же прострелены автоматными очередями. Собак спустили, и они начали рвать нас на клочья. Солдаты долго тешились этим зрелищем. Так мы попали в "черный лагерь", где кормили еще хуже. В сутки на 14 человек выдавалась булка хлеба и поллитра воды. Пища нам доходила в два раза меньше, чем до побега. Ежесуточно тут помирал 30-50 человек.

Спустя несколько дней - общее построение. Выбирали самых сильных для отправления в Германию. Попал в это число и я. Каждому выдали по буханке хлеба на дорогу. Некоторые не сдержались — съели. И когда они начали корчиться от желудочной боли, конвой не жалел пуль.

Бежать из вагона оказалось проще: люки не были заделаны решетками. Видимо, немцы посчитали, что у нас не хватит сил дотянуться. И все же вдвоем мы одолели это препятствие. Вырвавшись из вагона под откос, я долго слышал звуки удалявшегося поезда. А когда начал искать своего товарища, обнаружил его у пикетного столбика мертвым: он ударился головой...

Потом было много встреч с сельскими жителями. Добрые люди, они спасали нам жизнь, делились последним куском хлеба. Приходилось скрываться во многих белорусских поселениях, переходить от одного соседа в дом к другому... Нужно было искать партизан. Осень, зима, весна, лето прошли в безуспешных поисках связи...

В сентябре либеральный староста местечка Городок предложил всем, подобным мне, пройти регистрацию. Назвавшись бывшим заключенным, я взял себе фамилию Орлов, оставив без изменения инициалы и год рождения — 1919.

Эта фамилия стала моей на годы, проведенные в партизанском отряде. Все же удалось связаться с партизанами и выполнить их условия: прийти только со своим оружием.

Мне повезло: 5 января 1943 года я оказался на базе партизанской бригады имени Чкалова...

В партизанской бригаде имени Чкалова зачислили в отряд. Заставили выучить присягу, торжественно произнести гордые слова ее перед строем и только тогда Михаил Анисимов ощутил себя полноправным партизаном. Он продолжал свой рассказ...

- Меня зачислили в группу подрывников, изучил устройство мины и стал ходить на задания. Одни вылазки были удачными, на другие зря время тратили. К железной дороге не так просто подойти. Она усиленно охранялась вражескими патрулями. Выбирали время, ставили мину и подрывали поезд. Мы не только отправляли эшелоны под откос, но и вели бои с гарнизонами противника.

В начале февраля 43-го года мы всей бригадой шли в направлении местечка Городок. Там располагался крупный немецко-полицейский гарнизон. Бушевала метель. Наш отряд им. Кирова под командованием Карачаевца, бывшего политрука Курмана Кипкеева, шел головным. У каждого подразделения было свое задание: наше - комендатура. Кипкеев выпустил зеленую ракету, и в окна полетели гранаты. Бой был внезапным и удачным для нашей бригады. Из партизан 14 человек получили ранения, убитых не оказалось. Зато трофеи добыли богатые: 200 выделанных овчин, 46 мешков муки, ручной пулемет и миномет, 27 автоматов, 7 лошадей с упряжью и небольшое количество боеприпасов.

Бывали задания, когда приказывали уничтожать изменников Родины. Из деревни Заберец поступило сообщение, что полицейский Павловский издевается над крестьянами. Нашему отделению приказали обезвредить этого гада. Выследили предателя, утром вошли в дом, где он жил, взяли тепленького и на окраине деревни расстреляли перед собравшимися крестьянами.

Отсиживаться в Налибокской пуще не приходилось. После любого выполнения задания

отдохнешь сутки - двое, и вновь в пути. Насолили партизаны немцам крепко. И вот фашисты решили уничтожить не только бригаду им. Чкалова, но и остальные Барановического соединения. С фронта для подкрепления местным силам прибыли три стрелковые дивизии. Обкладывали пушу со всех сторон. Наша разведка круглосуточно вела наблюдение за приготовлением противника. Было принято: силы неравные не только по численности, но и по вооружению. Чтобы дать бой, заблаговременно минировали подходы, рыли траншеи, окопы, а на дорогах устраивали лесные завалы. Гитлеровцы были уверены, что на этот раз покончат с партизанами. Весь июнь 43-го громыхали бои вокруг пуши и в лесном массиве. Мы втягивались в бой, а затем выводили немцев на минное поле, где десятки немецких солдат поплатились жизнью.

Как стойко мы не дрались, нас постепенно теснили к собственной базе. С боеприпасами становилось все хуже и хуже. Продержаться месяц было нелегко, но выстояли все бригады. Командование приняло решение расчлениваться на мелкие группы и выходить из окружения. Мы шли по три-пять человек, ночью, просачиваясь через позиции оккупантов. Раненых размещали среди болот, где они затаивались. Каратели прочесывали весь массив, вышли на нашу базу и уничтожили ее. Около десяти близкорасположенных к пуще деревень было сожжено... А вот бригаду уничтожить не удалось. Вскоре вновь заговорили о партизанах.

Еще одна карательная экспедиция началась в сентябре. В это время на базе оставалось небольшое число боеспособных, основные силы находились на заданиях. Проводник, под дулом автомата согласившийся идти с немцами, хорошо знал, что ведет противника на семейный отряд, женщины и дети могут оказаться без защиты. И тогда он сделал все для того, чтобы патрульный пост партизан вовремя заметил опасность.

В бригаду вовремя успели доставить сигнал тревоги и партизанские отряды ударили в тыл колонне карателей. Около двух сот из них погибли на территории лагеря. Собрали трофейное оружие, сняли обувь и обмундирование. Потом вырыли несколько ям и тут захоронили убитых. Так окончилась немецкая вылазка.

Где-то под осень я принял подрывное отделение вместо погибшего Соколовича: тот возвращался с задания и нарвался на засаду. Раненым оказался в плену, выдержал двое суток пыток, а потом его почти бесчувственного расстреляли. Заботы прибавилось. За взрыв железнодорожного моста у Синеи Горы -одного из самых значительных объектов местности — меня наградили орденом Красного Знамени.

А тем временем советские войска прорывались к Минску. Мы однажды выходили на рельсовый концерт, подрывали железнодорожную колею на приличное расстояние, чем надолго останавливали движение поездов. Мы дождались наших. Все партизанские бригады вышли из лесов, и повсюду навязывали бои отступавшим немецким частям, чем способствовали освобождению Белоруссии. 5-го июля 1944 года мы соединились с передовыми частями Советской Армии, а спустя декаду, в Минске, участвовали в партизанском параде.

После него все бригады расформировали, многих призвали в армию, других оставили налаживать мирную жизнь на освобожденной территории. Мне пришлось строить дома в сожженном Воложенском районе. Так что войну заканчивал на трудовом поприще. Там, в Белоруссии, женился, потом вместе с супругой вернулся в Орск.

Немало меня потаскали за то, что был в плену, не считаясь с тем, что в партизанах принес немало пользы. Пока сменил придуманную фамилию на свою, портил нервы и ходил объясняться. Наверняка, мой боевой путь скрупулезно проверили. Один из начальников в милиции даже так сказал: Надо было пустить пулю в лоб, но в плен не сдаваться.

На такие глупые слова лишь улыбнулся и вышел из кабинета. Жизнь на войне пережить - не поле перейти. И судьбу мерками размашистыми не перечеркнешь: у каждого она своя. А что касается Победы - то я выстрадал этот праздник.

ОТВАЖНЫЙ КОМАНДИР



На снимке: П. Ф. Давыдов.

Павел Федорович Давыдов до войны трудился в Кувандыке, а в июне 1941 года закончил областную партийную школу и был направлен на фронт. Его боевой путь начался от стен Сталинграда и закончился в Берлине. Комиссар стрелкового полка участвовал в жестоких боях за Днепр. После тяжелого ранения назначается заместителем командира гвардейского полка. Награжден за боевые операции орденами: Ленина, Боевого Красного Знамени, двумя орденами Красной Звезды, польскими медалями "Крест храбрых" и "Варшава".

Удостоен звания Героя Советского Союза и всеми юбилейными медалями. После войны переехал в Орск и трудился в Орском отделении железной дороги. Воспитал двух сыновей, оба освоили специальность машиниста паровоза, тепловоза и электровоза. Трудились добросовестно в локомотивном депо. Не подвели своего отца ни на работе, ни в быту. Среди коллектива пользовались авторитетом. А их отец на заслуженном отдыхе, продолжительное время возглавлял штаб ветеранов войны и труда. Он сам и члены штаба были желанными гостями не только в железнодорожных школах, но и городских, где учащиеся рассказывали о своих ратных делах и какой ценой досталась Победа над фашистской Германией. Вот одно из воспоминаний Павла Федоровича:

— Командир красных отрядов Петр Алексеевич Кобозев склонился над картой-двухверсткой. Впрочем, командиром его считали местные жители. А официально он назывался чрезвычайным комиссаром по борьбе с дувовцами в Оренбургской губернии, посланным в наши края лично Владимиром Ильичом Лениным. Кобозев, как

правило, принимал окончательные решения, которые были обязательными для каждого красного командира, принимающего участие в борьбе с белоказаками.

- Все-таки подождем разведанных, - сказал он окружающим командирам.

- Наш человек уже должен был вернуться, - сказал кто-то.

- Вернулся! - доложил с порога хозяин дома, в котором размещался штаб, кряжистый мужик с седеющей курчавой бородой.

Он пропустил вперед себя молодого коренастого паренька.

- Петру Алексеичу докладывай, Паша, - подсказал мужик, показывая пареньку на Кобозева. Парень подошел к карте.

- У казаков пять сотен, - стал докладывать паренек, - но все они не полные, сабель триста не наберется. Расположилось вот здесь, - указал он пальцем на карте. — Две пушки у них, в березовом колке ветками хорошо замаскированы, вот в этом месте. - Он снова указал пальцем на карте. - Неподалеку в этом же лесочке четыре тачанки с пулеметами. Но с патронами у казаков не густо. Шибко они ругаются из-за этого...

Кобозев сделал нужные пометки на карте и похвалил разведчика:

- Молодец, красноармеец! Кто такой будешь?

- Из местных я, из Покровки. Пашка Давыдов. Петр Алексеевич улыбнулся и спросил:
- А отца как зовут?
- Отца Федором зовут, товарищ комиссар.
- Значит вы - Павел Федорович. Спасибо вам, Павел Федорович, от Советской власти за хорошие разведанные.

- Ради себя же старался, за мужицкую долю, за землю, - серьезно ответил разведчик Павел Давыдов. Бой этот за Покровку, красные отряды выиграли, как говорится, малой кровью. А в их артиллерии на

две пушки стало больше.

Это было юношеское воспоминание, а второе уже окрепшего советского политработника, имевшего богатый опыт в эту Отечественную войну.

- С Зееловских высот Берлин был виден как на ладони. Он уже был более чем наполовину разрушен. Американская авиация, как известно, немецкие заводы бомбили мало, как бы приберегая их для себя, а на жилые кварталы бомб не жалели.

Над городом почти до самых туч стоял страшный чад войны из дыма и гари. Во множестве мест сквозь этот чад были видны оранжевые и багровые языки пламени бушующих пожаров. И лишь золоченный купол рейхстага желтел как-то безмятежно, словно война его не касалась, словно не под его крышей она замышлялась и развязывалась. Центр города, где были расположены правительственные и банковские здания, американцы тоже видимо, бомбили не очень усердно.

Бой за эти высоты, господствующие над обширной местностью, был очень жарким, но закончился со славой для наших войск. Сейчас здесь все было буквально запружено боевыми машинами-танками, самоходками, автомобилями.

К этому времени благодаря ударной работе советских людей в тылу уже не у гитлеровцев, а у нас было явное преимущество в технике. На каждой машине непременно была надпись: "Даешь Берлин!"

Майор Давыдов, заместитель командира по политчасти 172-го стрелкового полка, вышел из машины и направился к бойцам. Надо было провести с ними беседу перед решающим сражением за логово фашистского зверя и обязательно еще раз напомнить солдатам и офицерам о том, что нельзя всех жителей Берлина "стричь под одну гребенку", среди них много наших друзей или расклевшихся. Мы пришли сюда освободителями от фашизма, а не оккупантами, какими были фашисты на нашей земле.

В это время к нему подошел ординарец командира полка:

- Товарищ майор, вас срочно просят в штаб! - доложил он.

В штабе ему сообщили, что командир полка Герой Советского Союза подполковник Кобицин тяжело ранен, его надо отправить в тыловой госпиталь.

- Отправляйте, - сказал Давыдов. - Командование полком, как старший по званию и должности, принимаю на себя.

И повернулся к связистам у телефонных аппаратов: - Приказываю доложить о моем решении командиру дивизии!

Командир дивизии генерал Шугаев одобрил его и приказал продолжать выполнение намеченного плана боевой операции по прорыву в Берлин.

На штурм Берлина майор Давыдов пошел в первой цепи своего полка. Бойцы уже давно знали о его личной храбрости, верили в него, шли в бой за ним без колебаний.

И вот полк в черте города. Его воины дрались за каждый дом за каждый туннель, за каждый перекресток. Среди завоеванных полком позиций были здания имперского телеграфа и военного министерства.

Щедро наградила Родина многих участников штурма. А особо отличившихся, в том числе командиру 172 полка майору П. Ф. Давыдову, было присвоено самое почетное в народе звание Героя Советского Союза.

ФРОНТОВОЙ ХИРУРГ

Жук Антонина Ивановна родилась 9 мая 1913 года. Имеет высшее медицинское образование. Участвовала на Ленинградском фронте в эвакогоспитале, располагавшегося на Васильевском острове с июня 1941 года по сентябрь 1942-го. Затем переведена в 6633 госпиталь хирургом. А с госпиталем № 88 передвигалась с 2-ой ударной армией 2-го Белорусского фронта. Закончила войну в Германии в звании майора медицинской службы. Через ее умелые руки прошли

сотни раненых бойцов и командиров. Ни один из них не умер под ножом хирурга. Добросовестно трудилась, бывало, что в сутки прикурнет час-другой и вновь становится за операционный стол. Она знала, что от ее знания и умения зависит жизнь каждого воина, и она успешно справлялась со своими обязанностями.

За безупречный труд, порой под обстрелом вражеских снарядов и бомб, она не покидала своего поста, зная, что любое промедление, может стать гибелью раненого. Этот мужественный хирург награждена орденом Красной Звезды и медалью "За оборону Ленинграда".

С декабря 1949 года по май 1952 года находилась в медсанчасти воинской части дислоцировавшейся в Орске. Демобилизовавшись, осталась в Орске и трудилась в железнодорожной больнице до 1968 года и ушла на заслуженный отдых. Ее муж Каземир Жук работал в локомотивном депо машинистом на паровозе, а затем машинистом-инструктором. Об этой супружеской паре на узле сложились хорошие мнения, да они и завоевали это благодаря своему безупречному труду и человечности.

УЛИЦА ГЕРОЯ



На снимке: Николай Прокофьевич Шелухин.

Ему нередко приходилось заглядывать на эту улицу: идя на работу, где был инженером в локомотивном депо, навещал друзей и знакомых, которые проживали в этом районе. Он вряд ли мог предположить, что пройдут года и эта улица будет названа в его честь — улицей Шелухина. Именем нашего орчанина Героя Советского Союза Николая Прокофьевича Шелухина. Об этом ему теперь не узнать. Судьба несправедливо обошлась с этим отважным человеком. Чудом уцелел во всепоглощающем горниле войны, десятки раз смотрел в лицо смерти, он не мог устоять перед недугом в мирное время, уйдя из жизни в 1969 году в возрасте 47 лет.

Но смерть героя — понятие условное. То, что он сделал за свою недолгую жизнь, еще долго будет помогать людям ценить добро, знать цену сегодняшнего мира, спокойного голубого неба... Николай Прокофьевич был спокойный, уравновешенный человек и невероятно скромный. Трудно поверить, например, в такой факт: в локомотивном депо, сначала немногие знали, что работает в одном коллективе с Героем Советского Союза. Но эта истина, которую могут подтвердить и ныне здравствующие его товарищи. О себе он никогда ничего не рассказывал, вроде стеснялся. И все же он как-то поделился с Н. Ливановым, которому поведал о бывших сражениях, наверное потому, что этот человек не работал в локомотивном депо.

1943 год... Израненная советская земля продолжала стонать под разрывами бомб и мин. В ту годину полноводно текли окрашенные людской кровью прифронтовые реки. За широкой лентой порожистого Днепра, в тумане еле заметно виднелась полоса правого берега. Там был враг. Туда он метнулся после сокрушительного, полученного на Курской дуге. Теперь многие свои надежды он связывал с древней русской рекой, пытаясь использовать этот естественный рубеж

против ее исконных хозяев. Здесь, на высоком обрывистом правом берегу, фашисты решили создать "непреступный вал", сорвать наступление советских войск. Важность быстрейшего форсирования Днепра понимали все. Не дать врагу прочно закрепиться, сорвать его замыслы — такова была простая и вместе с тем очень трудная и ответственная задача. Преследовавшие советские войска приблизились к реке. С чего начать, кому быть первым на том, обрывистом берегу, что нужно сделать, чтоб операцию выиграть с меньшими потерями — такими заботами жило в те дни советское командование.

И волею фронтового жребия роте лейтенанта Шелухина было приказано на одном из участков реки начать форсирование... Задание это было необычным и для многих непонятным... Для масштаба фронта это была военная хитрость, а для роты Шелухина - суровая проверка на преданность, на готовность к самопожертвованию.

Во второй половине дня 25 сентября 1943 года Шелухину передали приказ явиться к командиру 206-ой стрелковой дивизии. Пожилой генерал прервал слова рапорта лейтенанта и задумавшись, по-отцовски попросил его присесть на ящик, служивший вместо табуретки.

- Так уж вышло, сынок. После совещания в штабе мы решили выбор остановить на тебе. Твоя рота одна из сильных. Помню ее еще под Курском. Севернее Киева в районе Великого Букирина Днепр уже форсировали. Сегодня ваша рота должна перебраться через реку и захватить плацдарм. Мы должны создать у противника впечатление, что именно здесь начнется широкое наступление. На самом же деле, мы нанесем основной удар в другом месте, после того, как фашисты уберут оттуда значительные силы для перегруппировки. Ваши ребята должны знать об этом. Бой у вас будет тяжелый и неравный. Знать они должны и то, что своим подвигом спасут тысячи советских солдат, обеспечат успех операции. Подберите себе 90 человек.

...Когда над порожистой равниной опустились первые сумерки, отряд Шелухина, уже был готов к переправе. Близость воды и сентябрьская свежесть охладил воздух, над гладью появился легкий туман. В небо то и дело взлетали осветительные ракеты, отражаясь веселым зайчиком в воде и сделав крутую дугу, стремглав, неслись к волнам. Треск пулеметов, винтовочные выстрелы не прекращались ни на секунду. Меньше всего гитлеровцы трассирующими пулями, очевидно, боясь демаскирования. Вдруг где-то позади, совсем рядом, раздались орудийные залпы, устрашающим ревом им тотчас отзывались ракетные минометы - "Катюши". Сигарообразные раскаленные снаряды прочертили небо и устремились на противоположный берег.

- Пора! - глухо произнес Шелухин. - Это нас прикрывают.

Солдаты подхватили на руки только что сколоченные плоты, лодку и подались к реке.

- Быстрее, товарищи, быстрее! - торопил лейтенант.

На лодках и небольших плотках было уложено все необходимое для длительного боя: два станковых пулемета, легкий миномет, гранаты, боеприпасы.

- Особых приключений на реке не произошло, - рассказывал Николай Прокофьевич. — Хотя немцы почуяли что-то недоброе. Дело в том, что мы выбрали место для высадки очень неблагоприятное - почти отвесный берег, усеянный массой валунов. Много камней было и на отмели. Перебраться через эти пороги - дело не из легких. Короче, ни по техническим, ни по стратегическим соображениям, как показалось гитлеровцам, этот кусочек не подходил к переправе.

Когда началась артиллерийская подготовка, фашисты усиленно начали освещать участок несколько южнее места форсирования группы Шелухина. Появились вскоре и вражеские самолеты. Они на бреющем полете обстреливали реку, швыряли в реку бомбы. В воздухе на миниатюрных парашютиках повисли осветительные ракеты. Несколько снарядов, очевидно случайно, упало между плотами смельчаков.

То и дело приходилось налетать на пороги. Солдаты отталкивались от них шестами и под шум разразившейся пальбы продолжали движение вперед.

Черная полоса земли, за которую судорожно уцепились гитлеровцы, неотвратимо приближалась.

Только бы успеть! Ведь если фашисты сейчас обнаружат эти плывучие черные островки, они почти безнаказанно расправятся со смельчаками, в щепки превратят их плоты.

Первой приблизилась к берегу лодка. Потом послышались глухие удары о камни, шарканье о дно: водная преграда позади. С быстротой молнии солдаты бросились к берегу. Каждый захватил с собой все, что ему было определено еще до начала форсирования. Первым выпрыгнул из лодки лейтенант Шелухин. Нужно бежать вправо к небольшой косе, образовавшейся у извилины реки. Правда, тот выступ более открыт и уязвим, но зато отсюда

можно вести огонь по укреплениям врага. Не прятаться же сюда, перебирались. Надо создать убедительную картину захвата плацдарма для основных сил наступающих.

Через несколько минут в ход пошли саперные лопатки, солдаты подтаскивали валявшиеся вблизи камни, обкладывали огневые точки. Лейтенант Шелухин с тремя автоматчиками выбрал место поудобней для наблюдения. Приготовления закончены. В эфир через водную гладь полетели сигналы радиопередатчика: "Тетка не ворчала. Ждем дальних родственников". В расшифрованном виде означало, что форсировали благополучно, к бою готовы.

"Дальние родственники" долго не заставили себя ждать. Чуть забрезжил рассвет, большой отряд гитлеровцев, видимо, обследовавший берег, наткнулся на автоматчиков. Схватка была короткой. Успели обменяться несколькими очередями. Фашисты, ошеломленные такой неожиданностью, быстро исчезли за ближайшим холмом. Но через несколько минут они снова дали о себе знать. Шквальный минометный огонь обрушился на десантников. С душераздирающим воем мины вгрызались в прибрежный грунт, поднимали каскады воды, перемешанной со смертельным металлом. Они падали все ближе и ближе к позициям смельчаков. Раскаты орудий доносились и с противоположной стороны.

- Держись, ребята! - Выкрикнул Шелухин. - Это о нас позаботились. Надежно прикрывают. Минометный обстрел притих. Но никто не допускал мысли, что гитлеровцы отказались от них. По обеим сторонам изгиба, вдоль обрывистого берега уже бежали, строча из автоматов, захватчики. В метрах двухстах они наткнулись на свинцовый ливень автоматчиков, залокотал и станковый пулемет, торопливо захлопал миномет. Гитлеровцы замешкались. Первые ряды скошенных обнаружили вторые, которые еще не успели как следует приглядеться к цели, к огненным точкам десантников. Раздались отчаянные крики, одни бросились назад, другие метнулись прямо в Днепр. На берегу снова стало пустынно, если не считать десятка два трупов.

В схватке погибли три автоматчика. Это были первые потери смельчаков. Но все знали, что не последние. Кого-то не станет через час, кого-то несколько позже. Все знали, зачем они сюда перебрались. Нужно сослужить большую службу Воронежскому фронту, нужно действовать, отвлекать врага, стоять насмерть.

В первые же утренние часы, как только улучшилась видимость, Шелухин прильнул к биноклю, начал, рассматривать позиции врага. На опушке разбитого и развороченного снарядами леса он без труда обнаружил десятки новых блиндажей, неподалеку от них, за земляными валами, притаившиеся хищнические жерла орудий. Чуть дальше - дзоты, завалы...

- М-да, - протянул лейтенант, - долго они собрались здесь хозяйничать.

Высадка десанта всполошила, лишила покоя гитлеровцев. Они еще не знали, каковы силы перебравшихся на берег. Радист Галкин, прослушивавший эфир, сообщил Шелухину, что почти на каждой волне слышит на немецком языке какие-то торопливые распоряжения, запросы. А потом начался артиллерийский и минометный обстрел. Снаряды с диким шипеньем проносились над головой, поднимали в воздухе черные столбы. Автоматчики прильнули к земле.

Огонь значительно ослаб, когда с противоположного берега ударили наши батареи. Перед вражеской, линией обороны была сделана густая дымовая завеса. Это укрепило у немцев мнение, что форсирование Днепра начнется именно здесь. С диким криком гитлеровцы бросились на смельчаков, но дружный пулеметный и автоматный ливень заставил быстро повернуть назад.

Ряды защитников крошечного плацдарма быстро таяли. К утру следующего дня их осталось уже менее половины. И всем стало ясно, что немцы начинают сюда перебрасывать большие силы, и горсточка храбрецов, которая сейчас вводит их в заблуждение, не удержится.

Однако никто не роптал. А сержант Гатько даже в эти тревожные минуты умудрился шутить.

- Ничего! - подмигнул он лежащему рядом солдату, - в этом году умрем — на следующий год не будет заботы умирать. Все равно когда-то надо концы отдавать... А фашисты заплатят дороже.

И действительно, фашисты поплатились на этом участке многим. Во второй половине дня где-то южнее, ниже по течению Днепра, раздалась мощная артиллерийская канонада. Воздух наполнился ревом штурмовиков. Форсирование великой реки началось.

Гитлеровцы, конечно, сразу сообразили, что здесь что-то неладное, но где ложное и где настоящее наступление, где главный и где вспомогательный удар? Значительные силы уже подтянуты к плацдарму Шелухина. Нужно ли их теперь вновь поворачивать? Время играло на советские войска. Передовые части уже высадились на правобережье и стремительно пошли вперед. Ослабленный участок был быстро смят, гитлеровцы побежали.

Про десантников фашисты вроде бы забыли. Да, собственно, о десанте, как о боевой единице, теперь говорить не приходилось. Смерть пощадила всего лишь троих. Двое из них - лейтенант Шелухин и солдат лежали с автоматами, прижавшись к брустверу, а сержант Гатько, которому осколком срезало все пальцы правой руки, собирал среди погибших автоматные диски, чтобы изъять из них уцелевшие патроны...

Поздно вечером все трое на полуразбитом плоту переправились на левый берег Днепра. Задание было выполнено. Ценой своей жизни автоматчики обеспечили успех большой операции...

Через день лейтенант Шелухин снова был на передовой, на правом берегу Днепра. И снова встреча с генералом, командиром соединения. Генерал обнял молодого лейтенанта, поблагодарил за подвиг. От него же Шелухин узнал, что он представлен к высокой правительственной награде.

Но для чествования героев времени не было. Нужно снова в бой. А спустя двадцать дней тяжелораненого Шелухина везли в госпиталь. Это было уже второе ранение. Первый раз вражеская пуля настигла его в январе 1943 года... Молодой организм победил раны. И к концу войны Шелухину довелось пройти фронтовыми дорогами в составе 111 стрелковой дивизии 648 полка по Польше, Германии, Чехословакии. А потом столица нашей Родины - Москва, встреча с Председателем Президиума Верховного Совета М. И. Калининым, вручение Золотой Звезды. Это был итог, оценка ратного пути защитника земли Советской.

ОТ СТАЛИНГРАДА ДО БЕРЛИНА

Незадолго до начала Великой Отечественной войны был призван в ряды Красной Армии кочегар паровозного депо Орск Григорий Васильевич Деревянко. Службу начал в Киеве, где в учебном подразделении освоил специальность артиллериста. Здесь и застала его война.

У стен Киева Григорий принял боевое крещение. Он был заряжающим во втором расчете отдельного артиллерийского зенитного полка. Вместе со своими боевыми товарищами Г. Деревянко поклялся сражаться до последнего снаряда, готов был до последней капли крови защищать столицу Украины.

В тяжелые для Родины дни 1942 года, во время короткой передышки между боями вступил Григорий Деревянко в ряды Коммунистической партии. Вместе с Деревянко служили орчане: Николай Сомов, Николай Железняк, Василий Саракпудов - санинструктор. Вместе они прошли огненными верстами до Берлина. Но путь к цитадели фашизма, к радостному Дню Победы был невероятно труден.

Артиллерист Г. Деревянко и его однополчане участвовали в героической обороне Сталинграда, сотни раз вступали в поединок с вражескими самолетами, которых сбили не мало, отражая яростные атаки гитлеровцев. Нелегкой была зима у стен Сталинграда, на берегу Волги. Насквозь промерзшие, неоттапливаемые землянки и блиндажи. Непокойные дни и ночи. Спали урывками, положив голову на ящик со снарядами или ком земли, готовые в любую минуту по сигналу тревоги вскочить и вести огонь. За проявленное в боях мужество Григорий Деревянко был награжден двумя медалями «За отвагу».

От волжской твердыни артиллерийско-зенитный полк вместе со своей армией двинулся на юго-запад. Впереди были бои за Ростов, за Крым. В ледяной воде на руках перетаскивали артиллерийские пушки через Сиваш. Закрепившись на берегу залива, стали готовиться к освобождению Крыма. Не раз под огнем врага приходилось Григорию по тонкому льду пересекать Сиваш, доставлять продукты и боеприпасы. Памятны коммунисту Деревянко бои за город боевой славы России-Севастополь. Беспощадно громили врага, тысячи фашистов нашли свою смерть в море и на суше. После освобождения этого морского форпоста Родины, на груди Г. Деревянко заблестел орден Красной Звезды.

А дальше артиллерийский полк перебросили на северо-запад. Впереди были военные дороги Польши, затем огненные версты пролегали по территории Германии. Он участвовал в штурме Берлина и взятии Рейстага. Артиллерийский расчет, в котором был заряжающим Г. Деревянко, перед решающим штурмом Берлина выпустил по наземным целям сотни снарядов. Во время уличных боев артиллеристы-зенитчики уничтожали прямой наводкой огневые точки врага, расчищая путь пехоте.

День 2-го мая 1945 года коммунист Григорий Деревянко и сегодня помнит до малейших подробностей, будто и не отделяют его многие годы. Тогда над Рейхстагом взвилось Красное знамя Победы. Это был день, о котором мечтали, замерзая в окопах, день, к которому шли через огонь и смерть, теряя боевых друзей и товарищей. Орденом Красного Знамени наградила Родина артиллериста Деревянко за участие в штурме Рейхстага.

После войны Григорий Васильевич вернулся в родной город, вновь стал работать в коллективе локомотивного депо. Сначала кочегаром, затем помощником машиниста паровоза и тепловоза. Бывший фронтовик, кавалер многих боевых наград со всеми железнодорожниками, каждый раз готовится достойно встретить очередной День Победы.

РАЗВЕДЧИК

Жора Кривченко в возрасте 16-ти лет устроился работать в паровозное депо Орск, первоначально, учеником слесаря, а потом доверили трудиться самостоятельно видя в нем смекалистого и трудолюбивого юношу. Пошел трудиться потому, что нужда заела. Отец рано умер, а больная мать не могла содержать семью.

В апреле 1941 года Георгия Кривченко призвали в Красную Армию, вскоре оказался на станции Романовка, где его определили в школу младших авиаспециалистов на стрелка-радиста. Вспыхнула война, которая застала его в школе и все же закончил ее. Получив звание сержанта, но летать не пришлось по неизвестной ему причине. В октябре команда будущих воинов прибыла в г. Тамбов, где дислоцировалась 4-ая воздушно-десантная гвардейская стрелковая бригада. 15-й полк стоял тут в ожидании пополнения. Оказавшись в этом полку, Кривченко изъявил желание стать разведчиком и его сразу зачислили в полковую разведку. Вскоре данный полк занимал оборону под Старой Руссой. После ранения - госпиталь и уже направили в другую часть, где опять стал разведчиком и попадает на Курскую дугу. Из многих военных эпизодов, приведем лишь один.

- Задание ясно? - обратился командир разведроты к командиру отделения Георгию Кривченко.

- Так точно, товарищ старший лейтенант.

- Повторите приказ.

- Скрытно проникнуть в район станции Поньры и во чтобы то ни стало, добыть «языка».

- Что ж, действуйте, товарищи. Ни пуха!..

С наступлением сумерок отделение Кривченко покинуло свою траншею и ползком стало пробираться в сторону противника.

Ночь выдалась тихая, темная и довольно теплая. Не совсем то, что надо разведчику. Ему бы дождь проливной с ветерком! Да разве погоду закажешь.

Изредка над головами проносились яркие зеленые строчки, сопровождающиеся отдаленным - «так-так-так». Это с вражеской стороны били трассирующими. Вот и проволочное ограждение. Короткая передышка - и парни один за другим стали пробираться через заранее подготовленный проход.

- Стоп! - Кривченко дал условный сигнал. Дальше поползет он первым. Путь знакомый, не раз бывал здесь.

Вот и знакомый холм. Здесь надо дать большой крюк, иначе к вражескому окопу, с краю которого расположена пулеметная точка, не подойти незамеченными. Разведчикам определено везло. Почти сразу же вышли к краю окопа и сумели не выдать себя ни единым звуком.

Кривченко первым перемахнул через бруствер. Вслед за ним остальные разведчики. Притаились. Метрах в сорока маячила фигура часового, охранявшего пулеметную точку. Кривченко сжал легонько плечо лежавшего рядом разведчика - сигнал к действию. Тот все понял.

Разведчики с двух сторон стали обходить часового. Расстояние между Кривченко и немцем медленно, но неуклонно сокращалось. И вот мгновение.

Пора! Мощный прыжок, рассчитанный и проверенный не раз ударом ребра ладони по шее, - и охранник безжизненным мешком падает на дно окопа. Связать руки и сунуть кляп в рот «языку» - это уже детали. Осталось сделать последнее - доставить пленника в расположение своих войск. А это порой труднее, чем взять «языка».

В то время раздались чьи-то шаги. Из блиндажа вышел еще один солдат и почти вплотную подошел к разведчикам.

Разведчикам на этот раз, определено везло. И они не могли упустить столь удобный случай. Второго кляпа 'не нашлось, и потому пришлось второму «языку» сунуть в рот солдатскую пилотку.

...Пленных доставили в штаб полка в целостности и сохранности. «Языки» оказались весьма разговорчивыми и показали, что через несколько часов, с наступлением рассвета, немецкие войска на данном участке фронта перейдут в наступление. О намерении врага наше командование догадывалось, но нужно было подтверждение. И вот оно получено. Времени оставалось в обрез, но, тем не менее, его хватило для того, чтобы поднять солдат и подготовить встречу врагу.

После Курской дуги Григорий Кривченко принимал участие за овладение городом Новоград-Волынский, Бердичев, Львов, затем Карпатские горы, преодоление Дуклинского перевала, взятие г. Моравски -Острава и заканчивал войну при освобождении Праги.

За время войны, отважный разведчик трижды был ранен и имеет правительственные награды: орден Красной Звезды, два ордена Славы, медаль «За боевые заслуги» и все юбилейные медали.

Демобилизовавшись, вернулся в Орск и трудился помощником машиниста паровоза, затем тепловоза на котором и доработал до пенсии.

Еще работая, получил известие со ст. Поныри, что юные следопыты разыскивают погибших воинов, чьи имена высечены на памятниках в Поньрях и на Тепловских высотах, там оказались инициалы и фамилия Кривченко. Ему пришлось писать письмо пионерам, что он жив и здоров. Затем съездил, чтобы убедиться, действительно ли он там захоронен. Оказалось - да. Обидная ошибка, но одновременно радостная, что он жив, а мог бы лежать там, с ребятами ковавшими победу над врагом.

КОГДА ПРИКАЗАЛА РОДИНА

Николай Тимофеевич Кутепов в числе 500 комсомольцев в 1935 году был направлен в г. Орск. В 1936 году был принят в члены ВКП/б/, а с 1938 года работал секретарем узлового комитета и инструктором политотдела Орского отделения железной дороги. Вел большую воспитательную работу среди молодежи и всех тружеников отделения. Видел свои плоды и не жалел своих сил на благо своей Родины.

Перед войной был призван в ряды Красной Армии, а к началу войны закончил пехотное училище и получил звание лейтенанта. Направлен для прохождения службы в 957-ой стрелковый полк.

После окончания войны вернулся в свой коллектив и продолжал трудиться с полной отдачей своих сил и способности.

- Все дальше в историю уходят огненные годы Великой Отечественной войны Советского народа против гитлеровских захватчиков. Но память о бессмертном подвиге будет жить вечно, - так говорит при встречах с молодыми людьми, член штаба ветеранов войны и труда Советского района, бывший железнодорожник Н. Т. Кутепов.

Особенно ему памятен первый бой с фашистами, когда он, молодой лейтенант, командовал одной из рот 957-го стрелкового полка. Это было 19 июля 1941 года на Смоленщине. Противник превосходящими силами прорвал нашу оборону и его надо было остановить. Рота Кутепова получила приказ: занять высоту в четырнадцати километрах от Ярцево, а еще точнее - отбить ее у фашистов, уже окопавшихся там.

Первая попытка выполнить приказ не увенчалась успехом. Сильный пулеметный огонь делал невозможным продвижение к высоте. Запросили в штабе полка артиллерийской поддержки. Но пушек было мало и использовались они на другом участке позиции.

Лейтенант Кутепов решил дождаться темноты, а пока изучал рельеф местности до высоты, засек огневые точки противника.

Как не хитрил молодой лейтенант, а пройти ротой ночью по направлению к высоте удалось совсем немного: враг освещал местность ракетами, обнаружил бойцов и немедленно открыл по ним минометно-артиллерийский огонь.

Снаряды и мины густо рвались в цепи наступающих. Рота начала нести потери. Из создавшегося положения было два выхода: немедленно отвести людей обратно в лес и дождаться более благоприятного случая для новой атаки или наоборот, резким рывком вперед, быстро сблизиться с немцами настолько, чтобы артиллеристам было невыгодно продолжать огонь из-за боязни больше перебить своих, чем чужих.

- Вперед, ребята, вперед! - командовал ротный.

И под шквальным огнем пушек и минометов, красноармейцы с криками "Ура!" "Смерть фашистам!" рванулись вперед. Лишь половина роты прорвалась к окопам фашистов. Хваленые фашистские вояки бросились наутек. Высота Безымянная (так "окрестил" её Кутепов) была взята. Гитлеровцы бросили два исправных пулемета и три ручных, много винтовок и автоматов.

Кутепов послал своего ординарца Алексея Булавина в штаб батальона с донесением о победе и запросом: что делать дальше.

Ординарец вернулся с приказом: "Держаться на высоте до особого распоряжения, контролировать проходящую вблизи дорогу, не давая гитлеровцам пользоваться ею на этом

участке". Бойцы начали готовиться к оборонительному сражению: окопались получше, привели в порядок оружие, выставили наблюдателей за местностью.

Рано утром, как только первые лучи солнца позолотили верхушки деревьев, начался артиллерийский налёт на высоту. Взрывы снарядов и мин покрыли её всю от вершины до подножья. Бойцы затаились в траншее. Полчаса показались вечностью, лежали бойцы в гуще непрерывных взрывов. А потом, даже не успев отряхнуться как следует от земли, все увидели наступающих гитлеровцев. Шли они ровной цепью как на учении. Были уверены, видимо, что мало кто уцелел на вершине и поэтому возьмут легко. И уверялись в этом всё больше и больше, совсем не встречая огня.

По ним действительно не стреляли. Но не потому, что некому было стрелять, а потому, что так приказал лейтенант.

- Подпустить ближе. Стрелять только по моей команде! - передавали друг другу бойцы этот приказ. И вот уже остаётся между нашими и гитлеровцами меньше ста метров. Каждую пуговицу на мышинового цвета чужих мундирах рассмотреть можно.

- По фашистскому зверю, огонь! - Крикнул Кутепов.

Застрочили советские "максимы", а также трофейные немецкие пулеметы, раскатисто ударил по наступающим винтовочный залп. Огонь для них был губительным: скошенной травой падали они на землю десятками за считанные секунды. Атака захлебнулась сразу же. Гитлеровцы залегли. А подниматься вновь им не давали. Как кур в ошип, попались они. Их ответный огонь был далеко не так эффективен, как огонь красноармейцев. Ведь гитлеровцы оказались в невыгоднейшем положении: были полностью на виду у наших, которые укрылись за бруствером своей траншеи. Целый час бойцы вели "прополку" в залегших цепях противника. А потом послышалась команда: "Цурюк!" (то есть назад).

Гитлеровцы отошли на исходные позиции, неся большие потери.

В полдень прилетели самолеты с черными крестами на крыльях. Их было двенадцать. Образовав над высотой замкнутый круг, они поочередно пикировали на наших бойцов. От взрывов авиабомб содрогалась земля. Но вот, наконец, все самолеты отбомбились и ушли. Но почти сразу вслед за ними начался новый артналет. На высоте снова густо стали рваться снаряды и мины. И так продолжалось около часа. Фашистам показалось, что уж на этот раз точно никого в живых на высоте не осталось. И они пошли в атаку.

Их снова подпустили совсем близко, а потом открыли огонь из пулеметов и винтовок. Тут они даже залегать не стали, а подставив под огонь свои спины, показали, как они бегать умеют изрядно. Только мало кому из них довелось доказать это окончательно. Красноармейские пули выставили большинству гитлеровцев неутешительные оценки.

И еще раз бомбили немцы наших бойцов, еще раз пытались сровнять их с землей фашистские артиллеристы. Но никто из красноармейцев не дрогнул ни вовремя бомбежек, ни вовремя артналетов, ни вовремя дуэльной стрельбы почти в упор. Враг снова был отброшен.

Стало вечереть. Лейтенант Кутепов послал в штаб батальона ординарца с запросом дальнейших указаний.

Приказ поступил - оставить высоту.

Осталось к этому времени лишь треть роты красных бойцов. Поддерживая раненых товарищей, они покидали Безымянную высоту непообежденными. И уже тогда, душной июльской ночью 1941 года каждый из них знал, что победа над лютым врагом - лишь вопрос времени.

ОН КОВАЛ ПОБЕДУ

Петр Егорович Колесников призывался в армию в январе 1943 года. Приобрел специальность артиллериста и радиста в городе Чебуркуле, имея всего трехлетнее образование. Команду воинов артиллеристов отправили под Харьков в 8-ю Милитопольскую противотанковую бригаду в 435-й артполк, откуда повезли под Ковель. Ранним утром батарея 57 мм противотанковых пушек, заняла ошибочно огневую позицию на ровном поле, а в лесу не далее километра находились гитлеровцы. С восходом солнца, немец из артиллерии вывел из строя все четыре пушки, не дав возможности ни разу выстрелить. Колесников в это время был радистом, об этом по радиации сообщил командиру полка. Тот дал команду, чтобы командир батареи немедленно вывел уцелевшие автомашины с людьми.

В этот же день, Петр Колесников был направлен на передний край, чтобы держал связь с дивизионом «Катюш». Ночь прошла спокойно, а утром немцы вышли из леса тремя цепями в направлении Советских воинов. Почему-то по ним не велся огонь ни из артиллерии, ни из

стрелкового оружия. Петр волновался в ожидании так необходимого приказа. Когда немцы приблизились к нашему переднему краю до трехсот метров, командир передал координат радисту Колесникову, а тот в дивизион «Катюш». Почти сразу прогремел мощный залп и снаряды угодили в гущу наступающих. Когда дым рассеялся, то из наступающих никто не поднялся. Залп был точным.

Под Ковелем артполк пробыл декаду. Всю декаду вел бой как с танками, так и с пехотой. Потом отвели в лес. Получили пополнение и пушки взамен разбитых. Петра Колесникова назначают наводчиком из-за того, что в пополнении таких не оказалось. Он и тут был на своем месте. Его пушка точно накрывала цель.

Когда разбили немцев окруженных в Ковеле, артполк в составе своей бригады с боями продвигался к реке Бук, затем Висла. Участвовал Петр Егорович в освобождении Познани, Холм, Варшавы. Затем трудные, но победоносные дороги на Берлин. В Берлине сержант Колесников бил прямой наводкой по домам, из которых немецкие пулеметчики строчили по нашей пехоте. Уничтожал огневую точку за точкой, чем прокладывал путь пехоте. Расчет катил пушку из улицы в улицу и достиг Рейхстага, где смог наводчик навести пушку на цель и выпустили по этому зданию десятка два снарядов.

После взятия Берлина, противотанковый артполк ввели в один из населенных пунктов, где сразу же на артиллеристов пошли немецкие танки. Головной танк подбивает Колесников, и сразу же позади пушки взрывается вражеский снаряд выпущенный из «тигра». Пушка и весь расчет вышел из строя, чудом уцелел Колесников.

В этот же день, Петру доверили другую пушку и опять был определен наводчиком. Из этой пушки подбивает вражеский бронетранспортер, а затем первым выстрелом поразил самоходку. Потом стрелял по пехоте из автомата потому, что немцы приблизились на бросок гранаты. В этом бою уничтожили 72 вражеских солдата, восемь танков с самоходками и бронетранспортер.

Это был последний завершающий бой с разрозненной группой фашистов. Славный боевой путь Петра Егоровича отмечен правительственными наградами: орденом «Славы» за взятие Варшавы, второй «Славы» за взятие Берлина, а медалью «За отвагу» за форсирование Вислы.

Артполк был переброшен к реке Эльба. На одном берегу были наши, на противоположном - американцы. Американцы сразу из артиллерии обстреляли наши подразделения. За это поплатились наши союзники залпом прославленных «Катюш». После этого залпа, американцы затаились, поняв, что русские не немцы. Это были запланированные пробные выстрелы, чтобы узнать, как на это среагируют советские воины.

Петр Егорович в 1950 году демобилизовался, вернулся в Орск, устроился кочегаром на паровоз, затем трудился помощником машиниста, но потом не прошел медкомиссию и вынужден был уволиться из депо, перешел трудиться в горгаз слесарем, затем пару лет потрудился в теплосетях, откуда и ушел на заслуженный отдых.

ПРЕДАН РОДИНЕ

Иван Тимофеевич Лухманов после войны пришел трудиться опять в локомотивное депо. В то время, руководство депо относилось к бывшим защитникам Родины по-обывательски. Если ты воевал с фашистами, ранен, имеешь боевые награды, ну и что? Все воевали и защищали Родину от иноземцев. Кто с оружием в руках, а кто ковал победу над врагом в тылу своим безупречным трудом. И все это так. Без прочного тыла войну бы мы не выиграли.

По настоящему вспомнили о фронтовиках лишь в 1970 году, когда отмечалось двадцатипятилетие победы войск над фашистской Германией. Каждый фронтовик был отмечен юбилейной медалью, а на предприятиях отметили денежными вознаграждениями или ценными подарками. С этого времени к бывшим фронтовикам стали относиться более внимательней наверное потому, что их с каждым годом становилось все меньше и меньше.

Как-то встретился я с Иваном Тимофеевичем Лухмановым, поинтересовался здоровьем, а потом вспомнили, что подходит дата - 55-летие Победы над фашистской Германией. Вот о чем он рассказал:

- Даже не верится, что столько прошло времени после окончания войны. Совершенно не думал, что доживу до восьмидесяти лет. А хватил лиха, как говорится, по горло. До войны трудился в паровозном депо помощником машиниста, водил поезда, а осенью тридцать девятого призвали в Красную Армию, зачислили сразу в железнодорожные войска и направили на Дальний Восток, где так же пришлось водить поезда. Прослужил там полтора года, а в апреле 1941 года срочно перебросили в г. Львов, где мы почувствовали приближение войны. И не ошиблись. В

первый же день ощутили на себе варварскую бомбардировку вражескими самолетами. Но паровозный парк почти не пострадал, в течение дня, кто с поездом, кто резервом покидали Львов и катили в Восточном направлении. Нас чуть ли не ежедневно бомбили вражьи самолеты, а на бреющем полете поливали свинцовым дождем из пулеметов. Мы катили то напроход по несколько перегонов, то продолжительное время простаивали. Недоезжая до станции Лиски узнали, что враг опередил нас. Дальше путь закрыт. Чтоб врагу не достались исправные паровозы - вывели их из строя, а мы свой пустили под откос. Паровозные бригады разбрелись кто куда. Нами уже никто не командовал, а спасались кто как мог. Я оказался в деревне Белый Колодец, зашел в один из домов, где ласково встретила женщина и сразу предложила, чтобы расстался с красноармейской формой. Дала мне гражданскую одежду и старенькую кепку, куда зашил партбилет потому, что боялся, если попаду к немцам и обнаружат этот документ, то сразу прощайся с жизнью. У милой этой женщины прожил несколько суток и решил пробираться к своим, считал, что там мое место. Простившись с хозяйкой дома и пошел в Восточном направлении. Долго не пришлось шагать. Задержал немецкий патруль в одной из деревень и определили в сарай, где уже находилось немало парней в моем возрасте. За несколько дней, немцы организовали колонну в пятьсот человек и повели на Запад. Мы поняли, что это плен. В одну из ночей я смог сбежать и в основном, ночами, добирался до своих. Несмотря на все сложности в пути в оккупационной зоне, все же не сник, а шел туда, где считал быть полезным для своей отчизны. Оказавшись у своих, где меня определили на пересыльный пункт, а потом, в запасной полк, где обучался военному мастерству. Был уже не железнодорожник, а пехотинец. Боевое крещение принял на Курской дуге, где видел не только горевшие танки с обеих сторон, но и как гибли люди. Но мы дрались, не давая возможности взять врагу в свои руки инициативу. Бои гремели, как днем, так и ночью. Несли потери, причем большие с обеих сторон, но советские воины стояли насмерть, отбивая у врага метр за метром родной земли. В одной из очередной атаки нашей роты, мне не повезло - ранило осколком в ногу. В госпитале города Балашова вылечили рану и направили в училище, где готовили средних командиров, которое успешно закончил с присвоением звания младшего лейтенанта. На экзаменах присутствовал маршал Рокоссовский, чем у каждого повысилось настроение. После училища направили в 8-ю гвардейскую армию, доверили взвод автоматчиков. Пришлось освобождать Польшу, где нас радостно встречало местное население, а вот теперь почему-то русских поляки называют оккупантами. Ведь оккупировала Польшу Германия, а не Россия, а русский солдат освобождал от насилия фашистов совместно с польской армией, в которой немало было наших солдат в форме поляков. Просто обидно, как все перевернули наизнанку. Почти все светлое наших воинов перечеркнуто.

Пришлось мне форсировать Вислу, Одер, причем я не умел плавать, но не робел, даже подбадривал своих подчиненных и мы всегда успешно форсировали водные преграды уверенно на подсобных плавсредствах. А когда вошли в Германию, мне присвоили звание лейтенанта и доверили роту автоматчиков. Продвигались с боями по немецкой земле и наконец-то Берлин - логово фашистов. Настроение у каждого воина было отличное. Мы понимали, что со взятием Берлина прекратится кровопролитие. После мощной артподготовки ворвались во вражеский город. Начались уличные бои. Враг отходил под натиском советских воинов. Дрались за каждый дом, за каждую улицу. Здесь для меня и закончилась война. При пересечении одной из улиц 30 апреля меня ранило в правую ногу, в госпитале города Чернигов поставили на ноги. Выписали инвалидом - 3-й группы. Осенью сорок пятого комиссовали. Вернулся в Орск, стал трудиться вновь на паровозе, а потом на тепловозе машинистом. А в 1974 году ушел на заслуженный отдых и вожусь все лето на своем приусадебном участке.

Иван Тимофеевич отмечен боевыми наградами: орденом Красной Звезды, двумя - Отечественной войны и всеми юбилейными медалями.

Этот труженик как добросовестно воевал, так и трудился в родном депо. Он доволен, что не зря прожил все восемь десятков лет.

ОРДИНАРЕЦ КОМБРИГА

Иван Михайлович Куватов родом из Башкирии, Зелаирского района. В армию призвался в октябре 1942 года. Курс молодого бойца прошел в Култубановке, где освоил специальность пулеметчика. В марте сорок третьего прибыл с группой новобранцев в г. Старый Оскол, где зачислили в пулементный батальон в качестве пополнения. Назначали его вторым номером станкового пулемета системы «Максим».

Вот о чем поведал бывший фронтовик о своем боевом пути:

- Под Белгородом, где-то в середине мая сорок третьего приняли оборонительный рубеж, установили «Максим» в заранее подготовленном месте предшественниками. Перед нами окраина Белгорода, где немец хорошо укрепился. Сектор обстрела был хорошим и знали, откуда может оказаться опасность. Простояли в обороне до конца мая, потом отвели во второй эшелон километров за 20 от переднего края. А 4-го июня, где-то около полуночи была сыграна боевая тревога и вновь заспешили на передовую. Перед рассветом уже заняли предложенный нам рубеж в тот момент, когда враг обрабатывал наш передний край артиллерией. С рассветом заметили шедшие вражеские танки: одна группа шла правее нас, другая - левее. Вскоре увидели, что на нас надвигается вражья пехота. Немцы шли спокойно, наверное потому, что наша оборона молчала. Впереди нас была высокая трава доходившая до пояса. Подпустили врага метров на 200. На этом участке замаскировались из нашего пульбата 9 «Максимов», не считая воинов с ручными пулеметами, винтовками и автоматами. Удар для немцев оказался жестким. Их косили как траву. Уцелевшие залегли, но стоило кому-либо зашевелиться в траве, как туда летели меткие пули. Это вражье подразделение было полностью уничтожено. Спустя пару часов, показалась вновь вражья пехота, опять их подпустили на близкое расстояние и ударили наверняка.

Весь день шла ожесточенная перестрелка. Потери несли обе стороны. Перед закатом солнца узнали, что немец берет нас в полукольцо. Пришлось отходить по единственной лощине, а в сумерки наткнулись на немцев. Бой не приняли, а отклонились в лес. Потом переходили из рощи в рощу и все же смогли соединиться со своими. Из нашего пульбата остались в живых 17 воинов. Остальные геройски погибли на поле боя. Нас сразу зачислили в одно из подразделений, а 13 июня вновь бросили в бой. Уже не стояли в обороне, а в наступлении. Станковые пулеметы надежно поддерживали пехоту, помогая их продвижению. Приходилось то и дело менять позицию, чтоб не отставать от пехоты и не давать возможности противнику вести прицельный огонь. В разгар боя, когда пехотинцы овладели второй линией обороны врага, меня ранило осколком в ногу от взорвавшегося снаряда.

Оказался в полевом госпитале железнодорожной станции Волоконовки. В августе выписали и опять на фронт. На этот раз попал в 219-ю танковую бригаду во взвод разведки. В нашем распоряжении был бронетранспортер и для прикрытия три танка Т-34. Разведка всегда находилась впереди бригады. Мы засекали врага, по радиации сообщали командованию и бригада развивала наступление. Участвовал в боях при взятии Полтавы, Кременчуга. Под Кривым Рогом форсировали Днепр и сходу брали Пятихатку. Затем наша бригада принимала участие по ликвидации Корсунь-Шевченской группировки. При наступлении, в иные дни, бригада продвигалась до 50 километров. Верно, враг пытался застопорить напор танкистов, но это ему редко удавалось. Командир бригады в течение дня несколько раз менял направление, но от основного направления не уклонялся, чем не давали врагу возможности ожидать наше появление, чтоб преградить путь. Мощный кулак бригады появлялся почти всегда в неожиданных местах, чем обеспечивал победу и продвижение нашей пехоте.

После короткой передышки на Украинской земле, бригаду перебросили на Белорусский фронт. Здесь, мы разведчики, так же были на высоте. В одном из жестоких боев, нашу бригаду кинули на прорыв, танки смогли преодолеть вражеское укрепление, прорвали оборону и ринулись вперед, руша тылы противника. Этот рывок врагу наделал немало хлопот. А бригада умело маневрировала по тылу противника, нанося оккупантам не только потери, но и сеяла панику среди гитлеровцев.

Как-то, в ночное время, несколько наших танков оторвались от бригады и совершенно случайно наткнулись на отходившую колонну вражеских танков. Ошибочно пристроились в хвосте, а когда начался рассвет поняли, что катим вместе с врагом. Не долго думая открыли огонь из пушек по вражеским машинам. Семь подбили и смогли оторваться от врага пока он приходил в себя от такой внезапности и дерзости советских воинов.

На железнодорожной станции Уречье под Барановичем, бригада смогла преградить путь двум вражеским эшелонам с живой силой. Из пушек повредили паровозы и несколько снарядов угодили в вагоны. Солдаты покидали вагоны, металась между ними, но их беспощадно били из пулеметов.

Здесь сдались в плен более тысячи немецких солдат и офицеров, которых не могли бросить или вести за собой. Дождавшись наших передовых частей, сдали пленных и снова вперед. Когда Барановичи освободили, нашу бригаду отвели на отдых, где пополнились техникой и живой силой.

Форсировав реку Буг, мы оказались на Польской территории. Тут уже командир бригады

полковник Хлюпин взял меня ординарцем. Ездил с ним всегда на вилесе в сопровождении танка. Наша бригада при умелом командовании комбрига всегда имела успех.

В числе первых подразделений мы ворвались в Варшаву, где в уличных боях уничтожали противника. После Варшавы брали Лодзь и другие города в направлении Берлина. С боями продвигались и по немецкой земле. Воодушевленные победами и превосходством над противником, у каждого воина поднялось настроение и все стремились быстрее разбить врага в собственной берлоге. Со стороны Кюстрина ворвались мы в Берлин. Дрались там за каждый дом, за каждую улицу. Опасность для нас составляли фаустники, но за ними зорко следили автоматчики находящиеся на броне, которые своевременно их уничтожали. Жаль, что бригаде не пришлось брать Рейхстаг, но зато мы тщательно защищали улицы от ошестинившегося врага.

Когда пал Берлин, бригаду отвели от города на проческу лесов, где и встретили День Победы - 9-го мая. Демобилизовался я из Германии в 1947 году весной, вернулся в свое село Петровку, а спустя два года приехал в Орск, устроился паровозным кочегаром в паровозное депо, потом трудился помощником и машинистом на тепловозе. С депо и ушел на заслуженный отдых.

Иван Михайлович отмечен правительственными наградами за ратные боевые дела: двумя медалями «За отвагу», одной «За боевые заслуги», орденом Отечественной войны и всеми юбилейными медалями.

ОНИ И НА ПЕНСИИ ДАЮТ ПОЛЬЗУ

Григорий Владимирович Максимов начинал службу в рядах Красной Армии в 1939 году на Дальнем Востоке в органах контрразведки. С боевыми наградами - орденом Красной Звезды и медалью "За боевые заслуги" приехал в Орск. Посвятил свою жизнь железнодорожному транспорту. Работал начальником отдела кадров отделения, потом финансовым ревизором. Уйдя на заслуженный отдых, не сидел дома. В зимнее время выходит бригадирствовать, воевать со снегом на железной дороге.

Александр Лукьянович Турукин промерял шагами несчетные километры военных дорог. Освобождал Прагу, Будапешт, Бухарест и Вену. Был наводчиком миномета. Если бой заканчивался, бойцы разбирали миномет и делили его на части: наводчик нес ствол, заряжающий плиту. Остальные из расчета несли мины. Минометчики всегда шли чуть позади пехоты в боях, надежно прикрывали пехотинцев. Если отбивались вражьи атаки, били по живой силе. Если в наступлении то били по огневым точкам, уничтожали их или не давали возможности врагу вести прицельный огонь. Эта категория людей очень нужная и необходимая, но почему-то в военное время они были вроде незаметными и мало награждались правительственными наградами. И действительно, трудно было определить чья мина уничтожила огневую точку врага, так как в бою участвуют несколько миномётных расчётов, как 82 мм так и 120 мм. Героизм этой категории воинов считался в том случае, если немцы окажутся в их расположении и будут уничтожены. Но такие случаи редки, а значит не так просто определить их заслуги. А топают пешком как пехота, так и расчёты 82 мм миномётчиков, причём с полным вооружением и боеприпасами. Устают не в меньшей мере, как не больше. Но миномётчики не обижались, а делали своё дело и помогали пехоте, как могли и как все воины ковали победу над врагом. Да и Александру Турукину не пришлось совершить боевой подвиг, а он делал всю войну своё дело. А вот от гибели и ранения никто не застрахован. Получил и Турукин тяжелое ранение, которое не стало поводом для демобилизации. Прошел всю войну, заслужил двенадцать медалей и орден Отечественной войны. Когда демобилизовался вернулся в Орск и устроился кочегаром в паровозном депо. Втянулся фронтвик в тяжелую работу, через два года стал помощником машиниста, потом машинистом тепловоза. Уйдя на заслуженный отдых, продолжительное время был народным контролёром и ежегодно выходил на элеватор, где боролся за сохранность нового урожая, который поступал от хлеборов.

СЛАВНЫЙ БОЕВОЙ ПУТЬ

Иван Николаевич Алтухов родился в 1923 году, в семье крестьянина, в Ново-Покровском районе Оренбургской области. В сороковом году вместе с родителями переезжает в Ташкент где устраивается работать на железную дорогу. У молодого, жизнерадостного парня была мечта посвятить свою жизнь стальной магистрали. Но сбылась она не сразу: вспыхнула Отечественная война.

Получив специальность радиотелеграфиста, он прибывает в 799-й арtpолк 268-ой

стрелковой дивизии. Тут встретил много земляков, ибо эта дивизия состояла из Оренбуржцев. Его направляют радистом в полковую разведку. В марте сорок четвёртого дивизия подошла к важному железнодорожному узлу Тосно. Враг остановил продвижение наших подразделений. Воины отбивались от врага, одновременно закреплялись на достигнутом рубеже. Разведчики, не только полковые, но и батальонные, находились на переднем крае, засекали огневые точки противника. А когда опустилась ночь группа разведчиков, в которую входил сержант Алтухов с рацией, просочились в расположение противника. К утру благополучно вернулись, а спустя несколько дней начался штурм железнодорожного узла.

Сержант Алтухов находился на переднем крае и дублировал координаты, подаваемые артиллерийским разведчиком. Артподготовка началась на рассвете. От мощных взрывов всколыхнулась земля. Как только артиллеристы перенесли огонь в глубину вражеских окопов, пехота ринулась вперёд, смяла очаг сопротивления и углубилась в оборону фашистов. Артиллерийский разведчик и Алтухов продвигались вслед за пехотой и давали новые цели для артполка, который тут же их поражал. Рассвело. Завязались уличные бои в районном центре. Противник местами переходил в контратаки, но советские воины их умело отбивали и на плечах врага врывались в очередную улицу. К исходу дня железнодорожный узел Тосно был полностью освобождён. За непрерывную связь и смелость в бою сержант Алтухов был награжден первой медалью "За отвагу".

Враг отступал под натиском советских войск. Дивизия успешно продвигалась на Запад.

На берегу реки были брошены вражеские траншеи. Их заняли разведчики, а по ту сторону находился противник. Перед рассветом, услышали всплеск воды. Первым обнаружил переправляющихся связист Завадский, который по цепи передал о замеченном. Расстояние между сторонами сокращалось. Капитан Коваленко принял решение завязать бой и одновременно приказал Алтухову, чтоб сообщил командованию о появлении противника.

Спустя несколько минут ожил почти весь наш берег. Оказалось, что немцы шли широким фронтом. Алтухов передал по рации необходимое и тоже открыл стрельбу из автомата. Враг не достиг берега, отошел под градом пуль, неся тяжелые потери.

Только начался рассвет, как противник открыл плотный артогонь по нашей еще неукрепленной обороне. Разведчики засекали огневые точки, а Алтухов по рации то и дело передавал в эфир координат за координатой, и тут же наша артиллерия начинала прицельный огонь. За день наши воины и вместе с ними разведчики артполка успешно отбили одиннадцать вражеских атак. Когда была отражена последняя, враг в бессильной злобе покрыл сплошным ковром наш передний край, и один из снарядов угодил в бруствер траншеи, где находился капитан Коваленко, связист Завадский и сержант Алтухов. Осколками всех троих ранило, к счастью, легко. За этот бой Алтухов был награжден орденом Славы III-ей степени.

Сержант Алтухов отлежался на госпитальной койке, вернулся в свой родной полк. Шел январь 1945 года. Победоносные бои уже гремели на территории врага. 268-ая стрелковая дивизия успешно продвигалась в заданном районе. Враг был зажат в Курляндии, блокирован с моря и суши. Но оказавшиеся в мешке вражеские дивизии, продолжали ожесточенно сопротивляться.

Рота автоматчиков со взводом артразведки шла впереди и перед рассветом наткнулась на брошенные немцами блиндажи и землянки. Пока их обследовали, стало светло, и подразделение было обнаружено противником. Завязалась ожесточенная перестрелка.

Алтухов сообщил командиру артполка майору Скворцову о создавшемся положении. Тот приказал удерживать занятый рубеж до подхода подкрепления. Немцы накапливались, подходили свежие силы не только с фронтального направления, но и обтекали смельчаков с флангов. Отходить среди белого дня по открытой местности бессмысленно, да и отвыкли советские воины пятиться.

Немцы поняли, что перед ними небольшие силы, решили смять подразделение любой ценой. Вот показались три вражеских танка. Помощи нет, Алтухов по рации вызывает огонь на себя. Майор Скворцов, видимо, почувствовал неладное, переспросил, но Алтухов настоял на своем.

Прогремел первый залп нашей артиллерии. Снаряды разорвались впереди танков. Вторым залпом один был подбит.

- Беглый, дайте Беглый! - кричал в трубку Алтухов.

Снаряды накрыли залегшего врага, солдаты поднимались и бежали назад. Попятились и уцелевшие танки. Фашисты отошли. На счастье, ни один наш снаряд не угодил туда, где находились разведчики с автоматчиками.

Спустя четверть часа, на помощь пришел стрелковый батальон. За этот бой сержант Алтухов был награжден второй медалью "За отвагу".

Отгремели победоносные салюты и фронтовики возвращаются к мирному труду. Решил остановиться в Орске Алтухов. Устроился работать на станции приемосдатчиком поездов. Затем продолжительное время работал ревизором, а с 1975 года его назначают начальником вокзала станции Орск, где проработал на совесть до пенсионного возраста.

САПЕР

...Самолет дрожал и трясся словно от возбуждения, переданного ему пассажирами, словно не терпелось ему сорваться с бетона отбитого недавно у врага аэродрома и взмыть ввысь. Но вот двигатели взревели с большей силой. Прибавлены обороты. Машина медленно покатила по взлетно-посадочной полосе...

Их было восемнадцать. Все они из 203-го инженерного полка. Никому из них до этого не приходилось опускаться из-под облаков на землю на парашютах. Всем надо будет сделать это через несколько часов.

Группа саперов, которая должна была десантироваться во вражеском тылу в районе Смоленска, возглавлял лейтенант Юнаков. Он-то и должен был вывести ее к цели - шоссейным дорогам, ведущим к Смоленску.

...В салоне самолета замигала красная лампочка: знак - приготовиться. Хотя и ждал этого мгновения Андрей Новичков, а все равно замирало сердце, пробежал по спине противный холодок. Страшновато было прыгать в бездну. Добро бы еще днем, а то ведь ночью... Но вот десантники выстроились в цепочку, открылась дверка самолета, и в салон ворвался холодный, и как показалось Новичкову, сырой воздух. Один за другим десантники ныряли в ночную темень

Все вышло как нельзя более удачно. Через несколько минут людей с Большой земли уже радостно тискали в своих объятиях партизаны.

А на следующий день саперы вышли на боевое задание. В сумерках начали минирование дорог. В центре шоссе установили четыре противотанковые мины, ближе к обочине в шахматном порядке противопехотные. Минирование производили сразу на нескольких участках. Группу, в которую вошел Андрей Новичков, возглавлял старшина Чулков. В помощь им было придано несколько партизан. Они-то и предложили саперам сделать "маленький фейерверк" - не ограничиваться тем, что на минах подорвется вражеская техника, а добавить еще огоньку из автоматов и пулеметов. Это не входило в программу группы, но старшина, взвесив все "за" и "против", дал согласие.

Вскоре на заминированный участок вышла колонна вражеских машин. Вот одна из них, головная, миновав первые три мины, взорвалась на четвертой. Следом взрывается вторая машина. Из нескольких десятков грузовиков посыпались на землю фашисты. Тут-то и заработали автоматы и пулеметы партизан и десантников.

За успешное выполнение задания все группа минеров была представлена к правительственным наградам. Ефрейтор Новичков награжден первой медалью "За отвагу".

Потом инженерный батальон выполнял множество новых боевых задач. За штурм Берлина А. Новичков был награжден еще одной наградой-орденом Красной Звезды. Вторую медаль "За отвагу" Новичкову было суждено получить в войне с милитаристской Японией.

... Перед наступающими советскими войсками встал хребет Большой Хинган. Разведка донесла, что по всем тропам установлены вражеские доты. В лоб не пойдешь - укрепления сильные, а подходы заранее пристреляны. Тут-то и пришло решение: уничтожить огневые точки саперам.

Под покровом ночи советским солдатам удалось незаметно подобраться к дотам и заминировать. Задача, возложенная на саперов, была с честью выполнена. Увидев, что большинство укреплений взорвано и надеяться более не на что, японцы подняли белый флаг.

Все участники этого ночного рейда были отмечены орденами и медалями. Среди награжденных медалью "За отвагу" был и наш земляк Андрей Новичков.

После окончания войны А. Новичков работал слесарем в вагонном депо станции Орск до пенсионного возраста. В основном ремонтировал автосцепки, которые нередко транспортировал на тележке по цеху и до вагонов. Труд неимоверно тяжелый, но Новичков этой специальности посвятил всю свою трудовую жизнь.

ВСЕГДА В СТРОЮ

Владимир Степанович Марадудин - орчанин. В школе учился прилежно и успешно закончил девятилетку с педагогическим уклоном. В 1927 году его направляют работать учителем в деревню. Был активным участником в ликвидации неграмотности на селе и проведении коллективизации. В молодом парне была неисчислимая энергия. Он никогда не считался с личным временем. Днём учил детей премудростям науки, вечером преподавал взрослым азы грамматики и русского языка.

В 1937 году Владимир Степанович заканчивает Куйбышевский педагогический институт, и его направляют для продолжения трудовой деятельности в 33-ю железнодорожную школу города Орска. Здесь он показал себя способным учителем. Но вспыхнула Великая Отечественная война, и вскоре Марадудин был на фронте.

Спустя несколько дней, как Владимир Степанович принял миномётный расчёт, был получен приказ форсировать реку Десну. Стоял знойный июльский день, и видимость была прекрасной. С замиранием сердца вышли воины к реке. Миномётчики несли на себе в разобранном виде - миномёты, мины. Расчёт за расчётом окунался в воду, благо, что в этом месте река была мелководной, но форсирование её было тяжёлым. Враг хорошо видел шедших и старался накрыть их огнём.

Быстро преодолев водный барьер. Наши воины выбегали на противоположный берег, устанавливали миномёты и сразу открыли огонь по наступающему противнику, пытавшемуся смять наши передовые подразделения. Плотный огонь миномётчиков рассеял наступающих и врагу пришлось залечь.

Командир роты капитан Куликов понял, что миномёты необходимы для поддержания пехоты, но не мог осмелиться дать команду об открытии огня. Он посылает одного из миномётчиков, чтобы установить связь с нашими подразделениями, которые вели бой. Миномётчик бегом побежал выполнять приказ, но был сражен вражеской пулемётной очередью. Командир посылает второго. Та же участь. Куликов вызвал Марадудина и приказал:

- Товарищ сержант, необходимо наладить связь с нашим батальоном или полком.

Владимир Степанович, как показалось ротному, машинально ответил: "Есть!" и тут же бросился выполнять приказ. Он хорошо видел опасную зону, на которой уже погибли два бовых товарища. Решил её проползти. Пули роем вьются вокруг него. С трудом преодолев простреливаемое противником место, поднялся на ноги и стремительно побежал. Вскоре он стоял перед командиром полка.

За личную храбрость и выполнение боевого приказа сержант Марадудин награждается медалью "За отвагу".

Начались боевые будни для Владимира Степановича. В одном из боёв был контужен, отлежался в санбате и опять в свою миномётную роту. В ноябре сорок третьего стал членом коммунистической партии.

На рассвете 1-го августа сорок четвёртого года 969 стрелковый полк сходу начал переправу многоводной реки Вислы. Миномётчики подошли к реке тогда, когда уже ярко светило солнце. Речной глади никто не видел, она бурлила от фонтанов снарядных взрывов.

Каждый расчёт занял по лодке и поплыли к противоположному берегу, где на небольшом пятачке гремел бой. Наши передовые подразделения расширяли захваченный у противника плацдарм. Только лодки выскользнули из камышей, как между ними начали рваться снаряды. Рассредоточились, и воины уверенно приблизились к намеченной цели. Быстро сняли миномёты с запасом мин и устремились на помощь к своим. Подоспели кстати. Стрелковые роты отбили три вражеские контратаки. Противник готовился к очередной.

Расчёт Марадудина одним из первых оборудовал огневую позицию и ждал приказа об открытии огня. Сержант хорошо видел накапливающуюся вражескую пехоту. Только враг поднялся, как по нему залпом ударили восемь миномётов. Мины легли впереди идущих, а следующий залп угодил в гущу. Враг заметался по полю, пытаясь выйти из губительного огня. Этим воспользовались стрелковые роты и ринулись на врага. Противник кинулся в бегство.

За умелое форсирование реки и успешное ведение огня сержант Марадудин награждён второй наградой Родины - орденом Славы III степени.

С наступлением сумерек противник отошел к высоте. Вслед за ним по-пластунски и короткими перебежками продвигались наши воины. Гитлеровцы распознали замысел нашего командования и повесили осветительные ракеты. Но уже ничто не могло остановить советских солдат. Роты достигли намеченного рубежа и стремительным броском овладели высотой. Так в

короткой схватке враг был разбит.

На высоту прибыл командир полка. В ночной тишине раздался его хриловатый, но отчётливый голос: "Слава матерям, вырастившим таких сыновей!"

Такая похвала была уместной. Наши воины решили почти невозможную задачу ценой малых потерь. Отсюда теперь контролировались все дороги противника, проходившие вблизи. На следующий день наши подошедшие свежие силы успешно расширили плацдарм.

Все участники этого боя были награждены орденом Славы, а сержант Марадудин получил орден Славы II степени.

Очередной, памятный бой происходил в Чехословакии. Перед тем, как выдвинуться пехоте на рубеж атаки, наша авиация хорошо обработала передний край противника. Пока там рвались бомбы, Марадудин отдал команду своему расчёту:

-Координат известен. Мин не жалеть, чтобы ошеломить врага!

И началась артподготовка. Вражеская оборона покрылась сплошными взрывами. Расчёты дружно работали. Спустя четверть часа, стволы миномётов стали огненными, к ним невозможно притронуться, но на это никто не обращал внимания.

Только артогонь был перенесён в глубину вражеской обороны, как прогремело русское "Ура!" и воины без особого труда ворвались в город Прагу. В праздничный день второго мая начались уличные бои, а закончились лишь шестого. Миномётному расчёту сержанта Марадудина приходилось уничтожать вражеские огневые точки на чердаках, крышах, а нередко отбивались стрелковым оружием, когда налетали разрозненные группы противника.

К исходу шестого мая наши подразделения овладели городом. Взяты большие трофеи, 42 тысячи пленных во главе с комендантом города.

Владимир Степанович получает звание старшины и награждается орденом Отечественной войны II степени.

Отгремели победоносные бои. Враг повержен, раздавлен в собственной берлоге. Наступили мирные дни.

Начались увольнения в запас. Подошла очередь и старшины Марадудина. В первых числах ноября сорок пятого демобилизовался и возвратился в родной город, а через несколько дней приступил к работе в 33-ей железнодорожной школе. Вскоре назначается директором этой школы, а в шестьдесят третьем году получает почетное звание "Заслуженный учитель школы РСФСР". С 1974 года на заслуженном отдыхе.

СОЛДАТ ВСЕГДА СОЛДАТ

В последних числах февраля 1943 года особенно ожесточенными были наступательные бои под городом Ржевом. Советским войскам приходилось наступать по болотистой местности, которая не замерзала даже в самую лютую стужу, хлюпала под ногами.

Группа артиллеристов и помогавших им пехотинцев тащила по темному месиву 76-миллиметровую пушку. С солдатских лиц ручейками скатывался пот, будто шли они под дождем.

Остановились передохнуть. Разогнул гудящую спину и девятнадцатилетний командир орудия Иван Коваленко.

- Ребята, еще километра два-три, и мы выйдем в заданный район, - сказал он. - Тогда у нас работа легче будет: зарядил, навел, выстрелил, и все. А сейчас поднажать надо, ребята!

Сказал он это весело, будто и не ломила его молодые кости усталость, будто не гнуло его к земле.

Солдаты уже в который раз подивились неунывающему характеру своего командира, и им будто полегчало. Они снова «впряглись», в орудие и из последних сил его тащили.

К тому времени Иван Коваленко был уже обстрелянным воином: воевал почти год.

А вот и Ржев виден. Войска завязывали сражение за него прямо с ходу, благо артиллерия шла в одних рядах с пехотой, есть чем подавлять огневые точки врага.

На окраине, где в порядках наступающих войск шло орудие Ивана Коваленко, бой был особенно трудным. Здесь противник пристрелял буквально каждый метр земли из своих долговременных огневых точек.

Дот, который был «поручен» расчёту орудия Ивана Коваленко, не давал пехоте даже поднять головы, не то что идти в атаку.

Иван попробовал вести огонь по доту с закрытой огневой позиции. Не получилось, слишком много снарядов требовалось истратить на его «обработку», а главное - слишком много времени. И молодой командир принимает решение: выкатить орудие вперед, чтобы вести огонь

прямой наводкой. Такая стрельба гораздо точнее, и снаряды при ней с большой силой поражают цель.

- Молодец, наш железнодорожник! - одобрил вывод орудия вперед командир артполка полковник Торопов. - Если он решит поставленную задачу, надо тогда представить парня к награде.

Гитлеровцы, конечно, сразу поняли, с какой целью русские выкатили пушку вперед и открыли по расчету шквальный огонь.

- По амбразуре! - скомандовал Иван. - Бронебойным! Огонь!

Мины рвались вокруг, не переставая. Однако артиллерийский расчет их вроде бы и не замечал, четко выполняя приказания своего командира.

Раз, другой, третий грохнуло орудие, а четвертый снаряд влетел в развороченную пасть дота и заставил замолчать навсегда.

Тут же грянуло победоносное «Ура!» поднявшимися в атаку пехоты.

За смелость и решительность в боях за освобождение города Ржева Иван Коваленко был награжден медалью «За отвагу».

В конце июля 1944 года резвернулись тяжелые бои в предместьях города Каунас. Фашисты с упорством отчаяния отстаивали свои позиции, но противостоять натиску советских воинов не смогли. Орудие Ивана Коваленко, как и все пушки его артполка, шло в первой цепи и прямой наводкой заставляло замолчать одну огневую точку за другой.

Ворвались в город. Улицы его были узкими, чрезвычайно неудобными для артиллеристов. Но они приспособились и тут.

На одном из перекрестков гитлеровцы приостановили наступление наших воинов сильным пулеметным огнем. Вражеский пулемет угнездился в подвале большого дома.

- Перебросьте туда орудие нашего железнодорожника! - распорядился полковник Торопов.

Через полчаса расчет Ивана Коваленко уже открыл огонь по огневой точке, бронебойными снарядами разворачивая толстую стену.

1-го августа Каунас был полностью освобожден от фашистов. Тысячи советских воинов в боях за него покрыли себя неувядаемой славой, стали кавалерами правительственных наград. Грудь артиллериста Ивана Коваленко украсил орден Красной Звезды.

А еще через несколько месяцев, в апреле 1945 года, за отличие в боях по прорыву вражеской обороны под городом Пилау Иван Коваленко был награжден орденом Отечественной войны первой степени.

Войну он закончил в Кенигсберге. Демобилизовался в конце 1946 года и, вернувшись в Орск, устроился работать в вагонное депо токарем.

В труде Иван Коваленко также добросовестен, как и в ратном деле. Об этом красноречиво свидетельствует орден Трудового Красного Знамени, которым отмечены высокие показатели в работе, добросовестное отношение ветерана к порученному делу. Кроме того, он удостоен многих Почетных грамот, благодарностей, премий и ценных подарков.

В родном коллективе Иван Ефимович стал главой рабочей династии. Здесь трудится его родной брат и сын. Общий стаж семьи Коваленко превышает 90 лет.

АВИОМЕХАНИКИ ТОЖЕ СТРЕЛЯЮТ

Погожим выдался тот октябрьский день 1943 года. На аэродроме близ железнодорожной станции Мур-маши, что северо-западнее Мурманска, большая часть ястребков (так называли тогда в армии и народе самолеты-истребители) была на задании, остальные укрыты в капонирах.

Вдруг из-за сопки показался наш истребитель. По всему было видно, что он подбит и «тянет» до своего аэродрома. А за ним гнался вражеский «мессершмит».

К зенитному пулемету, стоявшего недалеко от штабной землянки, бросился сам командир полка майор Неронов. Но на полпути его обогнал стремительно бежавший крепыш в зеленой гимнастерке с сержантскими погонами.

Парень сноровисто встал за пулемет, поймал в перекрестие черную «осу» и нажал на гашетку. Длинная очередь трассирующих пуль прошла совсем рядом с «миссершмитом». Тот начал отварачивать. Но вторая очередь полоснула его по крыльям, кабине, борту. Вражеский самолет перевернулся и с грохотом врезался в скалу.

На весь Карельский фронт прославился тогда сержант Василий Скребков. Его гимнастерку украсил первый знак солдатской доблести - медаль «За отвагу».

Были еще эпизоды, которые никогда не забыть ветерану.

Около года спустя, теплым августовским днем был такой случай. Вражеский «мессер» гнался за подбитым ястребком над аэродромом. Наш летчик неожиданно и круто взял в сторону, фашист сразу не среагировал, все еще летел по прямой. И сбоку в его самолет врезалась длинная очередь ястребка. «Мессершмит» вспыхнул и свечой пошел к земле. В тот же миг летчик выбросился из него на парашюте, который ветром понесло в сторону.

- Сержант Скребков, рядовой Балашов! - позвал майор Неронов.

- Мы здесь! - бросились к нему.

- Приказываю настичь и доставить сюда вражеского летчика. И живым, непременно живым!

- Есть доставить сюда летчика живым! - повторил приказание Скребков. И вместе с Балашовым устремились в сторону, куда относилось парашют. Вскоре они достигли места приземления гитлеровца, где валялся брошенный парашют.

С минуту они постояли, определяя, куда враг мог податься. Конечно, в долину, которая начиналась совсем близко. В гору ему идти никак нельзя - быстро будет обнаружен. Назад тем более - там аэродром.

Ускорили шаг, временами переходя на бег. Одновременно зорко следили за местностью. Ведь если летчик обнаружит их первым, то может устроить засаду.

Так они шли и бежали около двух часов. Уже сомнение стало закрадываться в душу Скребкова: не ушел ли враг? Да нет, не может быть - преследование велось, как говорится, по горячим следам.

Вдруг Скребков увидел, как мелькнула между деревьев человеческая фигура. В силуэте угадывалась форма летчика. Он!

- Саша, я засек его, - сказал товарищу Скребков. - Смотри в сторону, вот тех сосен... Увидел гитлеровца и Балашов.

Теперь стало ясно окончательно: врагу не уйти.

- А если заметит и стрелять начнет, как поступать? - спросил Балашов.

- У него же только пистолет! Много не настреляет, - сказал Скребков. - А в него не целься. Если что, бей поперек головы.

Первого летчик заметил Балашова. И сразу же открыл по нему огонь из пистолета, укрывшись за сосной. Балашов занял такую же позицию и открыл ответный огонь из автомата, стараясь упаси бог, не попасть в «языка». Увлеченный поединком с одним, гитлеровец не заметил, как сзади к нему подкрался другой советский воин. Вот уже Скребков отчетливо видит взмокший затылок немецкого летчика, пистолет в волосатой руке. Пора брать.

- Хэндэ хох! - крикнул Скребков.

От неожиданности летчик уронил на землю свой пистолет. Потом медленно поднял обе руки.

Его тут же обыскали. Под комбинезоном летчика Скребков увидел погоны полковника. Матерый асе попался! Ему было лет сорок. Оба советских солдата годились ему в сыновья. Надо же, мальчишки в плен взяли.

В штабе полка, когда закончился допрос, полковник попросил показать ему летчика, который, сам будучи подбитым, сбил его. Ему показали на молоденького лейтенанта Гаврилова. Опять юнец! Гитлеровец окончательно сник. А майор Неронов сказал ему:

- Нет, господин полковник, таких парней ни вам, ни кому другому победить не удастся!

Полковник кивнул головой в знак согласия. За этот подвиг Родина наградила Скребкова орденом Красной Звезды.

Третья боевая награда медаль «За боевые заслуги» украсила грудь воина в апреле 1945 года. На аэродроме приземлился наш горящий истребитель. Раненый летчик не мог вылезти из кабины. Первым догадался об этом Скребков. Он вытащил летчика из самолета, отнес его в укрытие. И только успел это сделать, как самолет взорвался...

Домой, в Орск, авиамеханик Василий Дмитриевич вернулся весной 1947 года после демобилизации. Вскоре устроился в вагонное депо слесарем по ремонту вагонов. С первого дня начал трудиться так же добросовестно, как и воевал.

НЕБО И ЗЕМЛЯ

Валентин Вайцехович Валесяк, после окончания десятилетки пришел в вагонный участок ПТО станции Айдырля. Оформился учеником слесаря в 1937 году. Эту специальность освоил быстро, стал самостоятельно трудиться осматривателем вагонов, поездным вагонным

мастером. В 1939 году призвали в Красную Армию. Был зачислен в авиационную школу. В мае сорок первого закончил и продолжал службу в Забайкальском военном округе в должности авиаштурмана. За два дня перед войной, он в составе своего полка сделал перелет к Западной границе.



На снимке: В. В. Валесяк

Штурман скоростного бомбардировщика четко выполнял боевые задания командования. Бомбили скопления вражеских войск, танковые колонны и другие объекты. - Вылеты были частыми, - вспоминает Валентин Вайцехович. - Но до сих пор хорошо помню один из них. Октябрь 1941 года. Под вечер разбомбили несколько эшелонов с военной техникой на железнодорожной станции. Освободившись от груза, взяли обратный курс. Скорость заметно прибавилась. Погода была облачной. И вдруг впереди по курсу обнаружили летевшие самолеты, но сразу не смогли распознать. А когда еще более приблизились, поняли, что самолеты фашистские. Как командир головного звена, принял решение - атаковать. Начал набирать высоту. За нами последовали остальные. Оказавшись над врагом, стали атаковать фашистских стервятников. Наш самолет стремительно приближался к «юнкерсу». Длинная очередь из пулемета стрелка-радиста, и самолет вспыхнул, а спустя пару минут взорвался и развалился на куски в воздухе. Тоже самое сделали и наши товарищи. Объятые пламенем падали на землю один за другим бомбардировщики врага. Строй немецких самолетов нарушился. Некоторые сбрасывали бомбы, чтоб освободиться от груза и спастись бегством. Вражеские самолеты исчезали из вида один за другим, но мы их не преследовали из-за того, что горючего в баках было в обрез. Не дошли и на этот раз «юнкерсы» до Москвы, сбросили бомбы не там, где намечалось.

Потом были другие бои, ранения. И когда офицеру Валесяку не разрешили летать на самолетах, он освоил профессию зенитчика и стал охранять небо от гитлеровских стервятников. Участвовал в освобождении Европы от фашистской чумы, брал Берлин, и честно исполнив свой долг, вернулся к мирному труду - на железнодорожный транспорт.

В. В. Валесяк, сразу оформился осмоторщиком вагонов, потом трудился мастером, начальником производственно-технического отдела. По примеру Гагановой попросился начальником отстающей смены и вывел ее в передовые. Он никогда не искал легких дорог, а шагал своей, которая приносила пользу коллективу, обществу.

На груди у этого труженика ордена Красной Звезды, Красного Знамени, медали. За доблестный труд на мирном поприще награжден орденом Трудового Красного Знамени. 17 лет избирался секретарем партийной организации цеха эксплуатации вагонного депо.

По стопам отца пошли и дети. Сын Владимир начинал слесарем, учился, а затем был выдвинут на должность заместителя начальника вагонного депо. Дочь Светлана трудится в железнодорожном ОРСе. Многие годы вместе с фронтовиком шагает его супруга - педагог Александра Николаевна.

БОИ МЕСТНОГО ЗНАЧЕНИЯ

В печати и по радио часто сообщалось во время Отечественной войны в сводках от Советского информбюро, что там-то и там на фронтах идут бои местного значения. Такие сводки и сам читал в фронтовых газетах, что бои идут левее Старой Руссы. На мой взгляд и эти бои имели

важное значение, где гибли люди с обеих сторон.

Расскажу лишь об одном эпизоде, который происходил с утра 1-го февраля 1944 года. Наша 137 ударная стрелковая бригада после утомительного ночного марша, на рассвете, оказалась на переднем крае противника, которого к нашему удивлению на месте не оказалось.

Наша автоматная рота первого батальона вышла на опушку леса, впереди просматривался небольшой овраг, а за ним извилистая траншея, изуродованная воронками от снарядов. Мы слышали артподготовку, пулеметную стрельбу когда приближались, в это морозное утро, а морозец был в пределах 30 градусов.

Лейтенант Ганов, наш командир роты, отдал команду продвигаться вперед. И вот под ногами вражья оборона, повсюду валяются трупы немецких солдат из некоторых еще сочилась кровь. Мы поглядывали по сторонам, но почему-то не видели ни немцев, ни наших, но знали, что немец без боя вряд ли отдаст оборонительный рубеж.

Первоначально шли развернутой цепью, а когда вошли в лес, то уже пошли колонной по проселочной дороге. Вековые деревья со снежными шапками стояли по обе стороны дороги. Временами видели дятлов перелетающих от одного хвойного дерева к другому. Это успокаивало. Прошли не больше шести километров, как вновь оказались на поляне, а впереди небольшая возвышенность из которой по нам ударило сразу несколько пулеметов. Мы мгновенно плюхнулись в снег и начали отползать к лесу. Поняли, что враг не ушел, а значит предстоят бои.

В лесу, у дороги, мы автоматчики ожидали очередного приказа. Ганов послал связного к комбату, тот быстро вернулся и передал ротному очередной приказ и он повел нас по глубокому снегу в лесу в обход бывшей деревни Глухой Горушки, в которой не осталось ни одного дома, а состояла из дотов и блиндажей.

Когда обошли Глухую Горушку, на опушку леса уже не выдвигались, а затаились за мощными стволами деревьев. Отчетливо видели впереди себя этот бывший населенный пункт. Почему-то лежали и мерзли на холодном снегу. Вдруг Глухая Горушка вновь ожила и ударила по нашей стрелковой роте, которая выдвигалась для атаки, но вынуждена была залечь. Началась ожесточенная перестрелка с обеих сторон.

Ганов подал команду в атаку. Мы бегом бросились, пересекли хорошо укатанную шоссеиную дорогу, поднялись на возвышенность. К нашему счастью по нам не велся огонь, наверняка немцы нас еще не заметили, да они и не ждали с тыла советских воинов. Мы бросились к блиндажам и дотам и начали уничтожать врага.

Немцы находились в траншее, которые били по нашей стрелковой роте. Когда мы оказались в этом населенном пункте, стрелковая рота тоже пошла в атаку. Немцы поняли, что русские с обеих сторон и поспешно покидали занимаемый рубеж. По отступавшим падали из стрелкового оружия, а те кто задержался в дотах стреляя из пулеметов, были уничтожены, кто гранатами, кто автоматными очередями.

Противник отошел в сторону деревни Сокорино. Стрелковой роте было приказано занять оборону на новом рубеже, а мы автоматчики продолжали обследовать блиндажи с дотами. Немец бросил четыре станковых пулемета с большим запасом металлических пулеметных лент.

Автоматчики разместились по блиндажам, выставив для наблюдения несколько воинов.

Прошло где-то около двух часов, как немецкая артиллерия ударила по Глухой Горушке. Снаряды кучно взрывались по бывшему населенному пункту.

Показалась вражья пехота. Комбат Келин приказал Ганову, чтоб роту повел во фланг наступающих. Ротный выполнил приказ, оставил лишь на горе восьмерых автоматчиков, которые могли обращаться с трофейными пулеметами. В это число попал и я. Вместе с Женькой Ивановым вынесли из дота пулемет, облюбовали место на крыше блиндажа. Заташили туда пулемет и в этот момент прекратился артобстрел, а вражья пехота поднялась в атаку. Наши пехотинцы открыли стрельбу. Застрочили и трофейные пулеметы. Я отчетливо видел шедших через прорезь щитка пулемета, навел на атакующих, нажал на гашетку и длинной очередью ударил по ним. Атака захлебнулась и завязалась перестрелка. А наша автоматная, тем временем, зашла во фланг противнику, ожидала, когда немец вновь поднимется в атаку.

Вражеская артиллерия вновь ударила по Глухой Горушке. Мы с Ивановым спустились в блиндаж, чтоб уберечься от осколков. Спустя полчаса, арт-огонь прекратился. Враг опять поднялся в атаку, а я с Ивановым вновь на блиндаже. Когда выбегали, увидели, что слева немец обошел и беспрепятственно приближался к Глухой Горушке, воспользовавшись моментом, когда их подразделение начнет атаку.

Я развернул пулемет, навел и ударил длинной очередью, а Иванов из автомата. Несколько

бегущих упали в снег скошенные пулями, остальные бежали в направлении данного населенного пункта. Вот ударил еще один трофейный пулемет, а за ним наш - ручной и несколько автоматов. Бежавшие были вынуждены залечь. Да и те, кто поднялся в лоб, по ним наши воины открыли стрельбу, а автоматчики ударили во фланг. Немцы не выдержали, побежали в обратную сторону, а те, что к нам зашли во фланг, вновь поднялись, но тут уже плотность нашего огня увеличилась, так как помог один из взводов стрелковой роты. Атакующие залегли, а потом начали отползать назад под свист наших пуль.

Бой закончился нашей победой и автоматная рота вновь вошла в Глухую Горушку во весь рост.

Этот бой для врага стоил не менее ста убитыми, а автоматчики потеряли семерых и два десятка стрелковая рота.

В этот день немцы больше не пытались выбить нас из Глухой Горушки. Оказывается этот населенный пункт был очень важен потому, что мы перерезали шоссейную дорогу Старая Русса-Холм. А к вечеру узнали, что прорывала оборону одно из наших подразделений, которое начало расширять, а для нас оставила впереди лежащий участок, который смогли занять и лишив врага в первый же день важного укрепленного пункта, а главное нарушили транспортную связь между двумя городами, которые еще находились в руках врага.

ВМЯТИНА НА ОРДЕНЕ

Федор Федорович Валявин, окончил школу младших командиров, а в конце тридцатых годов в звании старшины был направлен в 83-й гаубичный полк 60-й стрелковой дивизии. Назначили старшиной батареи. Работы хватало от подъема до отбоя, но Федор Валявин находил время, чтоб совершенствовать боевое мастерство артиллериста. Всегда на стрельбищах показывал отличные результаты. Очень сгодились старшине воинское мастерство во время финской войны, когда он одним снарядом уничтожил двух снайперов, а на груди Валявина появилась первая правительственная награда - медаль «За боевые заслуги»

Вскоре началась Отечественная война. Старшина Валявин впервые встретился с фашистами под Львовом, где вспыхнули тяжелые бои с превосходящими силами противника. После ранения его направили в 613-й стрелковый полк 93-й стрелковой дивизии. Во время штурма Турецкого вала в Крыму стрелковый взвод одним из первых оказался на этом укрепленном рубеже и отбивал яростные контратаки гитлеровцев, дожидаясь подкрепления. За эту операцию старшина Валявин был награжден орденом Красной Звезды.

И вот легендарный Сиваш. Его Валявин форсировал будучи командиром расчета 76 миллиметровой пушки. Стоя по пояс в холодной воде, продвигали бойцы пушки вперед. Вместе со стрелковыми подразделениями заняли плацдарм на Крымской земле. В течение суток расчет Валявина трижды вступал в бой с наседавшими танками врага, пытавшиеся смять отважных воинов. Но смелость, смекалка и мужество советского солдата не позволили врагу взять инициативу в свои руки. На поле боя дымили гитлеровские танки, два из них уничтожил расчет старшины Валявина, за что он получает орден Отечественной войны II степени.

Бои на Крымской земле были тяжелыми. При штурме Сапун-горы командир стрелкового взвода был ранен, и в бой повел старшина Валявин. Немцы хорошо понимали, что это ворота к Севастополю, и пытались любой ценой их вернуть. Контратаки следовали одна за другой. К позиции взвода враг смог приблизиться на бросок гранаты. И тут Валявин показал свои командирские способности, подняв бойцов в рукопашную схватку. Она длилась всего несколько минут, и враг не выдержал, кинулся в бегство. А когда воины опять заняли свои боевые места, один из них подошел к командиру и сказал:

- А звездочку твою помяло...

Валявин взглянул на орден и увидел вмятину на нем, что спасло ему жизнь. За этот бой на его груди появилась медаль «За отвагу».

Потом были еще бои, прибавлялись награды. В октябре 1945 года Федор Валявин демобилизовался, приехал в Орск, где ему предложили работать заведующим столовой в вагонном депо. Затем перевели заместителем начальника торгового пункта, откуда и ушел на заслуженный отдых.

ВОДИТЕЛЬ ТАНКА

В парке под навесом стоят приземистые танки. Со стороны, кажется, что можно легко и просто забраться в танк. Однако Николай Боровиков делает это медленно, робко, а опустившись в люк, никак

не нащупает ногами опору. И вот он в танке. Рычаги, приборы... Машина оказалась куда более сложной, чем он предполагал.

Но робость с каждым днем уходила: Николай не только научился управлять боевой машиной, но и сумел стать классным специалистом, мастером вождения. Ошибку перед комиссией совершил лишь в том, что на повороте не увеличил подачу топлива. Для танкиста такая оплошность может быть смертельной. Совет этот Николай Боровиков запомнил навсегда.

Уже в первом бою, в городе Сталинграде, он умело маневрировал, не давая возможности врагу повредить танк, а наводчику указывал для поражения вражеские огневые точки.

- Здорово ты вальсировал, - говорили ему ребята после боя.

На эту похвалу Боровиков лишь отмолчался.

Подумать только. Мальчишка. Лишь день воюет. Не видел лиха, не нюхал смерти и вдруг такое. И вновь движется танк Боровикова, ищет врага прицелом. Вот и скопище гитлеровцев. Выстрел, еще выстрел-Удачно. Захватить город - таково намерение врага. Не допустить фашистов в город, разгромить его -такова задача наших воинов. Чья возьмет в этой упорной борьбе?

Наши войска не только выдержали натиск врага, вымотали его силы, но и окружили армию генерала" Паулюса. 2-го февраля 1943 года битва за Сталинград закончилась победой наших войск. Есть в этом заслуга и Николая Боровикова.

Короткая передышка, переформировка и снова бои, бои, бои. Днем и ночью. Ростов, Брест, Варшава... И всюду водитель танка ищет прицелом врага. Но и фашисты тоже не дремлют. Вот и в Варшаве опередили его немцы. Не смог сманеврировать Николай, не смог уйти от удара. Вражеский снаряд угодил в танк Боровикова, осколком раздробило руку водителя. До апреля 1945 года пролежал он в госпитале, вышел негодным к строевой. Так закончилась для него война.

После демобилизации трудился Боровиков машинистом крановщика на угольном складе, шофером в орском отделении дороги, где и доработал до заслуженного отдыха.

МАШИНИСТ БРОНЕПОЕЗДА

Виктор Васильевич Понамаренко закончил Мичуринскую школу паровозных машинистов в 1939 году, а в сороковом был призван в ряды Красной Армии. Начал службу в Ашхабаде на бронепоезде, командиром орудия.

Вспыхнула война. Команда усиленно готовилась к боям. В январе сорок второго она была направлена на фронт. Виктор Васильевич назначается машинистом бронепоезда имени «Розы Люксембург», который стал бельмом на глазу у гитлеровцев. Несколько пушечных залпов - и в новый район, еще несколько неожиданных залпов, - опять маневр. Враг понял, что советский бронепоезд им покоя не даст и начал охоту за ним.

Выделена была специальная группа бомбардировщиков для уничтожения бронепоезда. Начались трудные дни «Розы Люксембург». Только выедет на открытое место, а юнкерсы тут как тут - засыпают бомбами. Но благодаря машинисту Понамареву его мастерству, бомбы не достигали цели. К тому же «броня на колесах» огрызалась зенитными пушками и пулеметами, нередко сбивая вражеских стервятников. Противник нес потери, а бронепоезд жил, воевал.

Как-то ранним июньским утром выехал на патрулирование закрепленного участка. Только оказались на открытом месте, как из-за облаков вынырнул юнкере, за ним второй, третий, десятый. Завязался бой. Бомбы рвались по обе стороны железнодорожной колеи, бронестойки пули с вражеских самолетов хлестали по бронеколпакам и бронеплощадкам. Появились раненые и убитые... Машинист Понамарев стал маневрировать. Ему помогал помощник Денисов: поддерживал давление пара в котле, следил за небом, подсказывал машинисту об опасности.

«Роза» усилила огонь по пикирующим самолетам. В разгар боя зенитный снаряд угодил в юнкере в тот момент, когда от него оторвалась бомба. И он, так и не сумев выйти из пикирования, врезался вслед за бомбой, чуть ли не в центр бронепоезда. Оглушительный взрыв!..

Виктор Васильевич выглянул в окно и увидел, что половина поезда нет. Платформы перевернуты, бронеколпаки на земле, а в центре горит развалившийся на куски вражеский самолет. Понамарев принимает решение спасти то, что еще уцелело, и посылает Денисова к изорудованным платформам, чтоб отцепить от них локомотив. Через несколько минут остатки бронепоезда катились в сторону леса в надежное укрытие.

За проявленное в бою мастерство и мужество машинист награждается медалью «За отвагу».

Через полтора года Виктор Понамарев принимает новый, более мощный и сильный, чем прежний, бронепоезд «Красноярский рабочий». На нем с боями приблизился к Плоешти. Там

команда и была расформирована: железнодорожный путь дальше не восстанавливался и не «перешивался» на нашу колею.

После окончания войны «гонял» поезда в Монголию.

А в 1946 году Понамарев вместе с товарищами едет в Северную Корею, в город Пхеньян. В то время в Корее не было ни одного машиниста. Мастера из России обучали их вождению поездов, сами нередко водили составы по тяжелому, перевалистому профилю пути. Виктор Понамарев одним из первых начал водить там тяжеловесные поезда. Его примеру последовали многие паровозные бригады.

Труд Понамарева был отмечен именными часами и Почетной грамотой. А Министр путей сообщения СССР наградил его знаком «Почетный железнодорожник».

В апреле 1950 года приехал в Орск, где трудился машинистом до 1974 года, а затем ушел на заслуженный отдых по возрасту.

САНИНСТРУКТОР

В октябре 1941-го в семью Красногировых пришла похоронка. В ней сообщалось, что рядовой Осип Алексеевич Красногиров пал смертью храбрых в борьбе с немецко-фашистскими захватчиками. Горе, большое горе обрушилось на семью.

Вера, старшая дочь, первая взяла себя в руки. Успокоила мать, затем братьев и сестёр. А через несколько дней пришла в военкомат и попросилась добровольцем на фронт. Однако, военком отклонил просьбу: как ни как большая семья — мать, да их огольцов, семеро. Потом она ещё раз приходила. И добила своего. Взяли её в армию.

В марте сорок второго Вера была определена санинструктором в один из стрелковых полков 303-ей стрелковой дивизии.

...Первого - "своего" раненого Красногирова помнит хорошо. Молодой боец, почти мальчишка, её одноклассник, получил тяжелое ранение. Никогда она не видела таких страшных ран. Через силу справилась с обурявшим её волнением, разрешила бойцу гимнастёрку и начала делать перевязку. Она забыла, что идёт бой, что её каждое мгновение могут убить. Она знала одно: раненого надо вынести с поля боя. И она вынесла его. Потом она будет делать это не раз и не два, но тот, первый, ей запомнился особо...

Июнь 43-го. Ожесточённые бои под Белгородом. Санинструкторы работали без передышки. В день выносили с поля по несколько десятков человек. В тот день было особенно трудно. Вместе со своей подругой, Аней Максимовой, они оказывали первую медицинскую помощь бойцам и затем доставляли в тыл, в укрытие. С каждым часом раненых становилось всё больше и больше. Девушки выбивались из сил, но дело своё делали уверенно и чётко: перевязка, плащпалатка, используемая как волокуша и в путь-небольшой, но невероятно трудный.

Двадцатый в тот день боец оказался для девушки самым тяжелым. Веру ранило в руку, но всё же, истекая кровью она доставила бойца в тыл, в ветхое деревянное строение, где нашли временный приют те, кого вынесли санинструкторы с поля боя. Аня начала делать перевязку подруге, благо рана оказалась не очень опасной, а тут — новая беда: вспыхнуло, видимо от зажигательной пули, деревянное строение. А в нём около 40 немощных людей. Бросив перевязку, девушки начали спасать бойцов. Последнего раненого Вера вытаскивала в каком-то полубредовом состоянии. Она не помнила, как выносила его, что было с ней потом. Очнувшись в полевом госпитале.

За спасение раненых обе девушки были удостоены медалями - "За отвагу".

Январь 44-го Красногирова встретила под Белой Церковью. Шли бои, говоря языком сводок, местного значения. Но и в таких боях гибнут люди. Третьего числа бой гремел в пригородной зоне. Шли танки. За ними под прикрытием брони - пехота. Вместе со второй ротой шла в бой и Вера. Неожиданно один из краснозвездных танков резко дернулся, закрутился на месте и задымился. Открылся верхний люк, из него сначала показалась голова, затем плечи танкиста. Вера бросилась к нему на помощь, но тот решительно отстранил ее и сказал:

- Помоги... Там двое остались... ранены тяжело, - сказал и упал. Вера помогла выбраться из горящего танка стрелку-радисту. Опустив его на сугроб, снова нырнула в люк, в стальной утробе танка оставался раненый водитель. Едкий дым разъедал глаза, трудно дышать. Вера на ощупь нашла танкиста и, собрав последние усилия, протолкнула его в люк.

...Очнувшись на снегу. Ее, потерявшую сознание, стащили с танковой брони подоспевшие солдаты. А через несколько секунд начали рваться внутри танка снаряды.

За смелость и решительность санинструктор Красногирова награждена второй медалью

"За отвагу".

После четвертого ранения Вера нагнала свой полк уже в Чехословакии. Едва успела начать свою нелегкую службу - новое ранение и опять госпиталь. Там-то она и прочла газету, которую ей принесла одна из медсестер. "За спасение и оказание помощи 490 раненым бойцам и офицерам награждается орденом Ленина...Красногирова."

Демобилизовавшись, Вера приехала в Орск, где добросовестно трудилась в товарной конторе весовщиком при станции Орск.

РАДИСТКА



На снимке: радистка Мария Волошина

Не прошло и месяца, как началась война, Мария Волошина добилась, чтоб ее призвали в ряды Красной Армии. Группу добровольцев — девушек направили в Куйбышев, где приступили к учебе, осваивая специальность радиста. 4-го октября 41-го года, после сдачи экзамена, группа радистов направляется в Москву, разместились в Чернышевских казармах академии Жуковского, где готовили к переправке в тыл врага.

10 октября по распоряжению командующего Г. К. Жукова, сформировалась группа, в которую вошли разведчики, медики и радистка. Эта группа 15 октября, ночью перешла линию фронта вблизи деревни Петрищево и углубилась в тыл противника с заданием обнаруживать вражеские склады, артиллерийские точки, аэродромы, передвижение войск. Обосновалась она в глубине леса, вырыли пару убогих землянок замаскировали и приступили к выполнению задания.

Мария ходила с разведчиками, обнаруживали вражеские коммуникации, радистка кодом передавала текст в штаб командования. Помощь этой разведгруппы оказалась ощутимой. Летели на воздух вражеские склады при налете нашей авиации в том квадрате, который давала радистка. Бомбили и скопление вражеских войск, артиллерийские огневые позиции дальней артиллерии.

Трудно приходилось разведчикам в тылу врага. Ежедневно в движении, кроме выполнения задания еще надо добывать для себя продукты питания. Часто недоедали, недосыпали, но сведения в эфир посылались регулярно. Лишь в начале февраля 42-го данная местность была освобождена нашими войсками. Эта группа возвращается в свою роту особого назначения. Вся группа награждается правительственными наградами, а Мария получила медаль "За отвагу".

После небольшого отдыха, данную группу направляют в блокадный Ленинград, в распоряжение штаба фронта.

Здесь специфика разведки оказалась иной, чем под Москвой. Если там находились в тылу врага и имели свою временную базу, то здесь задания были разовыми. Очень трудно переходить, а точнее переползть линию фронта, где на каждом метре можешь столкнуться с противником. А находясь в тылу врага, обнаруживали скопление вражеских подразделений, радист немедленно связывается со штабом и разведчики не уходили до тех пор, пока не уничтожится обнаруженное. Нередко приходилось Марии корректировать огнем.

Выполнив любое задание, возвращались в штаб фронта, отдохнув определенное время и опять в тыл врага.

В июне 1942 года, возвращаясь из разведки, группа была обнаружена противником уже на выходе в нейтральную полосу. Немцы открыли по ней пулеметный огонь и одна из пуль ранила Марию Волошину. Товарищи не бросили ее, а помогли добраться до своих и сдали в санбат, где ей вручили орден Красной Звезды.

После излечения раны, в сентябре Марию направляют в Череповецко-Вологодский гарнизон, где обучила 25 радисток, а в июне 43-го ее вернули в свою роту особого назначения и

отправляют в район Курской дуги.

В районе населенного пункта Лукашино разведчики пересекли линию фронта и пошли по тылам, откуда Мария сообщала по радию о скоплении вражеской техники, живой силы. В этой местности очень трудно приходилось разведчикам потому, что очень много тут скопилось вражеских подразделений и техники. В районе будущих боев приходилось до недели находиться в гуще вражеских частей.

А когда начались бои на Курской дуге, разведчики указывали нашей артиллерии очень важные цели. Когда враг был здесь свержен, Мария получает звание старшего сержанта и награждается орденом Отечественной войны I степени.

Затем бои за Киев, Барановичи, Прибалтику и везде разведчики у дела. Потом Польша, Венгрия. На чужой земле разведчикам труднее приходилось находиться в тылу врага, где все незнакомое, да и население не то, что в России.

Со взятием Берлина, разведчиков направили в Прагу с той частью, к которой приписали. Двое суток добиралась часть к столице Чехословакии, но в боях не принимала участие, другие советские подразделения освободили столицу чехов.

В предместье Праги Волошиной с разведчиком Алексеем Подобед приказано: разведать лес, где должен располагаться танковый корпус. В ночь Мария с Алексеем выполнили задание на рассвете, этот танковый корпус был разбит с воздуха нашей авиацией. За эту разведку Волошиной присваивается звание старшины и награждается орденом Отечественной войны II степени.

Перед демобилизацией, Мария получает запоздавшую медаль "За отвагу", которую должна была еще получить в Варшаве.

В августе 1945 года демобилизовалась, и ей предложили должность радистки на аэродроме в Тушино, где четыре года проработала, а в 1951 году переехала в Орск, где сначала трудилась в школе-интернат № 5, затем в сельхозтехнике и продолжительное время в Орском железнодорожном ОРСе, откуда и ушла на заслуженный отдых.

БУДНИ ПОСЛЕВОЕННОГО ВРЕМЕНИ

По итогам Всесоюзного социалистического соревнования в июне 1945 года коллективу Орского паровозного депо было присуждено переходящее Красное Знамя Народного Комиссариата Путей сообщения. С большим воодушевлением встретили в коллективе весть о столь высокой оценке его труда. Машинисты, помощники, кочегары, ремонтники, выступая на собрании, заявили о своем желании еще более упорной работой закрепить достигнутые результаты. И это стало видно, что многие паровозные бригады стали брать вес поездов выше. А вот бригада Гомозова 8 июля из Орска в Айдырля провела поезд на 400 тонн больше нормы, при этом сэкономила 2300 кг топлива.

В обратный рейс бригада Гомозова и Сидорова провели двумя паровозами тяжеловесный поезд превышающий норму на 1400 тонн с перевыполнением технической скорости на один километр, сэкономили 7 тонн угля. Поезд такого веса провелеся впервые машинистами депо Орск.

В 1945-46 годах железнодорожники Советского Союза успешно занимались восстановлением хозяйства, разрушенного немецкими оккупантами.

На восстановление и новые работы транспорт затратил в 1945 году около 4-х миллиардов рублей, кроме того на капитальное восстановление мостов был отпущен один миллиард рублей.

В 1946 году был принят новый пятилетний план развития народного хозяйства. В плане новой пятилетки предусмотрено многое для увеличения мощности Орского отделения. И это не случайно, так как Орское отделение связывает со всей страной важнейшие районы Сибири и Урала.

Нескончаемым потоком проходят здесь эшелоны с углем, сталью, нефтью, машинами, зерном - всем необходимым для роста могущества и процветания нашей Родины. Вот почему в плане на первое послевоенное пятилетие были предусмотрены значительные работы по развитию Орского отделения.

Во втором полугодии 1946 года особенно широко развернулось Всесоюзное социалистическое соревнование. «Выполнить план с первых дней июля, работать ритмично, успешно справляться с суточными, пятидневными, месячными заданиями - это означает бороться за новую пятилетку не на словах, а на деле». Под таким девизом проходила борьба в социалистическом соревновании.

«Пятилетний план - за 4,5 года» - такое обязательство взяли машинисты паровозного депо Гомозов, Скотников, Плитников и выступили с обращением к железнодорожникам Орского

отделения:

«По примеру передовых железнодорожников страны мы, машинисты депо Орск Скотников, Гомозов и Плитников, включаемся во Всесоюзное социалистическое соревнование за досрочное выполнение десятилетнего плана перевозок».

Учтя свой многолетний опыт на участке Орск-Айдырля, мы подсчитали, что перевыполняя норму пробега паровоза на 1000 километров в месяц, мы можем выполнить пятилетнее задание за 4 года 6 месяцев.

Применяя лунинские методы ухода за котлом и машиной, мы обязуемся ежемесячно экономить по 15 тонн угля. Каждый из нас в новой пятилетке за счет экономии сэкономит не менее 750 тонн топлива и на сэкономленном топливе сможем работать в течение 7 месяцев.

Призываем всех машинистов Орского отделения разработать свой личный пятилетний план и приложить все усилия для его выполнения. Тем самым мы внесем свой вклад в дело выполнения ответственных задач, поставленных перед железнодорожниками в новой пятилетке, выполним свой долг перед нашей любимой Родиной».

В ответ на этот призыв Орские железнодорожники развернули соревнование за досрочное выполнение пятилетнего плана перевозок. В годы 4-й пятилетки на Орском отделении, как и по всей стране, железнодорожники приступили не только к восстановлению, но и усилению железнодорожного хозяйства. За годы этой пятилетки отделение намного расширилось. Вошла в строй действующих линия соединяющая Южно-Уральский металлургический комбинат с рудным месторождением.

Основное внимание было направлено на строительство вторых путей на направлении Орск-Айдырля.

Для упорядочения обработки вагонного парка и ускорения продвижения грузов в 1946 году сдана в эксплуатацию сортировочная горка в районе бывшей станции Гудрон (ныне станции Орск-сортировочная) с сортировочным и приемо-отправочным на 20 - путей, с механической горкой, автоконтрольным пунктом и другими необходимыми устройствами.

Построены вторые пути между станциями Никель - главный парк станции Новый город.

Много было сделано за годы 4-й пятилетки по автоматизации работы железнодорожного транспорта. Вошла в действие механическая централизация стрелок на станции Орск и Никель. Получили дополнительное развитие путевого хозяйства на станциях Орск, Новотроицк, Медногорск и ряд других.

Большая работа была проведена по улучшению условий труда. На станциях Орск, Никель, Гудрон, Айдырля установлены дополнительные точки освещения. В июле 1946 года на станцию Орск прибыл агитпоезд Центрального Дома культуры железнодорожников. В течение 3-х дней в клубе, летнем саду, красных уголках локомотивного депо, вагоноремонтного пункта, станции Орск проводились лекции о пятилетнем плане восстановления и развития железнодорожного транспорта, о международном положении. Эти лекции завершались концертами.

В 4-й пятилетке среди молодых коллективов развернулось Всесоюзное социалистическое соревнование под девизом: «Каждый молодой рабочий должен служить примером трудовой доблести!»

Среди движущих Орского отделения в этом соревновании победителем стал коллектив комсомольско-молодежной смены, возглавляемой маневровым диспетчером Филатовым и дежурным по станции Пархоменко. Смена добилась снижения простоя вагона транзита с переработкой на два часа против нормы. Отправление поездов по графику повысилось на 13,6 процента, простой паровозов по прибытию уменьшился в среднем на 9 минут.

В январе 1947 года в Министерстве Путей сообщения был издан приказ № 42 «Об улучшении культурно-бытовых условий паровозных бригад».

По этому поводу в локомотивном депо состоялось собрание паровозных бригад. Паровозники выразили глубокую признательность партии и правительству за заботу и выступили с повышенными обязательствами: «Добиться перевыполнения технической скорости па 1 километр в час, ежемесячно экономить на 5 процентов топлива, содержать паровозы в отличном состоянии».

Зима 1947 года выдалась очень снежной. В январе шли обильные снегопады. Снежный покров достигал до 36 сантиметров. Необходимо было быстро очищать железнодорожные пути от снега. Образцы самоотверженной работы показали угольщики станции 26 января, когда буран особенно усилился, смена Вежле-ва перевыполнила задание по очистке путей от снега, добившись наилучших показателей в снабжении паровозов топливом, а смена дежурного по депо Храмова

сократила простой паровозов под экипировкой на 20 минут.

1947-й год - год 30-й годовщины Вликого Октября. Социалистическое соревнование было направлено на достойную встречу этого знаменательного события.

Машинист паровозного депо Бабнищев провел 7-го апреля по маршруту Никель-Тау тяжеловесный поезд, вес которого превысил норму в два раза. Поезд был проведен с высокой технической скоростью.

А паровозная бригада Викторова явилась инициатором вождения поездов со станции Никель-Тау до станции Айдырля без смены паровозов в Орске и без дополнительного набора угля. В апреле было проведено 5 таких поездов.

В мае 1947 года развернулось строительство индивидуальных домов для паровозников. 2-го июня были построены первые 10 домов, ко Дню железнодорожника собрано еще 39 одноквартирных и двухквартирных домов.

Развернулось движение «пятисотников». Диспетчер Головин выступил застрельщиком движения за скоростное проведение поездов на своем участке. Примеру Головина последовали остальные диспетчера.

Машинисты Болдырев и Анисимов провели тяжеловесные поезда, вес которых был в полтора раза выше нормы. А Деренко и Забрадыкин провели поезда вес которых превысил норму вдвое.

В честь Дня железнодорожника состоялось награждение лучших транспортников: орденом «Знак Почета» награждены машинисты Киняшов, Сидоров, Попадьян. Медаль «За трудовую доблесть» была вручена машинистам Ватолину, Ткачеву, Кучелаеву, Савицкому, Шевкунову.

Значок «Отличный движенец» - награжден дежурный по станции Никель Пивоваров. И 120 передовых паровозников за безаварийную работу награждены премиями Министра Путей Сообщения.

Коллектив депо Орск досрочно завершил производственную программу. В честь этого события собрался митинг на котором взяли дополнительные обязательства: ознаменовать 30-летие Великого Октября выпуском из ремонта 80 паровозов сверх годовой программы, а всего до конца года выпустить дополнительно 193 паровоза.

А вагонники октябрьский план обязались реализовать на 120 процентов. Одновременно ведется активная работа по подготовке к зиме. Они прилагают все усилия к тому, чтобы до 15 октября полностью завершить все ремонты и получить паспорта готовности предприятия к зиме.

12 ноября в клубе железнодорожников состоялось предвыборное совещание представителей коллектива железнодорожного округа № 26 по выборам в Чкаловский Совет депутатов трудящихся.

На совещании выступил приемщик паровозов Минеев, который заявил, что коллектив депо единогласно выдвинул кандидатом в депутаты Тяпкина Константина Петровича. А машинист Лавриенко просил проголосовать за этого передового человека, трудившегося во время войны по ремонту паровозов, иной раз, не выходя из депо круглые сутки. Все присутствующие проголосовали за К. П. Тяпкина единогласно.

21 ноября в перерыв ремонтников, собрались свободные от работы паровозные бригады на митинг, чтобы обсудить обращение тружеников Ленинграда, которые призвали - выполнить послевоенную пятилетку в 4 года. Текст обращения читал начальник депо А. Г. Филилеев. Этот призыв поддержали все присутствующие, а машинист-инструктор Добаркин заявил, что его паровозный коллектив обязуется досрочно выполнить план пятилетки по перевозке грузов, а также своими силами отремонтировать 75 паровозов на основе внедрения хозрасчета и сберечь государству 75 тысяч рублей. Машинист Орехов обязался до конца года перевезти сверх плана 6 тысяч тонн груза и сэкономить на паравозе 18 тысяч рублей.

Машинист Косицин заявил, что выполнит пятилетку за четыре года.

Следует заметить, что взятые обязательства, как правило, на предприятиях Орского отделения всегда перевыполняются.

Орское отделение наращивает темпы в работе, -о чем свидетельствует телеграмма из министерства начальнику станции Олейникову. Вот о чем в ней сказано: «По итогам работы за ноябрь 1947 года ВЦСПС и МПС признали Ваш коллектив победителем во Всесоюзном Социалистическом соревновании и решил вручить переходящее Красное Знамя ВЦСПС и МПС. Министерство путей сообщения горячо поздравляет коллектив работников с завоеванием знамени ВЦСПС и МПС и призывает закрепить достигнутые успехи и обеспечить четкую работу в зимних условиях и с новой силой развернуть социалистическое соревнование за выполнение пятилетки в

четыре года каждым работником, каждой бригадой, цехом и предприятием в целом». Министр путей сообщения И. Ковалев.

Станционные работники воодушевлены такой телеграммой, каждый заверил, что после такой жестокой войны, люди не сникли, а трудятся в полную силу, не только станционные работники, но и все предприятия отделения. К примеру: в механическом цехе паровозного депо трудится семья Лайченко - отец и двое братьев. Иван Яковлевич возглавляет бригаду электросварщиков, Михаил работает в этой бригаде, а Владимир трудится старшим котельщиком. Все они - передовые стахановцы депо. Владимир за два года выполнил пятилетнее задание, его брат уже на три с половиной нормы, а вся бригада, руководимая их отцом, только в 1947 году реализовала более полторы нормы. Встав в третий год послевоенной пятилетки, семья Лайченко взяла на себя новые обязательства. Владимир решил к концу 1949 года выполнить еще одну пятилетку. А Михаил обязался за 4 года дать семь годовых заданий. Иван Яковлевич от имени своей бригады заверил, что за три года выполнит бригада пятилетнее задание.

Наступил новый 1948 год, темпы у тружеников не упали, а наоборот возросли. Об этом говорят яркие примеры: 25 января 1948 года смена работников станции Гудрон (дежурный по станции Черняев, старший осмотрщик вагонов Лапков, составитель поездов Мустафьев, дежурный по парку Щенев, осмотрщик-автоматчик Жугон, старший стрелочник Черепанов) добились крупного успеха. Они отправили поездов в три раза больше против нормы. Средний простой паровозов снижен против нормы на 2 минуты. Скоростным методом обработано 5 поездов. Вместо 45 минут на обработку каждого поезда затрачено 25 минут.

Паровозники за две декады апреля провели 73 тяжеловесных поезда и перевезли сверх нормы 19285 тонн грузов. Лучшие машинисты-тяжеловесники: Посохов, Болдырев, Гомозов, Алябьев, Скотников.

Перейдя на хозрасчет, паровозные бригады за 20 дней сэкономили свыше 32 тысяч рублей.



На снимке: Федор Михайлович Косицин.

Машинист Федор Косицин на участке Орск-Никель-Тау впервые провел поезд без толкача, который прицеплялся на четыре перегона. Верно, состав состоял из порожних цистерн и весом 1200 тонн. А на станции Новый город закреплено 4 толкача, каждый обходится государству в сутки 938 рублей. Этот машинист прикинул свои возможности и посчитал, если отменить их то экономия для государства ежемесячно выразится около 100 тысяч рублей.

Косицин нет-нет, а на этом участке заказывает поезд весом в 1500 тонн и ведет без толкача. По перегонам не опаздывает, а затем стал водить такие поезда каждую поездку. Его примеру последовали еще несколько машинистов. Этим самым освободили два паровоза из Нового Города, оставшиеся два выручают тех, кто не решается следовать без толкача.

В июне состоялся слет стахановцев. Собралось 300 человек, передовые люди коллективов. На повестку дня был поставлен вопрос об итогах выполнения социалистических обязательств, взятых в соревновании за осуществление пятилетки в четыре года.

Стахановцы приняли обращение ко всем железнодорожникам Орского отделения от имени

всех работников железнодорожного транспорта нашего города, обязались выполнить к 31-ой годовщине Великого Октября государственный годовой план по перевозкам, перевыполнить план отгрузки, ремонт вагонов и паровозов.

В 1948 году многие стахановцы работали в счет 1951 и 1952 годов, а слесарь-разметчик Гавриш - в счет 1953 года.

С 1-го июня 1948 года стали курсировать пассажирские поезда по маршруту Известняки-Профинтерн и трудовой поезд Орск - Новый Город.

На станции Орск и Айдырля были построены дома отдыха для паровозных бригад. На станции Никель начато строительство котельной и пропарочной эстакады, предназначенные для промывки цистерн, поступающих под загрузку продукцией нефтеперерабатывающего завода.

Несмотря на повышенные трудовые обязательства работников отделения, отпускаются средства для обеспечения работы маневровых паровозов. Уже принято решение к концу 1948 года одиннадцать маневровых паровозов оборудовать рациями, чем обеспечат оперативную и тесную связь диспетчера с машинистами. Радиус действия радиосвязи 50 километров. Для оборудования отпущено 100 тысяч рублей. Уже получены турбины. Дело осталось за рациями и установкой для работы.

Нарращивают темпы в работе в вагонном участке, где мастером Осипов, который производит ремонт колесных пар. Лучше всех в этом цехе работает бывший фронтовик токарь Коваленко, который к 31-ой годовщине Октябрьской революции решил выполнить пять годовых норм. И он выполнит, так как ежедневно перевыполняет сменные задания в пять раз.

НЕ СПАСОВАЛ



На снимке: Иван Иванович Орлов за пультом управления тепловоза.

Иван Иванович Орлов приехал в Орск где-то в сентябре 1953 года, в то время, как на смену паровозам начали поступать тепловозы серии ТЭ-2. Прибыла еще группа машинистов: В. Белозеров, В. Жуков, Коренной, Кикоть, Коротин и др. Эти молодые машинисты сразу показали себя способными, технически-грамотными специалистами и водили поезда строго по графику.

И. Орлов, первым выехал из депо на ст. Орск на прикрепленном тепловозе сиявшим чистотой. Руководство отделения не решилось данный тепловоз эксплуатировать с поездом, а решило - резервом. Данный тепловоз проехал до ст. Кумакская, диспетчер вернул обратно в Орск.

Подъезжая к перрону, бригада Орлова немало удивилась. Перрон заполнен железнодорожниками во главе с духовым оркестром. Под звуки оркестра, тепловоз остановился на оси станции, где был проведен небольшой митинг, посвященный переходу на тепловозную тягу. Бригада В. Жукова приняла тепловоз, выехала под состав и повела грузовой до ст. Никель-Тау. Прибывала сплотка за сплоткой тепловозов, их осматривали, снабжали ГСМ, которые сразу включились в перевозку народно-хозяйственных грузов.

Ивану Орлову не повезло. Ему приглянулась девушка - Ирина работавшая врачом на ст. Никель-Тау. А познакомился случайно. Эта кареглазая, красивая девушка попросилась, чтоб ее доездили в Орск. Иван разрешил, познакомился и завязалась у них крепкая дружба.

Вскоре доставил грузовой поезд на ст. Никель-Тау, пошел на свидание к этой дивчине. А в

это время, в отдыхающей находился машинист-инструктор Г. Воронов. Я в то время работал помощником, несмотря на то, что имел права управления машиниста тепловоза. В отдыхающей инструктор поинтересовался, где машинист. Я солгал, вроде он еще находился на тепловозе. Мне пришлось идти за ним. Из депо позвонил Ирине и сообщил, чтоб Иван немедленно шел в отдыхающую.

Когда Орлов пришел, то Воронов набросился на него с нецензурной бранью. Иван не сдержался и ответил тоже грубостью и пошло, поехало. Закончилось тем, что Воронов отстранил Орлова от должности машиниста. В обратный путь мне пришлось вести поезд, а Иван был временно помощником.

Состоялось по этому случаю оперативное совещание, вел которое начальник депо А. П. Тищенко. Оказывается Воронов налил на Орлова незаслуженно воз грязь. Я попытался защитить машиниста, заверил начальника депо, что все, что говорит Воронов - липа, а обозлился из-за того, что сам пытался ухаживать за этой девушкой. Начальник депо мои слова не взял во внимание, а заявил, что обкатает меня на машиниста в последнюю очередь. А Орлова снял на год в слесаря. Поступил этот чиновник жестоко и несправедливо. Я понял, что мне ходу не дадут, только из-за этого уволился, уехал в сельскую местность, а через три года вернулся, когда узнал, что начальник депо другой.

Иван Орлов не скис. Трудился слесарем по ремонту тепловозов, одновременно заочно учился в железнодорожном институте и связал свою жизнь с Ириной. Слесарем отработал полностью год, затем опять водил поезда, а когда закончил институт, его сразу назначают машинистом-инструктором, потом продолжительное время работал заместителем начальника депо по эксплуатации. Следует отметить, когда Орлов работал машинистом-инструктором, заместителем, на любом субботнике принимал активное участие то ломом долбил землю, то с лопатой не расставался, не брезговал и носилками, за что добавочно заслужил уважение коллектива. Закончил он трудовую деятельность ревизором по безопасности движения поездов.

Этот руководитель справедлив. За время своей работы ни одного человека незаслуженно не наказал. Верно, при разборе любого случая, грубил, но всегда к каждому вопросу подходил объективно, за что его уважал и уважает весь коллектив локомотивщиков.

ПРОДОЛЖЕНИЕ ХРОНИКИ

Хорошие показатели и у паровозников, которые обязались досрочно завершить годовой план. Они достигли в октябре экономии от перевыполнения плана перевозок и сокращения расхода топлива на 245 тысяч рублей. Они провели в текущем месяце 300 тяжеловесных поездов, превысив грузовой тоннаж на 50 тысяч тонн и тем самым освободили 16 паровозов и сэкономили 18 тысяч рублей.

В дни, когда призыв рабочих 35 московских предприятий о досрочном завершении пятилетки, горячо обсуждалось по всей стране. А в это время составитель сортировочной горки станции Гудрон Жугунус Мустафьев в тесном сотрудничестве с инженером А. К. Шеляг, разработали новый метод расформирования и формирования поездов. Бригада Мустафьева, работая по новому методу, достигла высоких показателей. Она формирует поезд за 27 минут, вдвое быстрее против нормы и выполняет сменное задание на 150-180 процентов. Она в двое сократила простой поездов по обработке, увеличивает оборот вагонов. Лично Мустафьев работает в счет последнего года пятилетки.

Коллективы инструментального и механических цехов паровозного депо в честь награждения ВЛКСМ вторым орденом Ленина, объявили 29 октября стахановскими сутками. За эти сутки средняя выработка цехов составила 225-250 процентов. Наибольшей выработки добился токарь механического цеха Коновалов. На обработке паровозных деталей он выработал более пяти с половиной нормы в смену. На 360 процентов выполнил свое задание строгальщик Морозов, по две с лишним нормы сделали токаря Таранец и Гузенко.

Свыше 50 рабочих Орского паровозного депо встретили новый 1949 год выполнением от трех с половиной до десяти годовых норм. Программу 2-х пятилеток выполнил слесарь заготовительного цеха Гавриш, 8 годовых норм выполнил токарь Гладков, слесарь инструментального цеха Васин и котельщик Лайченко в новом году будут работать в счет 1953 года.

Хорошими показателями встречают Новый год паровозные бригады. За прошедший год сэкономили около двух с половиной тысяч тонн топлива. Лучшие показатели по перевозке грузов у машинистов: Кириченко, Корнелюка, Токарева. За год они перевезли свыше 175 тысяч тонн

грузов сверх плана, сэкономив, при этом более 200 тонн топлива.

Коллектив паровозного депо по призыву паровозников Бузулука с 1 января 1949 года несет стахановскую вахту. На днях были подведены итоги. За первую половину января паровозные бригады перевезли сверх плана 13290 тонн груза. Наилучших результатов добились машинисты Пискунов, Гаймаков, Посохов и Наружнев.

То и дело коллективы отделения становятся на стахановские вахты в честь знаменательных дат, чем не ослабляется темп работы любого коллектива. К тому же жизнь стала налаживаться после военных лет. С продуктами стало намного легче, люди почувствовали сытость и сил не жалели на любой работе.

И вот коллектив станции Никель стал на стахановскую вахту в честь 31 годовщины Советской Армии. Составители поездов Севастьянов, Колосов, Синягин, Лобанов и стрелочники Малашов и Макарова обязались ко Дню Советской Армии выполнить по пять с половиной годовых норм. При большом подходе поездов на станцию Никель, Севастьянов формирует поезда на свободных концах путей. 16 февраля его бригада перевыполнила задание по маневровой работе, а также по формированию и расформированию поездов, не допустив задержки на подходах к станции. Вагоны прибывшие на станцию под выгрузку, своевременно подавались к фронту работ и быстро убирались с путей.

С 1-го марта по постановлению Совета Министров СССР и ЦК ВКП(б) о новом снижении государственных розничных цен на товары массового потребления. В связи с этим, на всех предприятиях отделения состоялись митинги, на которых выступали рабочие, служащие и руководители. Все благодарили советское правительство за улучшение благосостояния трудящихся. По этому событию коллективы решили стать на стахановскую декаду с 1-го по 10 марта.

К примеру, паровозники решили совместно с ремонтниками в этот декадник провести не менее 100 тяжеловесных поездов, перевести сверх нормы 10000 тонн грузов, сэкономить 150 тонн топлива, отремонтировать кооперированным методом два паровоза.

А коллектив станции Орск за несколько дней скоростным методом отправил 42 поезда, при этом сэкономлено 60566 рублей. Отличных результатов добилась смена Рудакова, выполняя декаду по погрузке на 126,7 процента.

На всех предприятиях отделения перевыполняется план, но руководство видело, что их подчиненные в основном живут в плохих жилищных условиях. Большинство ютятся в землянках и на квартирах, но мирятся с таким недостатком. Вот руководство отделения стало проявлять заботу о строительстве жилищной площади для железнодорожников. Строители, как и все железнодорожники включились в соцсоревнование в честь 1-го Мая. Коллектив 3-го строительного участка решил сдать в эксплуатацию 610 квадратных метров жилья, ввести в эксплуатацию водопроводную линию в 550 метров и проложить 838 метров канализационной сети. Кроме того, обязуется к 1-му Маю провести 1100 кубометров земляных работ, уложить 250 кубометров кирпича и 2000 кубометров забалластировать железнодорожных путей.

За счет сокращенного процесса строительных работ и других мероприятий, коллектив рассчитывает за 4 месяца высвободить из оборота 15000 тысяч рублей оборотных средств.

Немаловажно и такое явление. На участке Орск-Кувандык по инициативе машинистов Коржикова, Антипина, Денисова бригады отказались от двойной тяги и все паровозники перешли на одну тягу. Этим самым сократился в двое паровозный парк.

В локомотивном депо некоторые бригады переведены на полный хозрасчет. Это бригада Гомозова, Плитникова, Болдырева. Особенно высокие показатели у бригады машиниста Гомозова. За прошедший март бригада на своем паровозе перевезла на 6,5 процента сверх плана. Сэкономила около 25 тонн топлива. А сверхплановая прибыль этой бригады составила 5708 рублей.

Есть новшества у вагонников. Коллектив пункта технического осмотра ввел в практику лицевые счета осмотрщиков. В них ежедневно вносятся сверхплановая скоростная обработка и отправка поездов с гарантийной маркой. Такие счета уже открыты на 5 осмотрщиков. Среди них лучших результатов добилась смена Карасевича. Она за последнюю неделю отправила скоростным методом, с гарантийной маркой 27 поездов.

Хорошо тут поставлена и работа по ремонту вагонов. Лучше всех идет работа у мастера-новатора Моспаенко. Продолжительное время для подъемов вагонов служили тяжелые ручные паровозные домкраты. Наконец-то избавились от них. Пришли на смену электродомкраты. Вследствие этого сократилось число рабочих, в несколько раз увеличился сам процесс подъема.

При правильной организации труда, ремонтники в полтора раза увеличили среднюю выработку на каждого рабочего, а отдельные из них, как слесаря Сырдин, Сысин, плотники Полещуков, Слива и другие вырабатывают до двух норм в смену.

В смене Масапенко на ремонте экономно расходуются запасные детали, лес и другой материал. За всем этим следит опытный мастер и от этого у них приличная экономия денежных средств.

В 1949 году социалистическое соревнование за досрочное выполнение послевоенной пятилетки приняло небывалый размах.

Значительных успехов добился коллектив Орского вагоноремонтного депо. Еще в апреле вагонники выполнили пятилетний план по среднему ремонту вагонов, а к 20 июня они выпустили из ремонта 125 вагонов в счет 1951 года.

В локомотивном депо 13 паровозным бригадам за отличную работу были присуждены красные звездочки. На счету паровозников на первую половину 1949 года сотни тяжеловесных поездов и 865434 тонны перевезено сверхпланового груза.

В этом депо механизмируются многие процессы производства. Изготовлен пресс деповскими умельцами для запрессовки дышловых втулок, скоба для тендерных рессор. Вся малая механизация проводится экспериментальной бригадой слесарей.

Большую помощь оказали транспортники в уборке зерна нового урожая в совхозах Домбаровского района.

Накануне Дня железнодорожника 23 человека были награждены значком «Ударник сталинского призыва», 28 человек удостоены наград «Отличный движенец», «Отличный связист», «Отличный путеец», «Отличный паровозник».

А начальник коммерческой службы И. Пестряков награжден значком «Почетный железнодорожник».

62 передовика-стахановца железнодорожного узла досрочно справились с пятилетними нормами. Более 30 железнодорожников выполнили от 7 до 13 годовых норм.

Строгальщик Побежимов и составитель поездов Каманов работают в счет 1955 года.

Тяжеловесники паровозного депо за первую декаду декабря перевезли сверх плана более 750 тонн груза и сэкономили 157 тонн топлива. На счету машиниста Болдырева и Гомозова по 13 тонн топлива, а Ватолин сэкономил 15 тонн. Слесаря депо досрочно выполнили годовой план промывочного ремонта паровозов, сэкономили 4 миллиона 127 тысяч рублей государственных средств.

Лучший кузнец вагонного депо Глейзер с молотобойцем Великодным, встав на стахановскую вахту в честь всенародного праздника Дня сталинской конституции обязались по ковке метизов и других деталей для ремонта вагонов выработать не менее трех норм. В первый день вахты выполнили задание на 400 процентов.

Высокие производственные показатели у плотников Кириченко, Полещекова, слесаря-автоматчика Озерного, которые за успешный труд награждены руководством Приволжского округа железных дорог значками «Почетный вагонник».

С начала года хозрасчетными бригадами локомотивного депо сэкономлено свыше 4-х миллионов рублей государственных средств, в том числе ремонтниками 146555 рублей, паровозниками свыше 70 тысяч рублей.

Коллектив дистанции пути Орского отделения железной дороги готовит достойную встречу семидесятилетия со дня рождения И. В. Сталина. Все путейцы стали на стахановскую вахту в честь знаменательной даты. Принятые социалистические обязательства успешно выполняются.

Коллектив первого околотка за последние дни первой декады декабря сменили 100 погонных метров рельс, значительно перекрыв производственные задания. Ремонтники Тухабаев и Яценко выработали по полторы нормы в смену. Путьобходчик Ураксбай Тухабаев в свободное время от работы заменил на своем участке 114 болтов.

Перекрывают социалистические обязательства и путейцы 5-го околотка (мастер Сокур). Здесь особенно хорошо трудятся путевые рабочие Паршина и Жусупов, выполнившие задания на 140-150 процентов.

В механических мастерских по инициативе и под руководством мастера Сараева освоено изготовление трещеток для сверловки в рельсах, которые раньше поставляли на дистанцию заводы.

Начался 1950 год. Налаженная работа железнодорожников дает большую отдачу. Токаря

вагонного депо Александров и Коваленко с первых дней января, обрабатывая детали для вагонов, перекрыли плановое задание в два раза.

4 и 5 января на перегоне Орск-Никель и на самих станциях, прошли воскресники по уборке снега. Трудились не только железнодорожники, но и рабочие с городских предприятий и заводов. Во время воскресника 5-го января на станции Орск с путей вывезено 3,5 тысячи кубометров снега, а на станции Никель - 4 тысячи кубометров.

Коллектив электриков станции Орск включился в социалистическое соревнование в честь выборов в Верховный Совет СССР. В одном из пунктов, бригада Галицкого обязалась к 12 марта закончить монтаж электроподстанции на станции Гудрон.

В Орском паровозном депо хорошо трудятся слесари комплексной бригады, возглавляемой Марковым. Эта бригада решила ко дню выборов сократить простой паровозов на ремонте на 15 часов, довести ежемесячную выработку на 180 процентов к норме.

СМЕКАЛКА МАШИНИСТА

Машинист депо Кувандык Михаил Хрипунов был вызван в поездку после отдыха на станции Орск. При приемке паровоза обнаружил, что под влиянием сильного мороза не вынималась пробка из отсека холодной воды в отсек горячей. Чтоб не разморозить секции холодильника и предупредить порчу паровоза, он первоначально обратился к дежурному по депо, чтобы разрешил поставить паровоз на канаву, но тот без разрешения начальника локомотивного отдела отделения Третьякова, не мог. Такое было установленное правило. Он понимал, что этот руководитель редко идет навстречу локомотивным бригадам, тем более другого депо и все же обратился, сетуя что необходимо ему слить воду из тендера-конденсата. Третьяков отказал, выходит что, надо самому решать что делать, чтоб не вывести паровоз из строя. К тому же понимал, что создалась угроза срыва поезда, а этого не хотелось потому, что может из-за этого нажить много неприятностей. Хорошо понимал, что тут его вины нет, но Третьяков может найти и наказать. Выход оставался один, хоть и обидный, но ничего не поделаешь. Паровоз надо спасать. Эта серия паровозов у локомотивных бригад, не вызывала гордости. Их считали "мокрицами" из-за того, что в зимнее время от конденсата тендер находился во льду, обкиданный сосульками. Зато воды в тендер не надо было добавлять все плечо. Пришлось раздеться в лютый мороз, опуститься в тендер заполненный водой, где с трудом открыл пробку из отсека холодной воды в отсек - горячей. Вылез не попадая зуб на зуб от холода, оделся и выехал вовремя под поезд и отправился по графику. Зато немало, мысленно послал проклятий нерадивому начальнику локомотивного отдела его черствости.

ХРОНИКА ШЕСТИДЕСЯТЫХ ГОДОВ

Радостью наполнились сердца паровозников и ремонтников депо Орск, когда услышали сообщение о результатах выборов в Верховный Совет СССР, на котором блок коммунистов и беспартийных одержал победу. В ознаменование этой победы машинист Скотников, помощник Терещенко, кочегар Степанченко вместе с бригадой Гомозова, где помощником Вдовенко (автор данной книги), кочегар Анашкин 16 марта двойной тягой привели из Айдырли в Орск тяжеловесный поезд весом 5700 тонн с перевыполнением технической скорости и экономией топлива, сэкономили оба паровоза до 30 тонн.

Гомозов, как правило, в Айдырля при снабжении паровоза углем, всегда брал изгари по 2-3 грейфера, которая, в пути следования, смешивалась с углем. В конечном счете меньше затрачивалось угля при сгорании изгари. Верно, помощнику тяжелее было держать пар в таком "компоте", но не роптал, а горел желанием, чтоб больше экономить угля в каждую поездку.

Коллектив станции Орск с первых дней 1950 года развернул социалистическое соревнование за досрочное выполнение пятилетнего плана прочно удерживающего первенство. По итогам работы за январь данному коллективу присуждено 1-ое место в соревновании станций Оренбургской железной дороги и вручено переходящее Красное Знамя.

В феврале коллектив умножил свои успехи - перевыполнением месячного плана в два раза. Красное Знамя закрепилось за коллективом и за февраль.

29 марта паровозные бригады локомотивного депо старший машинист Болдырев и Кириченко провели тяжеловесный поезд весом в 6000 тонн из Айдырли в Орск. Этим самым установили новый рекорд в вождении тяжеловесных поездов на Оренбургской железной дороге. Эти бригады за поездку перевезли 2000 тонн сверх нормы, сэконобив один рейс, высвободив одну

бригаду.

В паровозном депо Орск 60 процентов локомотивных бригад, все вспомогательные цеха и комплексные бригады работают на хозрасчете. К примеру, паровоз машиниста Болдырева сначала этого года сэкономил 5288 рублей, в том числе в апреле 2074 рубля. У машиниста Плитникова экономия 5700 рублей, у Воронова-4428. У комплексной бригады цеха текущего ремонта, где мастер Тяпкин, в 1-ом квартале сэкономлено 22785 рублей, котельного 8824 рубля. За 4 месяца паровозники депо сэкономили сверх плана полтора миллиона рублей.

Электросварщик Орской дистанции пути Фомин ежесменно выполняет по 2-2,5 нормы и уже выполнил семилетнее задание. Встречая Сталинский день конституции, этот специалист дал слово, что к 33-й годовщине Октября даст еще одну годовую норму.

К 33-й годовщине Октября коллектив вагонного депо станции Орск стал на стахановскую вахту. Успешно реализует взятое на себя социальное обязательство. По полторы-две нормы выполняют слесарь-вагонник Дранго, Щекатулов, плотник Корташев, слесарь-автоматчик Ищенко, а маляр Сизов выполнил сменное задание на 300 процентов.

4-го ноября слесарь вагонного депо Шульгин завершил 9-ю годовую норму. Его товарищи - токарь Коваленко, кузнец Николаев, электросварщик Ступников к 33-й годовщине Октября выполнили по 8 годовых норм.

Орское отделение стало на предмайскую вахту 1951 года. Не в стороне машинисты паровозов, которые стараются водить поезда как ни можно, а укладываться в график, но от них не зависит лишь потому, что движением поездов руководит диспетчер. А ведь грузопоток на узле увеличивается из года в год. Станция Орск не успевает принимать поезда, особенно разборки. Нет возможности быстро расформировать прибывающие поезда. Не хватает путей приема, но если бы их было намного больше, все равно их заполнили бы. Дело в том, что не справляется сортировочная горка. Вследствие чего из Айдырли плетутся поезда по полтора суток и больше. Это несомненно, отражается на настроении паровозных бригад.

Несмотря на то, что растет число тяжеловесников, но узел не успевает обрабатывать поезда. "Зеленая" улица дается лишь тяжеловесному поезду, который, как правило, формируется одному адресату. Это в какой-то степени быстрее продвигаются грузы. Паровозники стараются заранее заказывать поезда, превышающие норму в несколько сот тонн. В основном, тяжеловесы следуют из Айдырли только потому, что в сторону Орска легче профиль пути. Но паровозники начали водить тяжеловесы и до Айдырли. К примеру, 15 марта машинисты Добаркин и Калачев провели поезд из Орска в Айдырлю с превышающим весом в 600 тонн. Вслед за этим поездом проследовал другой, превышающий весовую норму на 1000 тонн машинистами Ермаковым и Запорожцем. Оба поезда прибыли в Айдырлю чуть раньше графика. На следующий день в сторону Айдырли проследовало еще несколько тяжеловесных поездов, в которых перевезено сверх нормы 4000 тонн грузов. Здесь отличились машинисты: Нарыжный, Тарасов, Кузнецов и Ткачев. За четыре дня марта перевезли сверх нормы в одно направление 14 тысяч тонн грузов.

И в обратное направление прошло немало тяжеловесов. В хорошую погоду они идут почти друг за другом, а вот в плохую, редко кто рискует брать такие поезда хорошо понимая, если на подъеме растянешься, застопоришь движение, от ответа никому не отвертеться.

В войну через Орск шли поезда в основном воинские, которые следовали без переформирования, а когда закончилась война, стали идти чуть ли не через один-разборки, сформированные как попало, а в Орске их приходится формировать по пунктам назначения.

Руководство Орского отделения напрямую решают вопросы с Карталинским отделением, чтоб меньше шло разборок и вагоны, чтоб подбирались группами до места назначения, но такая договоренность редко выполнялась и от этого страдало общее дело.

Несмотря на то, что паровозные бригады стремились как можно быстрее водить поезда, но такое получается лишь с тяжеловесными и порожняками. Остальные грузы простаивают на отдельных пунктах. Как правило, из Айдырли до Орска стоят по неприему до 15 поездов.

Несмотря на многие трудности в работе, отделение все же не плетется позади, а выполняет и перевыполняет взятые обязательства к 1-му Маю, вследствие чего коллективу в апреле присуждается переходящее Красное Знамя управления Оренбургской железной дороги и дорпрофсожа.

Наряду производственных программ и взятых обязательств, идет с наращиванием и строительство жилья для железнодорожников. В этом 1951 году строители Орского отделения обязались сдать в эксплуатацию 6 многоквартирных жилых домов, общежитие на 100 мест и школу на станции Гудрон. Этим подразделением руководит опытный специалист Пашкевич. В

первой декаде июля жилые дома уже сдались в эксплуатацию и железнодорожники справились новоселье, а школу запланировали сдать 1-го августа, выходит, что ученики в этом году будут учиться в новой школе. Обрадовалась и молодежь для которой сдали общежитие в конце июля и оно было сразу заселено.

Через Орск пошли поезда в адреса Сталинградской и Куйбышевской электростанции, Волгоградстроя, главного Туркменского канала.

13 июня в адрес Сталинградгидростроя отправлен тяжеловесный состав двойной тягой, который повели машинисты Тремшин и Каюев. Данный состав вместо 65 минут по плану, вагонники обработали за 32 минуты.

На узле трудится большая группа молодых рабочих-выпускников железнодорожного училища. Это слесари-вагонники Гена Сапегин, Петя Пантелеев, Коля Соколов, Леша Ширшов. Каждый из них вырабатывает в смену от полутора до двух норм. Добросовестно трудятся и молодые осматриватели вагонов Рудуш, Семенов, Фролова. Они тщательно осматривают поезда, ремонтируют вагоны без отцепки от состава. Переняли сноровку в труде у старших товарищей.

Из числа молодых специалистов немало паровозников. Это машинист Боровских, работающий на маневрах, который не только хорошо трудится и с любовью ухаживает за паровозом, но и имеет экономию топлива до 20 тонн в месяц и машинист-тяжеловесник Ремизов, который стал водить тяжеловесные поезда.

Не отстает от передовиков молодежь механического цеха. Это токарь Прасковья Черниченко, слесарь-автоматчик Красиков, токарь Молчанов.

ОН БЫЛ ПАРТИЗАНОМ

Фронтвик-партизан Матасов имеющий боевые награды, начал трудиться в локомотивном депо где-то в 1948 году, и сразу же стал замечен в прилежном труде. До войны он работал машинистом в Бузулуке, а затем в 1940 году направили из Бузулука несколько паровозных бригад работать в Белосток, там и застала война. Он, когда фашисты входили в Белосток, был в поездке, а вернувшись, увидел, что тут уже хозяйничают немцы. Он и еще несколько паровозников ушли из города на Восток, чтоб не работать на врага. Пробраться к своим не было никакой возможности, повсюду враг и Матасов с несколькими паровозниками остались в лесу Белоруссии, где встретились с группой красноармейцев, вышедших из окружения, но тут, в тылу, стали наносить оккупантам удары в спину. Партизанить решили и паровозники.

Не имея навыка в партизанской войне, а так же никто из паровозников никогда не держал оружие в руках, все же отважились стать народными мстителями, причем, еще не имевших оружия. Когда влились в группу красноармейцев, с ними пошли на засаду у шоссе на дороге Лида — Воложин. Валентин Матасов лежал рядом с бойцом Михаилом Быстрым, который имел ручной пулемет с единственным диском заправленным патронами. Оба прислушивались к шептанию леса. Группа в десять человек имеющая всего один ручной пулемёт, пять винтовок и несколько гранат, залегла ещё на рассвете. Движение началось с восходом солнца. Катили по дороге танки, автомашины с прицепленными пушками, а за ними катили грузовики заполненные солдатами. Ясно, что засада здесь бессильна против такой громады движущегося противника. Весь день пролежала группа прижавшись к вековым деревьям, ожидавших одиночной машины. Вдруг им повезло. Перед закатом солнца, когда только улеглась на дороге пыль от вражеской колонны, как из-за поворота показался тупорылый грузовик крытый брезентом. Командир группы Евст-ратов передал по цепи: "Бьём!"

Раздались винтовочные выстрелы по машине и застрочил ручник по брезенту обтянутый на кузове. Водитель был сражен сразу и грузовик потерял управление, завалился в кювет. Из кузова посыпались немецкие солдаты и кинулись в противоположную сторону стрелявших, по которым бил короткими очередями Быстрое и торопливо стреляли из винтовок. Семеро вражеских солдат замерло на дороге. Вся группа кинулась к ним, подобрала их автоматы с набитыми патронами рожками и сняли рюкзаки и мгновенно затерялись в лесу. Только скрылись в дремучем лесу, как показалась очередная колонна. Она остановилась, подобрала убитых, взяла на буксир грузовик и покатила дальше.

Трофеи для группы оказались кстати. Она не только вооружилась, но имела сейчас небольшой запас продуктов хранившихся из телячьей шкуры рюкзаках.

Данная группа росла в численности и смело наносила удар противнику. Вскоре из группы вырос партизанский отряд, который планомерно ходил на боевые задания и наносил врагу немалый ущерб. Делали не только засады, но и громили вражеские гарнизоны в ночное время и

пускали поезда под откос. А когда Советская Армия освободила Белоруссию, часть партизан призвали в армию, а Матасову предоставили отпуск. Побывав в семье, вернулся в строй уже в один из запасных полков, а потом фронт. После окончания войны демобилизовался, вернулся в Бузулук, потом в Орск. Изучив профиль пути и начал водить тяжеловесные поезда. Его фамилия часто появлялась в деповской "Молнии", как передовика производства. К примеру, в середине июня 1951 года в "Молнии" было написано, что машинист Матасов тремя тяжеловесными поездами перевёз грузов сверх нормы на 6500 тонн и сэкономил 12 тонн угля.

ХРОНИКА

Летят для паровозников незаметно не только дни, но и месяцы. Не успели оглянуться, как наступила осень. Но и такой период года для них не преграда. Как водили, так и водят тяжеловесные поезда по графику.

Вот и Алексей Дюндин отличился. В ночь с 18 на 19 октября провёл со станции Никель-Тау в Орск, вес которого превысил норму на 1844 тонны, перевыполнил техническую скорость на 1,9 километра в час. Вслед за ним машинист Жуков превышающий норму на 2000 тонн с перевыполнением технической скорости.

Путейцы орской дистанции пути также на должной высоте. Они выполнили годовой план на 163%, полностью закончили планово-предупредительный ремонт главного пути, с перевыполнением завершено задание по замене рельсов, смене переводных брусьев, установок стрелок. Завершив годовой план по всему объёму работ за 10 месяцев, коллектив дистанции улучшил экономические показатели. Здесь главную роль сыграло введение хозрасчёта. На этой основе достигнута рентабельность работ, тем самым дало прибыль на 500 тысяч рублей.

Хорошо трудится и коллектив путевой мастерской, где начальником Шапаренко. За 10 месяцев мастерская перевыполнила годовой план по ремонту болтов, рельсов, костылей, противоугонов, выдал много деталей сверх плана. Тут показывают своё мастерство слесаря Махов и Тарлавин, кузнецы Коноплёв и Кузнецов с молотобойцами Ширшовым и Копач. В дни предоктябрьской вахты они повысили выработку на 250-300 %.

Вождение пассажирских поездов в зимнее время по графику не так просто. Бывают частые задержки в пути следования из-за непогоды, но пассажирский обязан прибыть на станцию строго по расписанию.

В течение января 1952 года с Южно—Уральской железной дороги часто стали прибывать пассажирские с опозданием на час и больше.

Диспетчера: Кияшов, Талаев и Казяев всегда поторапливают станционных работников обслуживающих пассажирские поезда. В связи с этим стоянка сокращается до десяти минут, а затем, отправившись, из Орска, в пути следования машинисты нагоняют опоздания и прибывают на станцию уложившись в расписание.

Наиболее эффективен нагон получается у машиниста Плитникова, недавно переведённого с грузовых поездов, который всегда вводит поезд в график увеличением скорости на подъём, да и на раздельных пунктах после стоянок, скорость набирает быстро.

За январь месяц начальник Оренбургской железной дороги Задорожный и начальник отделения Чернышев объявили благодарность Плитникову и диспетчерам только за то, что вводили в график пассажирские поезда.

Февраль был снежным, ветреным и холодным с частыми буранами. И всё же несмотря на зимние сложности паровозники смогли провести 60 тяжеловесных поездов. Оказался впереди по всем показателям машинист Негреба, который провёл несколько тяжеловесных поездов, и последний вёл из Никель-Тау в Орск, вес которого превышал норму на 860 тонн с перевыполнением технической скорости. На данном участке в направлении Орска, поезда катятся под уклон, но тут другие неувязки. Как правило, в любой зимний месяц здесь видимость ограничена из-за снежных буранов и метелей. Тут паровозные бригады напряжены до предела при подходе к раздельным пунктам, где не сразу увидишь входной сигнал. Машинисту приходится сбавлять скорость, а потом, если разрешающий сигнал, вновь набирать. Такая ограниченность от Никель-Тау до Киргильды. К тому же большие снежные сугробы и выемки забиты снегом. Бригада тут всегда должна быть более бдительной и обязана довести поезд как до Орска, так и до Никель-Тау без опоздания, чего и добивается.

Железнодорожники не только хорошо трудятся, но и экономят государственные средства, а также повседневно думают, как облегчить свой тяжелый труд. Появились рационализаторы. К примеру, за прошедший год вагонники станции Орск подали 20 рацпредложений, от внедрения

которых получено 58564 рубля прибыли и в какой-то степени облегчился труд. Одним из активных рационализаторов является М. П. Трегубов. Он изготовил сверлильный станок новой конструкции, работая на котором станочники сумели сэкономить 15600 рублей. Затем Трегубов вместе с инженером Бастиным внесли существенные поправки в конструкцию домкрата Шайдурова, сделав его более экономичным. Срок службы агрегата значительно увеличился. Это усовершенствование даёт около 8 тысяч рублей годовой экономии.

Широкий размах в эти годы приняло рационализаторское движение. Только в 1952 году новаторы внесли около 300 предложений. Внедрение ценных из них позволило сэкономить до 4,5 миллиона рублей, значительно улучшились и облегчились условия работы.

В 1952 году начало переоборудоваться локомотивное депо под тепловозную тягу. Построено две секции прямоугольного типа на 6 столб для периодического осмотра и ремонта тепловозов ТЭ-2.

Паровозники взяли как за правило: помогать слесарям выпускать с промывочного ремонта паровозы. Как в войну помогали, так эта привычка осталась и в послевоенное время. Не успевают, не укладываются в график выпуска из промывки некоторые смены. А паровозы-то перешли на хозрасчёт, перепростой не нужен ни паровозникам, ни ремонтникам. От этого страдает в первую очередь зарплата. Колёса локомотива должны крутиться, перевозить грузы и тем самым растёт зарплата. А по поводу межпоездного ремонта, бригады просто стараются избегать. Если есть возможность, в пути следования отремонтируют, а если необходима какая-либо деталь, машинист сообщает в депо и слесарь приносит под снабжение и пока паровоз снабжается, с ремонтом успевают справиться.

Бывают очень серьёзные случаи - необходимо заезжать в корпус депо, но и тут большинство машинистов находят выход. К примеру, 5-го июня машинист Алексей Бычков в пути следования обнаружил в своём паровозе разъединение регулирующего золотника. Необходимо тушить паровоз. Такая неисправность устраняется только в депо, но Бычков со своей бригадой въехал на станцию Теренсай и сразу приступил к охлаждению паровой машины. Пока охлаждалась топка, жар которой забросали мокрым углем, а котел заполнили водой. Машинист, тем временем, договорился с путейцами, чтоб выделили негодные шпалы. Те выручили и сами поднесли их к паровозу. Когда неисправность устранили, набросали в топку шпальных поленьев, разожгли огонь и вскоре подняли в котле пар. Оздоровленный паровоз вновь потащил за собой вереницу вагонов по перевалистому профилю в сторону Жулмансая.

В этом 1952 году в паровозном депо по ремонту страдают потому, что начальник депо Тищенко и главный инженер Хихля мало уделяют внимания по улучшению организации труда ремонта паровозов, где слабо внедряется передовой опыт. Невольно вспоминают слесаря, да и паровозники, бывшего начальника депо Филилеева, который можно сказать не выходил из депо сутками. Даже в военное время, не имея запчастей для паровозов, он выходил победителем из критического положения. Металл доставал на заводах, а свои умельцы изготовляли из него детали в деповских условиях. Этот замечательный руководитель мог всегда выйти из затруднительного положения. Из ремонта паровозы выходили исправными. К тому же надо не забывать, что трудились тогда много подростков, да и трудились в иные дни по 18 часов в сутки. Надо бы держать такого руководителя на своем месте, но он был неугоден кому-то в отделении, ведь Филилеев старался не наказывать машинистов, если негрубое нарушение. Такая защита Пошла не в пользу и его сняли в инструктора машинистов. Такая слепота руководства отделения отразилась на ремонтниках паровозного депо. А жаль, надо ценить и уважать специалистов, которых в военное время ценил даже нарком путей сообщения.

Есть негативное явление и такое. Конец сороковых годов и начало пятидесятых Б. В. Гомозов не ослаблял темпа вождения тяжеловесных поездов, но был так же кому-то неугоден в руководстве отделения, да и в депо секретарь парторганизации Петр Бондаренко открыто возненавидел этого машиниста только за то, что не участвует в общественной жизни депо и почти не присутствует на партсобраниях, хоть и своевременно платит членские взносы. Бондаренко настоял, чтоб имя Гомозова меньше упоминалось в "Молнии", городской газете, а на планерных совещаниях даже не вспоминали о его высоких показателях. Но этот машинист не обращал на это внимание, а трудился в полную силу. А когда сняли с должности Филилеева, который защищал не только Гомозова, но и других машинистов, приносивших пользу депо, а те, кто не имел общественной нагрузки, этому не придавал значения. Для Филилеева было одно» законом: трудовая дисциплина, исправные паровозы, своевременная перевозка груза и не иметь брака локомотивщиков в пути следования. Филилеев добросовестно трудился и машинистом-

инструктором. Он и тут старался защищать локомотивщиков по силе возможности.

Такой партийный руководитель, как П. Бондаренко не имел доверия у некоторых паровозников. Столкнулся с его несправедливостью и я, автор описания истории отделения. В 1951 году моя фотография одна из помощников машинистов депо была помещена на отделенческой Доске Почета, как передовика среди бригад. А под осень машинист-инструктор Алябьев включил меня в список на годовые курсы машинистов тепловоза. Но моя кандидатура была вычеркнута секретарем парткома П. Бондаренко. Мне пришлось явиться к нему с претензией, но он заявил, что на курсы поедут только коммунисты лишь потому, что техника новая и на ней будут работать только члены партии. Такой ответ возмутил меня, пришлось обращаться к начальнику депо Щукину, который приказал начальнику отдела кадров, чтоб меня вновь включили в список. Пробыл во втором списке совсем немного и опять по милости Бондаренко был вычеркнут. Я понимал, что могут не послать, раз запрягнулся секретарь парткома. Но мое желание было настолько велико, что решил обратиться к начальнику дороги Задорожному. На мое счастье состоялось совещание на станции Айдырля двух дорог: Оренбургской и Южно-Уральской. У меня не было выхода и я вошел в вагон, где шло совещание, которое прервал на несколько минут своей просьбой. Начальник дороги выслушал меня и заверил, что на курсы обязательно поеду. Таким путем попал на курсы машинистов, а за эту волокиту, начальник отдела кадров Яковлев получил выговор от начальника дороги, а надо бы Бондаренко вклеить выговор, чтоб не совал нос, куда не следует.

Проучившись год, получил права управления машиниста тепловоза, вернулся в Орск, где стал трудиться вновь на паровозе, так как тепловозов не было. Первая партия пришла лишь в октябре 1953 года. Меня перевели помощником на тепловоз, а в 1954 году я уехал на целину, вернулся в 1957 году и трудился еще три года помощником, не обкатывали наверное потому, что искал правду. А когда ушел на пенсию, встретился с Бондаренко и поинтересовался, зачем так он поступил, но этот человек заверил, что такого случая не помнил, хотя такому ответу я совершенно не поверил.

ШТРИХИ ХРОНИКИ

В клубе железнодорожников состоялось собрание всех предприятий Орского отделения, на котором выдвинули кандидатом в депутаты областного Совета старшего машиниста Алексея Григорьевича Беспомощного.

Выдвинул эту кандидатуру секретарь парткома паровозного депо Ростовцев, который заострил внимание, что Беспомощный пришел в депо в первый послевоенный год. Сразу стал замечен в коллективе своим трудолюбием, высокими показателями по вождению поездов. Вырос до 2-го класса, мастер высоких скоростей и бережно экономит топливо. Этот специалист душевный, общительный, знающий свое дело.

Выступили несколько человек из других организаций, каждый отзывался о Беспомощном только с положительной стороны. Выдвинут был единогласно.

В то время выдвигали в кандидаты и членов правительства. К примеру по Орскому железнодорожному узлу выдвинули К. Е. Ворошилова. Такая высокая кандидатура всегда проходила, хотя в душе у многих было против такого явления только потому, что любой член правительства не появится тут, в Орске, как депутат и не решит не одну местную проблему из-за того, что в правительстве есть чем заниматься.

Слаженно и ритмично работает в январе 1953 года коллектив единой смены маневрового диспетчера Воробьева. 22 января смена выполнила свои обязательства по формированию и отправке поездов на 180%, а 25 данный коллектив работал еще лучше. Значительно снижен у смены простой транзитного вагона с переработкой и на 18 часов снижен простой местного вагона.

Продолжается по отделению работа по рационализаторству. Слесарь-автоматчик вагонного депо Белоусов сконструировал универсальный станок для заливки подшипников. Станок дает экономию цветных металлов, создает чистоту и точность поверхности подшипника.

А слесарь Свиридов изготовил ключ-трещетку для отвертывания и завертывания гаек фрикционного аппарата. Старший инженер вагонного депо Трегубов сконструировал новый станок для расточки вагонных подшипников. Главный инженер паровозного депо Хихля сконструировал гидравлические весы углеподъемных кранов.

Произошла очередная компания по снижению цен как продуктов питания, так и промтоваров. За послевоенное время снижение происходит уже шестой раз. Весь советский народ радуется такому явлению в том числе и железнодорожники Орского отделения. Исключительно

все железнодорожники настроены работать еще лучше потому, что партия и правительство заботятся о народе.

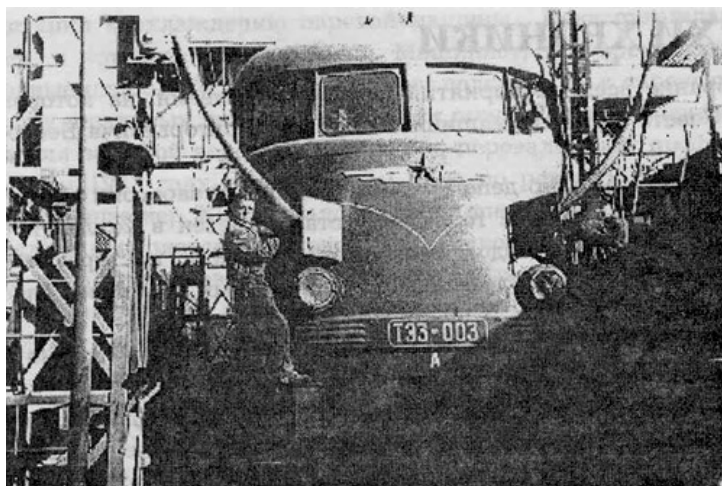
В честь такого события 5 апреля железнодорожники стали на стахановскую вахту. За первый день, дневная смена станции Орск добилась стопроцентного отправления поездов по графику (маневровый диспетчер Воробьев), а план грузовой работы выполнен на 140 процентов.

Хорошо трудятся в эти предмайские дни коллектив вагонников. Ежедневно на стыке смен подводят итоги трудовой вахты. За первую половину апреля в депо показатели радостные. Цех среднего ремонта значительно перевыполнил взятые обязательства. Здесь за двоих трудятся слесаря Мараткалиев, Копнев, Полишвайка. Рекордной работы достигли в эти дни слесаря Макаров и Ширшов, токарь Малахов, сверлильщица Попова, кузнец Глейзер. Три-три с половиной нормы в смену - такова выработка каждого стахановца за заботу партии и правительства за то, что часто снижают цены, так необходимые для каждого труженика.

С начала апреля коллектив вагонного депо выдал из ремонта значительно больше вагонов, чем предусмотрено графиком. Сэкономлено за счет сокращения материалов 25 тысяч рублей.

Широко применяется новый метод резания металла Василия Колесова, который позволяет довести подачу до трех и более миллиметров на токарном станке и при этом гарантирует чистоту обработки металла.

Токарь паровозного депо Уфимцев, обрабатывая деталь методом силового резания, сократил машинное время с 2 часов 40 минут до 1 часа 10 минут. Подача достигла трех миллиметров, глубина резания 2,2 миллиметра. Все токаря, занятые по ремонту паровозов одобрили начинание В. Колесова и заинтересованы в его широком развитии. Вскоре Уфимцев стал вырабатывать 384 процента. Апрельское задание выполнил на 350 процентов. Производительность труда выросла в два с половиной - три раза. С начала новой пятилетки Уфимцев выполнил 4 годовых нормы и уже трудится в счет 1955 года.



Из всех мероприятий, проведенных в пятом пятилетии, наиболее важное значение имел переход ряда участков дороги на тепловозную тягу. В конце октября 1953 года перевозочная работа тепловозами выполнялась на участках от Орска до Айдырля и до Никель-Тау и далее на Кандагач. Переход на тепловозную тягу позволил создать более устойчивую эксплуатационную работу, коренным образом улучшились условия труда локомотивных бригад и сократились эксплуатационные затраты на перевозки. С введением тепловозной тяги техническая скорость поездов увеличилась на 3,8 километра в час, увеличился среднесуточный пробег локомотива на 67 километров.

Развитие промышленности, гигантский строительный размах в годы пятой пятилетки дали толчок развитию железнодорожного транспорта. Не случайно, на 20 съезде КПСС перед транспортным машиностроением была поставлена задача — прекратить выпуск магистральных паровозов и развить серийное производство более мощных тепловозов и электровозов.

Из числа реконструированных мероприятий важное значение имели работы, проведенные по развитию Орского и Кандагачского узла. На этих узлах построены сортировочные горки, перестроены подгорочные парки, а станция Кандагач оборудована электрической централизацией. Построены вторые пути на участке Орск-Айдырля, протяженностью 130 километров. Одновременно реконструируется топливо складское и экипировочное хозяйство.

2 января 1954 года в политотделе Орского отделения собрались лучшие машинисты, кондуктора, поездные вагонные мастера, командиры производства. Перед собравшимися выступил коммунист П. В. Запорожец, который заявил:

- В ответ на заботу партии и правительства в дальнейшем подъёме благосостояния советского народа, мы решили ускорить продвижение грузов без увеличения количества локомотивов. С этой целью организована в нашем депо колонна, в которую вошли 10 бригад. На одном из трудных участков, в зимнюю пору каждая бригада обязалась водить поезда, вес которых больше нормального на 400 тонн. И водить данные поезда строго по именованным графикам. Задание по тонно-километрам выполнить на 115%, а среднесуточный пробег увеличить на один километр. Сберечь топлива не менее пяти процентов.

Почин передовых машинистов одобрен.

Машинист Запорожец тут же обратился к тем, кто обслуживает плечо Орск-Айдырля и попросил, чтоб обеспечили чёткую и бесперебойную работу транспорта в зимнее время, вывести отделение в число передовых не только на дороге, но и на сети Советского Союза. После собрания, на следующий день Запорожец провёл тяжеловесный поезд превышающий норму на 800 тонн.

С эксплуатацией тепловозов возникли некоторые трудности в их обслуживании. Первоначально дизельное масло, при снабжении, носили бидонами из ёмкости. Это тяжело ведь, если приходилось добавлять в картер масла, надо не менее ста кг., а на тепловозе два дизеля.

Этот вопрос решили. Провели трубопровод до снабжения и электромотором закачивали масло. Это на много ускорило снабжение тепловозов. И с дисциллированной водой обстояло плохо. И тут вышли из положения. Мастер по электрооборудованию тепловозов Пегушин предложил установку для приготовления дисциллированной воды, которая отличалась простой конструкцией, удобством экономичностью эксплуатации. Ряд ценных предложений внесли электрослесарь по ремонту тепловозов Вишняков и инженер локомотивного депо Бурцев.

Значительно выросли в годы пятилетки ряды стахановцев-двухсотников. По 2-3 нормы в смену выполняли слесарь комплексной бригады локомотивного депо Фабрыкин, металлообработчики Уфимцев и Марков.

В огне соревнования выросли и закалились замечательные мастера своего дела: машинисты Корчагин и Забродский, поездной мастер Беляков, составитель Кириленко, старшая стрелочница Икрина, телеграфистка Данилова, штукатур Евдокимова.

В 1954 году в нашей стране началось освоение целинных и залежных земель. Партия обратилась с призывом: "Комсомольцы - на освоение целины!" В ответ на этот призыв поступило много заявлений от молодых железнодорожников. В райком ВЛКСМ поступили и коллективные заявления. Большая группа молодых рабочих ПТО станции Гудрон обратилась с просьбой направить их на освоение целинных и залежных земель. Среди них были токарь А. Дорошенко, слесарь Н. Жуков, табельщица Ф. Шилова, слесарь А. Худяев и другие.

Для обеспечения вывоза значительного количества зерновых и других продуктов целинных и залежных земель от станции Шильда вглубь Адамовского района началось строительство узкоколейной линии протяженностью в 170 километров.

Райком ВЛКСМ Ворошиловского района организовал выезд комсомольско-молодёжных бригад в колхозы Домбаровского района на сеноуборку сроком на 7 дней. По-комсомольски отозвались на это решение комсомольцы 33-й железнодорожной школы несмотря на то, что многие старшеклассники должны выехать в Москву на экскурсию. Они решили первоначально съездить в сельскую местность, а потом уже на экскурсию. Учащиеся Биятов, Иноземцев, Захаров, Ступников явились в райком комсомола с заявлением, что 12 комсомольцев готовы выехать по заданию райкома. Их просьбу удовлетворили.

Бывший бригадир 15-ой дистанции пути Марков откликнулся одним из первых в этой организации на призыв партии - поехать на освоение новых земель. Он в совхозе "Восточный" сразу стал трудиться на тракторе. С начала весны до 1-го июля он смог поднять 400 гектаров целинной земли. Там же из бывших путейцев трудятся Черненко и Ержанов.

В данном строящемся совхозе много железнодорожников на строительстве для них жилья, баз, больницы, клуба и иных сооружений.

Зависит ли ускорение движения поездов от главных кондукторов? Да, зависит. Если нерасторопный главный кондуктор, то его медлительность может сказаться на поезде, который простоят на станции отправления больше положенного времени. Хоть и слышишь иной раз нареkania в их адрес, что они дремлют на тормозной площадке вагона в пути следования, но это

не так. Главный кондуктор полностью отвечает за сохранность груза в поезде, который сопровождает. А прежде чем отправиться, главному необходимо принять каждый вагон, контейнер, убедиться в наличии пломб, нет ли перекосов тяжелых конструкций, и всё это обязан сверить по документам. А на это уходит немало времени. Вследствие чего главного вызывают в поездку раньше локомотивной бригады. Необходимо ему укладываться в отведённое время, к сожалению, не все укладываются. Но есть такие главные кондукторы, которые при приёме поезда сокращают время на одну треть против нормы. К таким относятся Воронина, Мустакимова, Луконина и Зарецкий. По их вине ещё не было случая, чтобы поезд задерживался на любой станции отправления.

6-го декабря в локомотивном депо состоялась теплотехническая конференция, на которой машинисты делились своим опытом по экономии топлива. На этой конференции приняли решение: в целях дальнейшего улучшения работы депо необходимы снижения себестоимости перевозок груза и увеличения экономии топлива. Решено систематически осуществлять технологический осмотр локомотивов и немедленным устранением обнаруженных неисправностей. Не менее, чем 4 раза в месяц намечено проводить занятия локомотивных бригад по уходу и ремонту узлов локомотива, влияющих на расход топлива. А так же решили организовать при депо школу передового опыта, где будут заниматься локомотивщики и овладевать методами экономической работы.

В соответствии с директивами партии и правительства в пятой пятилетке большое внимание было уделено жилищному и культурно-жилищному строительству. За годы пятилетки введены в эксплуатацию благоустроенные дома, магазины, школы и начато строительство Дома культуры. А так же большая проводилась работа по озеленению пристанционного поселка. А начало всему было положено на пришкольном участке школы № 33. Ещё в 1950 году под окнами школы был пустырь, и считалось, что на орской земле ничто не может расти. И только благодаря упорству директора школы В. С. Марадудина и пенсионера А. С. Орлюка возле школы вырос опытный участок. 115 юных натуралистов подразделились на 4 секции: полеводы, садоводы, овощеводы и пчеловоды.

Для жителей станции Орск этот участок был чудом. Здесь произрастали многие сорта пшеницы, овес, рожь, различная овощная культура: морковь, редис, репа, редька, пастернак, капуста, помидоры, огурцы, баклажаны, пчельник.

В 1954 году члены кружка юнатов и руководитель А. С. Орлюк были представлены для участия в выставке достижений народного хозяйства в Москве. Постановлением Главного комитета ВДНХ были отмечены успехи, достигнутые на учебно-опытном участке юнатами школы № 33. Заведующий пришкольным участком и 7 школьников были награждены бронзовыми медалями и свидетельствами с надписью: "Участнику Всероссийской сельскохозяйственной выставки 1954 г."

Влияние школьного сада на окружающий поселок усиливалось с каждым годом. Школа снабжала жителей саженцами, овощной рассадой. И у домов железнодорожников все больше появлялось фруктовых деревьев, ягодных кустарников, огородов.

На отделении применялись методы высокопроизводительного использования локомотивов. Машинисты депо Орск Запорожец, Алябьев, Сухарев, Федоров и другие систематически водили тяжеловесные поезда, применяя в повседневной работе новаторские приемы. Получила распространение уплотненная загрузка вагонов, которая позволила более рационально использовать подвижной состав. А уплотненная погрузка металлоконструкций и транспортеров, предложенная рационализаторами отделения Исмагиловым, Толмачевым и Комиссарчиком, позволила сэкономить в 1954 году более тысячи вагонов.

Под новый 1955 год бригада машиниста Прокопенко, помощники Девятов и Подуров провели тяжеловесный поезд из Айдырли в Орск, превышающий весовую норму на 900 тонн, с перевыполнением технической скорости на 6,2 километра в час.

Новая техника - магистральные тепловозы серии ТЭ-2 - окрылила бывших паровозников, которые переквалифицировались и успешно водят поезда. Среднесуточный пробег резко увеличился только потому, что отпали станции, где паровозы набирали воду, и теперь, как правило, их следуют напроход. И не менее важное - облегчился труд помощника, а кочегары вообще отпали. Они переквалифицировались на помощников тепловоза. Тепловозы двухсекционные, и за каждой секцией закреплен помощник.

По количеству рацпредложений коллектив локомотивного депо занимает 1-е место среди предприятий узла. За прошедший год их было внесено 76, большинство осуществлено в

производство.

Экономичные дали рацпредложения Вишняков и Яровой, оба электрослесаря. Они сконструировали штамп для изготовления манжет для электропневматических катушек, а также приспособление для прессовки шкива главного генератора.

В Адамовском районе продолжается строительство узкоколейной железной дороги на участке Шильда-Адамовка. Движение поездов запланировано на август этого года. Уже прибыли на станцию Шильда паровозы с вагонами, но путь ещё не готов и они стоят в ожидании, когда начнут их эксплуатировать. К тому же срывается подвоз шпал и строители вынуждены из-за них простаивать. Об этом бьют тревогу в Орское отделение, которое не менее заинтересовано о вводе данного участка в эксплуатацию. Данная узкоколейка необходима для вывоза с целинных совхозов нового урожая, а туда будут доставлять топливо, химикаты и всё необходимое для сельского труженика.

По инициативе диспетчерского аппарата и локомотивного депо на участке Орск-Айдырля и Орск-Никель-Тау внедрён новый прогрессивный график продвижения поездов. Он намного сокращает на промежуточных станциях и в оборотных депо, даёт большой экономический эффект. Отжили своё время паровозы, на их смену пришли тепловозы. При этой технике продолжительность поездок локомотивных бригад сократилась в два раза. К тому же норма веса поезда заложена графиком на много больше, чем возили на паровозах, да и сверх плана машинисты тоннаж берут больше.

Например, 13 марта машинист Косицин взял поезд, превышающий норму на 1400 тонн, и провёл его из Айдырли в Орск с превышением технической скорости на 4 километра в час, а среднесуточный пробег тепловоза этого машиниста оказался около 500 километров в сутки.

А машинист Авдеев с помощником Полуфунтиковым и Алёшиным доставили в Орск поезд, превысив норму на 1600 тонн, с превышением технической скорости.

Увеличился грузопоток на Орском узле, значит и увеличивается количество поездов. Локомотивные бригады, имея новую технику - тепловозы, - стараются больше перевезти грузов сверх нормы. Диспетчера уже не спрашивают у машинистов согласия на увеличение тоннажа в поезде. Да и все бригады привыкли к этому. Только за май месяц перевезено сверх плана грузов около полмиллиона тонн.

В коллективе вагонного депо в течение этого года отремонтировано сверх плана 30 вагонов за счёт восстановления стержней, буферных стаканов и других деталей. Цех годового ремонта только в октябре сэкономил 15 тысяч рублей.

Хорошо трудятся в ремонте кузовов вагонов плотники Полещиков и Шибанов, слесаря по ремонту автотормозов, ходовых и рам вагонов Караев, Китаев и Володин. Одни перевыполняют сменные задания в два раза. В течение года в депо подано и внедрено большое количество новшеств. На ремонте широко применяется оригинальное приспособление для разборки и сварки тележек всех типов. Эту конструкцию разработал Баширов. Ремонтники не только кое-что внедряют из своих изобретений, но и следят за новейшими достижениями в ускорении и облегчении работы, применяемые в других депо.

Только Оренбургское депо внедрило у себя подъёмщик для снятия и установки фрикционных аппаратов, как слесари Скрипаченко и Бекинов из инструментального цеха, узнав об этом новшестве, изготовили у себя такое же приспособление. Применение такого механизма облегчило условия труда ремонтников и позволило высвободить два человека.

В локомотивном депо с пятидесятого года, кроме стенной газеты "Локомотив" и "Ремонтник", выпускают ещё "Крокодил". Все карикатуры выполняются силами редколлегии и привлекается художник депо. В "Крокодиле" остро бичуются нарушители трудовой дисциплины, лодыри и разгильдяи. В месяц выпускаются "Крокодилы" до 6 номеров. В них помещаются нарушители всех рангов, кроме секретаря парткома и начальника депо.

Над средней школой № 27 шефствует коллектив 15-ой дистанции пути. Между шефами и подшефными - крепкая дружба. В свободное от учебы время ученики приняли участие в воскреснике по сбору металлолома.

Молодые путейцы совместно со своими юными друзьями приготовились к проведению вечера, на котором прочитали доклад на тему: "Ты на подвиг заветов, комсомольский билет". После доклада школьники дали замечательный концерт. Взаимная дружба крепнет. Ученики посещают дистанцию пути и интересуются их работой. А путейцы - школу, где тоже интересуются, как учатся подшефные.

На узловых планерках локомотивщики перед руководством отделения ставят острые

вопросы, особенно, когда обязались довести до одного миллиона тонно-километров в сутки. Тут ставился вопрос ребром, чтоб сократить стоянки на промежуточных станциях. Каждая остановка влияет на выполнение столь высокого обязательства. На одной из планёрок машинист Геннадий Попов заявил, что он 7 декабря следовал с тяжеловесным поездом из Айдырли. В Теренсае остановили, где простоял два с половиной часа, в Мусогаатке - один час, в Новоорске - полтора часа. При такой пропускной способности, как заявил Попов, не выполняют и половину тонно-километров.

Многие машинисты выступали по этому поводу. Из сказанного стало ясно, что стоянки, в основном, начинаются с Мусогаатки и до Гудрона.

Руководство в ответ ссылается, что сортировочная горка не успевает распускать поезда, но тем не менее, успокоило, что в этом направлении наведут должный порядок.

Орское отделение занимает ведущее место на Оренбургской железной дороге. Около двух третей всех погрузок и выгрузок выполняет отделение. Оно обслуживает крупнейшие предприятия: Южно-Уральский никелевый комбинат, Орско-Халиловский металлургический комбинат, Южуралмашзавод, завод им. Чкалова, мясокомбинат и другие предприятия. Оттого насколько чётко и слаженно работает отделение, зависит успех дела и на этих предприятиях. Остался позади 1955 год, наступил новый 1956. Годовой план погрузки решающих грузов выполнен на 7 дней раньше срока, сверх плана отгружены тысячи вагонов.

Неплохих результатов добились многие тепловозники. Передовые машинисты: Косицин, Голованов, Попелов, Жуков, Попов и другие, преодолевая зимние трудности, на высоких скоростях водят поезда, превышающие весовую норму на 600 и более тонн. За счёт вождения тяжеловесных поездов высвобождены десятки локомотивов, чем дали огромный экономический эффект. Отлично трудится комсомольско-молодёжная колонна старшего машиниста Алфёрова, которая на протяжении нескольких месяцев держит первенство в социалистическом соревновании. Самоотверженный труд передовиков позволил в двое больше чем в прошедшем году перевезти грузов в тяжеловесных поездах, сэкономив при этом 2000 тонн дизельного топлива.

Хорошими показателями встретили новый год коллектив станции Гудрон (начальник Шляг, секретарь парторганизации Семёнов), станции Орск (начальник Приходько, секретарь парторганизации Горбунов), смена маневрового диспетчера станции Орск Степанова к новому году со стопроцентным выполнением графика движения поездов. Успешно применяют передовые методы труда в сменах маневрового диспетчера станции Гудрон Калашникова и станции Орск Горбунова. В этих сменах первенство удерживают составительские бригады Кириленко, Максимова, сцепщика Хитова, стрелочников Икриной, Першиной, Лепехина, Простова.

Между тем в эксплуатационной работе отделения имеются существенные недостатки. Не добились ещё равномерного, ритмичного подвода поездов и вагонов под погрузку и выгрузку, в результате чего важнейшие станции Гудрон, Орск, Никель имеют избыток вагонов, это сковывает маневровую работу станций и зачастую приводит к задержке приёма поездов. Неотложная задача поставлена отделением: освобождение узловых станций от избытка вагонов, а для этого надо повышать и темп, и качество формирования поездов, лучше использовать резервы станции Гудрон, всю станционную технику, больше отправлять тяжеловесных поездов, не допускать брака в работе.

На предприятиях, как Орской ТЭЦ, Никелькомбината, ЮУМЗ на подъездных путях только в декабре минувшего года передержаны под выгрузкой сотни вагонов. За это железной дороге уплачен штраф более 100 тысяч рублей. Там в ночное время выгрузка идёт очень плохо, на 30 % меньше, чем в дневное время.

Немало есть случаев у железнодорожников в их халатной работе. Под новый год с подъездных путей мясокомбината составителем был прицеплен вагон с неразгруженной скотиной к порожняку и вывезен на станцию. Данный вагон был обнаружен далеко от Орска и вернули вновь на мясокомбинат. Такая халатность недопустима, и за такое руководство отделения строго наказывает. Все силы отделения направлены на то, чтобы ликвидировать имеющиеся недостатки.

Грузовой поток на Орском отделении увеличивался изо дня в день. Тепловозы ТЭ-2 не в силах были справляться с перевозками. Участились случаи, что второстепенные поезда простаивали как на станциях, а так же и на некоторых отдельных пунктах. Выходит, что до места назначения грузы приходят с большим опозданием. Руководство отделения забило тревогу о том, что задыхаются с продвижением грузовых поездов. В МПС услышали это и пошли навстречу. На смену ТЭ-2 начали поступать тепловозы серии ТЭ-3. Вес поездов сразу увеличился на 500 тонн.

Старший машинист Щусь один из первых получил тепловоз ТЭ-3. Это было 1-го апреля

1956 года. За месяц бригада Щусь провела 27 тяжеловесных поездов в сторону Айдырли и в обратном направлении, перевезла 26042 тонны сверхпланового груза, сэкономив 7511 килограммов дизельного топлива, превысив техническую скорость на 2 километра в час. Этот машинист вроде испытывает новую технику. 18 апреля рискнул взять поезд со станции Орск на полторы тысячи тонн тяжелее, чем перевозилось обычно тепловозами ТЭ-2. А в обратном направлении взял на 2 тысячи тонн больше нормы. Производительность за сутки выразилась в 1800 тысяч тонно-километрах.

А бригада машиниста Федорова на ТЭ-3 провела за апрель 20 тяжеловесных поездов, перевезла в них сверх нормы 20542 тонны грузов. Сэкономив 5583 килограмма дизельного топлива.

Пятью тепловозами этой марки за месяц перевезено 94 тяжеловесных поезда, перевезли в них десятки тысяч тонн грузов сверх нормы, сэкономив при этом 22 тысячи килограммов жидкого топлива.

В коллективе локомотивного депо немало трудятся бывших воинов Советской Армии - участники Великой Отечественной войны. Они показывают пример в дисциплинированности и в самоотверженном труде. Накануне Дня Победы бывший фронтовик Виктор Пономарев провел со своей бригадой из Орска в Айдырлю тяжеловесный поезд, в котором вес был больше нормы на полторы тысяч тонн, с перевыполнением технической скорости. Ко Дню Победы этот машинист провел 7 тяжеловесных поездов. Этот специалист хорошо трудился на паровозе, а перед поступлением тепловозов в депо, успел переквалифицироваться и на новой сложной технике умело водит поезда.

За апрель коллектив вагонников станции Орск обеспечил скоростную обработку поездов. Каждый маршрут отправлялся со станции значительно раньше заданного времени. Четкая, слаженная работа движенцев и вагонников позволяет формировать и отправлять поезда сверх задания и снизили простой транзитного вагона с переработкой против нормы на 2,5 часа, а без переработки на полчаса.

С поступлением более мощных тепловозов грузопоток несколько увеличился, но все же не только тепловозники с вагонниками, но и с движенцами, подняли все «брошенные» поезда на отдельных пунктах, а там, где формировались поезда, работа ускорилась. И грузы пошли каждый в своем направлении без задержек. На графиках у диспетчеров все линии грузовых поездов были заняты и не обрывались до тех пор, пока поезд не придет на передаточную станцию или в парк приема сортировочной горки.

Есть ли заслуга в безопасности движения поездов путевых обходчиков? Без сомнения есть, причем, ощутимая, не менее зависит, чем от локомотивных бригад. Обходчик всегда скрупулезно следит за исправностью пути на своем участке. Наилучший путевой обходчик Орского отделения Сидор Игнатьевич Растрепин, за время работы предотвратил много случаев, которые могли бы послужить крушением поездов. Один из них был такой. Он шел, как всегда, постукаивая молоточком на длинной ручке по гайкам, противоугонам, рельсам, определяя этим неисправность. На этот раз, при обходе, начался нудный дождь от которого не спрячешься, пока не совершишь обход своего участка. Вдруг, еще издали, Сидор Игнатьевич заметил что-то чернеющее на пути. Он побежал к непонятному предмету и увидел огромный бесформенный кусок металла, упавший, видимо, с какой-то поврежденной платформы. Не раздумывая побежал вперед, а тут уже и поезд приближается и вскоре начал давить петарды. Машинист дает экстренное торможение и останавливает поезд в нескольких метрах от препятствия. Пока путевой обходчик подошел, путь был свободен. Бригада груды металла столкнула под откос.

Имя Сидора Игнатьевича занесено на городскую Доску почета и на Доску почета отделения.

БДИТЕЛЬНОСТЬ МАШИНИСТА

Виктор Жуков пришел на явку в депо как всегда подготовленный, отдохнувший. Время было уже за полночь. Принял тепловоз и его сразу взяли на контрольный пост, а затем под поезд. Отправился со станции Гудрон с грузовым поездом нормального веса. Накрапывал мелкий дождь, «дворники» усердно очищали от воды лобовые стекла тепловоза. Хотя и шел дождь и ночь была темная, все же луч прожектора пробивал на определенное расстояние и виден был путь. Августовская ночь оказалась теплой, хоть и был конец месяца. Проследовали станцию Кумакская. Поезд шел на предельной скорости приближаясь к станции Ново-Орск. Недоезжая километра два до станции, перед неохраемым переездом сноп света от прожектора выхватил из темноты стоявший на путях

гусеничный трактор. Жуков сразу применяет "экстренное торможение и подает тифоном тревожные сигналы. Стальная глыба стояла недвижимая и быстро приближалась. Вдруг сильный удар. Будку трактора, как бы срезало. Она отлетела в сторону, а в ней успел заметить сидевшего человека. Пока поезд остановился, трактор чуть ли не по частям раскидало по пути. Сход не случился лишь потому, что башмаки гусеничного трактора покоились на нити рельсов.

Жуков спустился на землю, подошел к станкам трактора и был немало удивлен случившимся. К удивлению тепловоз не пострадал, лишь метельник вогнулся внутрь, чуть ли не до колесной пары. Затем Жуков сходил к черневшей кабине, а там истекая кровью полусидел тракторист, который был уже мертвым.

Машинист по радиации сообщил в Ново-Орск, чтоб прислали трактор для освобождения пути. Пока пришла помощь, Жуков с помощниками сняли метельник и водворили его в дизельное помещение. А трактор, при помощи троса стащил оставшийся металл на обочину. Путьцы проверили исправность пути, лишь тогда разрешили поезду следовать дальше.

Как же попал трактор на путь?

Тракторист был пьян, как в последствии выяснилось. Он не попал на переезд, а выехал на путь раньше метров на полтора, где мотор и заглох, а тракторист, видимо, уже уснул и не предвидел никакой опасности. Вообще, рюмка водки чуть ни сделала крушение поезда. К счастью обошлось, хоть и принесен ущерб и гибель виновника. Вскоре этот неохраняемый переезд был закрыт, а авто и гужевого транспорт стал пересекать путь только за Ново-Орском через охраняемый переезд и перед станцией Кумакская.

ШТРИХИ УСПЕШНОЙ РАБОТЫ В ШЕСТИДЕСЯТЫЕ ГОДЫ

Несмотря на январские трудности 1957 года, многие тепловозники локомотивного депо систематически водят тяжеловесные поезда, превышая весовую норму на 200-500 тонн.

Новая техника не подводит потому, что за ней надлежащий уход. Ведь тяга осуществляется за счет электричества, а зимой она уязвима, если не подготовишь к работе тяговые электромоторы. Попади на коллектор снег не миновать выхода из строя электродвигателя. Верно, бывают некоторые неисправности в пути следования по электросхеме, но благодаря техническому знанию локомотивных бригад, их быстро устраняют на перегоне или на станции, вообще там, где случится отключение напряжения. Плохо обстоит дело в том, что бригады приводят поезда на конечную станцию с нарушением рабочего режима по вине движущихся. За прошедший год более 1/3 поездок, сделанных тепловозными бригадами с нарушением режима трудового дня. Некоторые бригады находились в пути следования по 25-30 часов, вместо восьми.

Причина подобных явлений кроется в пренебрежительном отношении руководства отделения и некоторых предприятий узла к организации труда тепловозников. Только этим фактором можно объяснить. К примеру, немало таких фактов, когда бригада вызывалась в поездку за три-четыре часа до отправления поезда.

В связи с этим, в первых числах января было проведено узловое партийное собрание, по этому поводу собирался и президиум райпрофсоюза.

Результаты в первую декаду были ощутимые, поезда шли на много быстрее и укладывались бригады в режим, но потом диспетчера охладелись и вновь бригады находились в пути больше положенного времени, конечно, не все, но такие случаи повторяются изо дня в день.

К примеру, есть такой свежий случай. 10 января бригаду Носова вызвали в поездку. Из Орска выехали в десять часов. До станции Халилово ехали напроход, а потом, на каждом отдельном пункте простаивали по 2-3 часа. За это время сменились три диспетчера и ни один не позаботился об ускорении продвижения данного поезда. На обратном пути обстояло дело не лучше. На первом же разъезде поезд Носова простоял 4 часа и его обогнало несколько поездов. Вследствие длительного времени нахождения в поездке, пришлось бросить поезд на станции Никель и в Орск поехали резервом.

Об этом явлении машинистом было написано объяснение, которое разбиралось руководством отделения. После этого режим тепловозников стал нарушаться реже, наверное потому, что некоторые бригады в пути требовали смену, а это большой простой груза на отдельном пункте и за это диспетчеров наказывали. Но в основном беда в том, что грузопоток увеличился и поезда на сортировочных горках не успевали обрабатывать в Орске и в Оренбурге, вследствие чего некуда было принимать поезда и они стояли чуть ли не в затылок друг другу. В основном разборки простаивали, а прямые поезда, которые не требовали расформировки, такие катили по "зеленой улице". Вот и бригаде Белянкина повезло. Он вел поезд без остановки от Орска до Кувандыка. Перед входным сигналом к машинисту подошел помощник с задней секции,

доложил:

- Иван Васильевич. Все в норме, за исключением, что в тройнике топливного коллектора появилась трещина. Придется заезжать в депо.

Белянкин немного подумал, прикинул в уме работу, спокойно ответил:

- А ты как думаешь? Можем сами отремонтировать?

- Что ж, попытка, не убыток,- согласился Туранов.

Прибыв в Кувандык, отцепились от состава. Приехали под депо, где сразу приступили к ремонту. Комсомольская бригада Белянкина с помощниками Александром Турановым и Владимиром Кравцовым, быстро сняли топливные насосы, пригласили из депо автогенщика, который заварил трещину, а бригада вновь установила на место топливные насосы, закрепила их, лишь потом, машинист доложил дежурному по депо об исправности тепловоза. На этот раз в отдыхающей не пришлось отдыхать, провозились с ремонтом, лишь успели сходить в столовую, где подкрепились горячей пищей и вернулись на тепловоз. Почти сразу выехали под поезд. А поезд попал тяжеловесный. Превышающий норму на 900 тонн, но это Белянкина не смутило и он довел его до Орска с превышением технической скорости на полтора километра.

Хорошо известен в локомотивном депо слесарь по ремонту дизелей, Александр Куркин, бывший фронтовик, который не только качественно ремонтирует, но и предлагает ценные рацпредложения. В этом году он внес на рассмотрение 6 рацпредложений, позволяющих сократить затраты времени на ремонт, облегчить трудоемкие процессы. Наиболее ценное новшество - приспособление выпрессовки пальца поршня. Благодаря этому внедрению, ликвидировался ручной труд, а затрата времени на операцию уменьшилась в три раза.

А слесарь по ремонту топливной аппаратуры Недорезов внес десятки рацпредложений. Последнее его новшество - приспособление для нарезки резьбы в цилиндрической втулке позволяет сберечь более 8 тысяч рублей в год. Если до этого на ремонт втулки затрачивалось до 4-х суток, то теперь слесаря управляют за три часа. Задумок у слесарей много, но вот технический совет работает плохо, хотя им руководит главный инженер депо Штейнберг. Кому, как не ему, интересоваться тем, что предлагают слесаря об ускорении ремонта и облегчении труда, но он к этому относится с холодком. К примеру, последнее новшество Недорезова, слесаря сразу внедрились в производство и протрудились два месяца и только после этого времени собрался технический совет, на который даже не пригласили автора. Такое отношение просто бьет по рукам новаторов производства.

Несмотря на многие трудности в движении поездов и все же в июне этого года коллектив отделения добился оборота вагонов и сокращен по отделению против установленного времени на 2,4 часа. Задание по технической скорости выполнено на 105,3 процента. За последнее время многое сделано по улучшению графика отправок и проследования поездов. Этот показатель достиг по отделению почти на 100 процентов. Большую роль сыграло в перевозке грузов такое явление. На смену тепловозов ТЭ-2, пришли ТЭ-3. В связи с этим вес поезда увеличился в два раза, не считая тяжеловесных. К тому же большие работы ведутся по строительству вторых путей на отделении. Уже в этом году будет сдан в эксплуатацию второй путь от станции Кувандык до Саракташа. На отдельных участках идет строительство плуавтоматической блокировки.

Значительно выполняются работы по реконструкции Орского локомотивного депо и реконструкции основных станций узла. Оснащение новой техникой, усиление путевого хозяйства создаст железнодорожникам все условия для увеличения объема грузоперевозок.

Среди движенцев Оренбургской магистрали, коллектив станции Орск за декабрь 1957 года завоевал вновь переходящее Красное Знамя дороги, которое шестой раз подряд остается у данного коллектива. В упорном труде работники станции добились значительного улучшения ряда важных измерений. Например, план погрузки перекрыт на 8 процентов, выгрузки на 15. Хорошие показатели по снижению простоя транзитных вагонов с переработкой и без переработки.

Высоких показателей добился коллектив смены маневрового диспетчера Степанова, которая отправляет поезда точно по графику. Слаженно здесь трудятся составитель поездов Максимов, стрелочница Ирина, сцепщик вагонов Глухов. Они выполняют нормы на 140-150 процентов.

На станции Орск продолжают совершенствовать методы работы маневрового диспетчера Воробьева. Суть предложенного им новшества состоит в том, что транзитные поезда пополняются группой вагонов и отправляют со станции уже тяжеловесными. В 1957 году работники станции по почину Воробьева отправили около 1200 таких поездов, в которых перевезено более 630 тысяч тонн грузов сверх нормы.

Много ценных новшеств внедрено за последнее время в коллективах вагонного участка, дистанции сигнализации и связи, путевого хозяйства. Упорную работу в этом направлении ведет коллектив локомотивного депо. Внедрение ряд новшеств в обслуживании участка Орск-Никель-Тау позволило ежедневно освобождать от работы 4-6 тепловозов, так как норма среднесуточного пробега локомотивов на отделении перевыполняется. За счет этого удалось перевести обслуживание пассажирских поездов главного хода на тепловозную тягу, избавившись от паровозов, которые отправили на стоянку госзапаса.

К сожалению, имеется еще немало недостатков в распространении передовых опытов труда и внедрении новых технологий. К началу 1958 года не были внедрены десятки ценных предложений, хотя для этого имелись необходимые условия. По-прежнему пассивно относятся к внедрению опыта передовиков и ценных технических новшеств главный инженер локомотивного депо Штейнберг и начальник технического сектора отдела эксплуатации Шелях. По их вине на отделении не обобщались методы работы передовых машинистов локомотивов и главных кондукторов.

Смена старшего осматрщика вагонов станции Гудрон Валисяк систематически удерживает первенство в соревновании работников пункта технического осмотра вагонов. В январе 1958 года этот коллектив выполнил план отправления поездов на 140 процентов. Применение передовых методов труда позволило коллективу смены отремонтировать безотцепочным ремонтом в три раза больше вагонов, чем предусмотрено обязательством.

Коллективу станции Орск за успешную работу в 4-ом квартале минувшего года, движенцам присвоено третье место в соревновании коллективов сортировочных станций страны. К тому же 7 месяцев подряд удерживает переходящее Красное Знамя Оренбургской железной дороги. Особенно велики достижения движенцев в выполнении графика отправления поездов и снижении простоя местного вагона.

Павел Трумпко окончил заочный железнодорожный техникум в городе Челкаре, где одновременно работал помощником машиниста тепловоза. В Орск приехал уже машинистом. Ежемесячно перекрывает взятые социалистические обязательства. За самоотверженный труд на транспорте награжден орденом Ленина и медалью "За трудовое отличие".

Павел Трумпко сделал в депо важное начинание. Тепловозу по графику надо было становиться на профилактический ремонт. Но случилось так, что канава в корпусе есть, а слесарей нет. Заняты на других канавах в ремонте тепловозов. Посоветовавшись со своей бригадой, они решили произвести ремонт своими силами. Сделать надо было многое. Ремонтники обычно справлялись с таким заданием за шесть часов, а бригада решила выпустить свой тепловоз на час раньше. И бригада уложилась за 5 часов. Этот почин был подхвачен другими бригадами и своими силами стали ремонтировать прикрепленные тепловозы, если в этом возникала необходимость.

Бригада Трумпко вместе со сменной бригадой бережно относилась к прикрепленному тепловозу, и только поэтому их тепловоз заходит на профилактический ремонт не по положенному километражу, а в два раза больше. Верно, серьезный ремонт не производят, а лишь профилактику. Это говорит о том, что такие трудолюбивые люди, как бригада Трумпко, болеют не только за свой тепловоз, но и за безопасность движения поездов. Такие трудяги стараются, чтобы в нашей стране жилось всем лучше, а для этого каждый обязан трудиться в полную силу и экономить на всем, на чем возможно.

Соревнуясь в честь XXI съезда КПСС, коллектив тепловозников Орского локомотивного депо широко развернул борьбу за экономию жидкого топлива. Высоких результатов добилась бригада старшего машиниста Кухаренко. Как правило, ежемесячно она экономит по 10-15 тонн соляры. Такой экономии добиться не каждому машинисту по плечу. А секрет прост. Знать до мелочей профиль пути на всех плечах, водить тяжеловесные поезда и чтобы не было утечки соляры как к форсункам, так и у топливных насосов, (Виктор Кухаренко - участник Великой Отечественной войны. С первого дня на передовой, служил в разведке. Множество раз вступал в схватках с фашистами, никогда не прятался за спины товарищей. И всегда добросовестно выполнял любое боевое задание. За все четыре года его миновали вражеские пули и осколки и даже ни разу не был контужен. За боевые операции награжден несколькими орденами и медалями. Демобилизовавшись, создал семью. Растил совместно с женой трех детей, а с четвертым жена была беременной к тому злосчастному дню, когда Виктор погиб. А погиб, как говорится, глупой, недостойной смертью. Он ехал со своей бригадой из Харьковского тепловозостроительного завода, где их тепловозу производился капитальный ремонт. Возвращаясь домой, на станции Кинель, его помощники Меркулов и Прокофьев поднялись на крышу, чтоб привести ее в

божеский вид. Машинист предупредил их, чтобы были внимательней, так как над ними контактный провод с высоким напряжением. А сам, спустя несколько минут, поднялся на крышу, дошел до выступа над высоковольтной камерой тепловоза, только встал на нее, как сверху от контактного провода сверкнул электрический заряд, прошил машиниста насквозь, даже под ногами у него выгорела краска. Виктор погиб за одно мгновение). Такую нелепую смерть принял бывший защитник Родины и передовик производства.

С 1951 года по 1958 выполнен большой объем работ по техническому перевооружению транспортного хозяйства. В 1953 году построены вторые пути на участке Орск-Айдырля, а с 1958 года Орск-Оренбург. В 1957 году в локомотивном депо построен двухэтажный бытовой корпус для ремонтников.

Новый 1959 год для орских железнодорожников начался трудовыми успехами на каждом предприятии, где единая цель - лучше трудиться и давать больше пользы для родины.

В вагонном депо впереди соревнующиеся коммунисты и комсомольцы. На 200-250 процентов выполняют задание бригада слесарей, которую возглавляет коммунист Фадеев. Члены его бригады слесаря Маркин и Кононов в три-три с половиной раза выполняют сменные задания. Эта бригада соревнуется с бригадой Бориса Жилина. Обе бригады в начале декабря прошедшего года выполнили годовой план и стали трудиться в счет 1959 года.

Коллектив вагонного участка выполнил на 15 дней раньше срока годовой план. По итогам соревнования коллективу вручено переходящее Красное Знамя Министерства путей сообщения и ЦК профсоюза. С присвоением Красного Знамени обязательно приходит денежное вознаграждение, которое получают передовики производства.

СЛЕСАРЬ КАЛАЧЕВ

Шестнадцатилетним пареньком пришел в механический цех вагонного депо станции Орск Петр Калачев. Ему показалось людно в этом цехе и первое время был застенчивым, но видел, как трудятся старшие товарищи в очень тяжелых условиях. В основном, все работы выполнялись вручную. После шестимесячной практической учебы ему доверили трудиться слесарем самостоятельно. Сразу же закралась мысль, как облегчить изнурительную работу слесаря по ремонту вагонов. Сначала робко предлагал кое-какую технологию обработки сложных деталей. Слесаря, имевшие богатый опыт в ремонте, улавливали его ценные предложения и совместно начинали упрощать технологию ремонта и вскоре получили отдачу. Производительность труда намного повысилась.

Шли годы, с годами совершенствовалось мастерство. На счету слесаря Калачева уже были десятки рацпредложений.

Как-то Петр задумался над тем, как усовершенствовать операцию доставки головки автосцепки от вагона на ремонт и доставляется она вручную в мастерскую. Это очень тяжело и непроизводительно. Ее надо погрузить на ручную тележку и толкать по неровному полу, пересекая пути, потом сгружать. За смену слесаря так навкальваются, что в глазах темно.

У Петра родилась мысль о скоростной механической тележке. После смены сидел дома и выполнял схему за схемой, и когда убедился, что в депо условиях можно сделать своими силами механическую тележку, сходил к секретарю парткома Сироте и председателю месткома Волженскому и подробно рассказал о своем изобретении и выгоде для производства. Эти руководители заинтересовались и дали добро. Петр занялся созданием механической тележки и вскоре она была готова к эксплуатации. Настал день испытания. Петр встал на подножку тележки, плавно нажал на рычаг. Загудел мотор. Потом сделал поворот рычага и тележка поехала. Сразу же ее направили к вагону, где уже была снята головка автосцепки, тельфером погрузили ее и повезли в мастерскую. За полчаса 6 головок переправил на ремонт, а до этого на доставку одной головки затрачивалось время 2-3 часа. Данная тележка работала на аккумуляторе. Вскоре в депо изготовили таких тележек несколько штук и они уже курсировали по всей территории депо и в цеху, перевоза различные детали и грузы.

Петр Николаевич - человек беспокойный, думающий. Любое дело ему по плечу. Возьмется ли он за столярную работу или кузнечную, надо ли выполнить работу жестянщика или токаря, медника или водопроводчика, всегда выполнит так, как надо. Помощи не потребует и всегда, за что ни возьмется, выполнит сам.

Он! полон новых творческих замыслов, которые предстоит осуществить в наступающей семилетке. В честь предстоящего XXI съезда партии Калачев обязался ежемесячно выполнять план не менее чем на 200 процентов.

ПРОДОЛЖЕНИЕ ШЕСТИДЕСЯТЫХ

В вагонном депо коллектив трудится с перевыполнением сменных заданий. Особенно высокие показатели у комсомольско-молодежной бригады, созданной два года назад, которую возглавляет Борис Жилин. В этой бригаде все трудятся с полной отдачей. А 28 февраля бригада приступила к годовому ремонту четырехосного вагона. По норме полагалось выполнить ремонт за 8 часов, но данный вагон выпустили за 4 часа с гарантийным качеством. Данная бригада с нового года стала трудиться еще лучше. Январь выполнила на 246 процентов, а февраль предполагается выполнить еще выше.

С весны в локомотивном депо начали строительство открытого цеха пункта технического осмотра на три канавы, совмещающей со снабжением топлива и песком. В цехе ремонта внедрится крупноагрегатный метод ремонта, что потребует совершенствования технологических процессов и структуры управления. Вводимые новшества позволят сократить простой тепловозов на отдельных видах ремонта. В ремонтных цехах будет выполняться технический осмотр, малый периодический и большой ремонт тепловозов.

С первых дней апреля тепловозные бригады в локомотивном депо показали пример самоотверженного труда. Наступили погожие дни, после зимних буранов и метелей. В неблагоприятных зимних условиях сократился вес тяжеловесных поездов. Тепловозники решили наверстать упущенное. Ночь со 2-го на 3-е апреля бригада старшего машиниста Мотина на плече Орск-Айдырля в тяжеловесном поезде перевезла 1300 тонн сверх нормы с превышением технической скорости. А на плече Орск-Никель-Тау бригада Щеголева провела поезд, превышающий норму на 2600 тонн и также с перевыполнением технической скорости.

Тепловозная колонна машиниста-инструктора Зайцева, за которой закреплено 18 тепловозов, в первом квартале потрудились более продуктивно. Смогла повести 273 тяжеловесных поезда, сверх нормы перевезено 133 тысячи тонн грузов.

Ко Дню печати стенная газета станции Орск "Движенец" выпустила тысячный номер. Начала выпускаться с 1955 года. Редактор газеты Б. Жирников умело освещает события тружеников станции. В газете часто помещаются критические материалы, у которых всегда толпятся читатели. Эта газета много принесла пользы для выполнения плановых заданий.

Напряженно трудится на строительстве железной дороги Круторожино-Гай бригада путеукладчиков Медведева. Ежедневно она укладывает не менее 500 погонных метров. Производительно трудятся путеукладчики В. Веревкин, Д. Сидоренко, Д. Лагашин, М. Сагиров, И. Германов.

За достигнутые успехи в развитии железнодорожного транспорта Президиум Верховного Совета СССР Указом от 1-ого августа 1959 года наградил орденами и медалями грушгу железнодорожников Орского отделения.

Орденами Ленина награждены бригадир 15-ой дистанции пути А. С. Королев и мастер локомотивного депо Орск А. П. Сурков. Трудового Красного Знамени - старший осмотщик вагонов Баширов, преподаватель железнодорожной школы № 3 З. С. Марадудина, осмотщик вагонов И. И. Юрик, "Знак начета" - старший путевой А. Д. Киселев, монтер дистанции сигнализации и связи Г. И. Ляш, машинист локомотивного депо В. И. Шубаев. Медалями "За трудовую доблесть" награжден электросварщик локомотивного депо И. Я. Лайченко, "За трудовое отличие" - старший стрелочник В. С. Красовская и поездной диспетчер В. С. Полковников.

НЕПРЕДВИДЕННЫЙ СЛУЧАЙ

Не всегда гладко проходит рабочее время как в поездке, так и на других видах работы. Приведу пример из собственной практики. Этот случай произошел где-то в начале сентября 1959 года. Дул сильный ветер чуть ли не сногшибательный. В эту ночь я вышел на дежурство на 6-ой пост. Принял стоящие под депо тепловозы и вошел в будку, где всегда находимся, когда нет работы. К тому же, по телефону дежурный по депо дает указание, какую выполнять маневровую работу. До полночи, с небольшими интервалами выполнял с помощником различные маневровые работы. А в час ночи дежурный по депо И. Ф. Дунибабин предложил поставить на третью канаву холодный тепловоз. Я с помощником Василием Климонтовым пошли выполнять полученное задание. Взял одну из секций ТЭ-3 и переехал на третий путь. Сцепился с холодным тепловозом, а помощник пошел открывать ворота в корпус депо. Ночь выдалась не только ветреная, но и очень темная. Все ворота, а их 16, не освещались, наверное, сэкономили электроэнергию. Увидел, что помощник открыл левую половину ворот, затем правую и подал мне сигнал к движению. Я

осторожно начал двигать тепловоз, вдруг увидел, как просвет в депо стал уменьшаться, а затем мелькнула фигура помощника в темноту. Понял неладное и сразу применил торможение. Тепловоз еще немного прокатился, пока сработали тормоза, и замер. Спустился на землю и увидел, когда подошел к воротам, что калитка открыта, а половинка ворот уперлась в межтепловозную гармошку, а нижний конец бруса оказался вывороченным в сторону открытой калитки. Климентов пояснил, что крючка на брус не оказалось, чтоб закрепить ворота. Пришлось ему выпустить эту шестиметровую махину из рук, чтоб не попасть под колеса тепловоза, так как его потащило и у него не хватило силы удержать правую половину ворот.

Осадил тепловоз назад и брус упал на землю. Я внимательно осмотрел его и определил, что тут даже не просверлено отверстие под крючок. Осенила мысль - спрятать брус лишь потому, что его за ночь могут унести предприимчивые слесаря. Взвалили на плечи брус, внесли на склад, где хранился лесоматериал. Уложили брус в штабель досок и замаскировали, а сторожа предупредили, чтоб никому ни слова о брус. Вернулись в корпус, доложили дежурному по депо о случившемся. Тот быстро оказался у злополучных изломанных ворот и предложил вновь ставить тепловоз в стойло.

Утром, еще не было и шести часов, как к дежурному вошел начальник депо А. П. Тищенко, которому Дунибабин доложил о ночном ЧП. Тот приказал, чтобы я с помощником написали объяснительные записки о случившемся. Мы выполнили. В 10 часов состоялось оперативное совещание. Я с Климентовым явились вовремя и сидели в приемной начальника депо. Мимо нас прошли председатель профкома Луценко, мастер хозбригады Самаркин, бригадир с плотником. Затем вошла техник Р. Бирченко, секретарь парткома с главным инженером. Прошел в кабинет и Дунибабин, лишь потом пригласили нас - "виновников". Мы вошли. Первым докладывал о случившемся Иван Федорович Дунибабин, который сослался на сильный ветер. Потом доложил я и рассказал, как произошло, и последним докладывал Климентов.

Начальник депо остался недоволен нашими объяснениями и спросил у мастера Самаркина, какое он давал ему указание. Тот ответил:

- Позавчера бригадиру давал указание, чтобы проверил петли и крючки на воротах. Тот выполнил совместно с плотником. Где были слабые - покрепили, а где не было - поставили новые. Лично сам вчера проверил работу.

- Вопросы будут? - поверх очков глянул с издевкой, как мне показалось, начальник депо.

- Обязательно, - ответил я.

- Выкладываете, но вряд ли оправдаетесь.

- И не думаю оправдываться. Докладываю все так как есть на самом деле. Алексей Павлович, мне за вас обидно, чтобы верите этим трем дельцам. Так и вертится на языке, что тут какая-то договоренность. Возможно и не так, но эти нахалюги, чтобы скрыть свой промах, льют грязь на бригаду. Идемте на склад, посмотрите все, был ли на брус когда-либо крючок. Это же очковтирательство. Они вас подводят, ох, как сильно подводят. За такое с них надо строго спросить и за их счет выполнить ремонт.

Тищенко побагровел. Воцарилась тишина. Мне с помощником предложили покинуть кабинет. Мы выполнили, а в кабинете долго гремел голос начальника депо, переходивший на нецензурные слова. Нас оправдали. А могло быть хуже. Не спрятали бы брус - несправедливого наказания не избежать.

ПРОДОЛЖЕНИЕ ХРОНИКИ ШЕСТИДЕСЯТЫХ

В ноябре движенцы станции Орск выполнили годовой план. Готовясь к достойной встрече Пленума ЦК КПСС, железнодорожники поставили задачу погрузить сверх плана 1050 вагонов. Здесь продолжают плодотворно трудиться старший составитель Герой Социалистического Труда Максимов, сцепщик вагонов - Ачопкин, стрелочница Клименко.

Тепловозные колонны машинистов-инструкторов Зайцева, Воронова, Шубаева, Марыгина за ноябрь 1959 года перевезли груза сверх нормы на 296 тысяч тонн и сэкономили более 80 тысяч килограммов топлива. В декабре локомотивные бригады, несмотря на сильные морозы и нередко сильные метели, смогли сэкономить за этот месяц 600 тонн жидкого топлива. На этом топливе можно провести 200 поездов. В этом немалая заслуга топливного цеха, который качественно ремонтирует топливную аппаратуру тепловозов.

ХРОНИКА СЕМИДЕСЯТЫХ ГОДОВ

4-го января 1960 года машинист тепловоза Чернышев его помощник Носов и Никулин доставили из Никель-Тау в Орск поезд, вес которого превысил норму на 928 тонн. Прибыл данный поезд на конечную станцию на два часа раньше графика. В этот же день машинист Федосеев на участке Орск-Айдырля провел тяжеловесный поезд, превышающий норму на 653 тонны с перевыполнением технической скорости.

Идет нарастающий рост тяжеловесных поездов, особенно, когда выпадает хорошая погода. Верно, в зимнее время сложнее водить поезда, но бригады умело водят их, зная, что металл в мороз хрупкий и тут, особенно, при торможении, машинист должен быть более внимательным. Опыт есть и поезда благополучно идут по всем направлениям.

25 января машинист Суходолов провел тяжеловесный поезд из Никель-Тау в Орск, превышающий норму на 1400 тонн с перевыполнением технической скорости. Спустя пару часов такой же поезд провел машинист Коренной на этом же участке так же с перевыполнением технической скорости. Такие же тяжеловесные поезда провели на Никель-Тавском плече в феврале машинисты Захаренко и бригада Синтюрина. Тут из трех поездов на станции Никель-Тау сформировали два и эти две бригады довели их благополучно до Орска, значит освободелся третий тепловоз и сократилась нитка третьего поезда.

СМЕКАЛКА МОСИНА

В начале февраля работники строительно-монтажного поезда № 24 трудились на участке Орского отделения. Здесь коллектив работающий, трудолюбивый и всегда находит выход из затруднительного положения.

В начале февраля на одном из участков станции Орск экскаватор рыл котлован под будущий дом. Котлован был почти готов, но при зачистке дна экскаваторщик чуть глубже ковырнул ковшом землю, сразу же показался плавун и эта жидкость начала заполнять дно котлована. Это говорило о том, что вся произведенная работа пошла бы насмарку, если бы не плотник Николай Мосин, который сразу определил, что делать. Быстро были привезены столбы необходимого размера, забили их в землю, зашили горбылем, и плавун прекратил свою подлую работу.

Этот специалист в данном хозяйстве трудится уже 4 года. За это время он сделал много полезного в сложных ситуациях. Ему поручают самые ответственные работы и посылают на самые трудные участки. При случае он может сменить топор и фуганок на мастерок каменщика, сложить печь, настелить кровлю. За последнее время Николай Мосин освоил еще одну специальность - изготовление железобетонных конструкций, затем помогает заливать бетон. Не может без дела стоять. Он ежемесячно выполняет сменные задания не менее как на 130-135 процентов.

ПРОДОЛЖЕНИЕ ХРОНИКИ

Коллектив мостопоезда № 810 в этом году должен выполнить большой объем работы на участке Профинтерн-Буруктал. Здесь в течение года предстоит соорудить 15 мостов и 17 трубопроводов. На перегоне, который расположен на станции Профинтерн и на собственной базе в Орске ведется заготовка необходимых конструкций и деталей. Одновременно данный коллектив продолжает монтаж пролетов по мосту через Урал.

Шестидесятый год завершает коллектив Орского отделения успешно. На всех предприятиях, как и в минувшие годы, идет перевыполнение сменных заданий. Взятые социалистические обязательства заставляют каждого работника трудиться еще лучше и они трудятся, видя плоды своей работы. Если в войну и несколько лет послевоенных не хватало рабочих рук, то теперь об этом не скажешь. Внедрение новой техники и эффективные рацпредложения сократило многих работников, но никого не уволили, а находилось место на предприятии, так как они расширились и всегда нужны специалисты.

Железнодорожники станции Гудрон несут трудовую вахту, посвященную предстоящему пленуму ЦК КПСС. В ходе вахты коллектив станции достиг неплохих результатов. Значительно улучшены показатели по переработке транзитных вагонов на 11,8 часа. Снижены простои местного вагона, на 120 вагонов снижен рабочий парк.

В первой половине ноября локомотивщики депо Орск завершили годовой план по грузоперевозкам, Работая в счет нового года они продолжают наращивать темпы, перекрывая

нормы. За 11 месяцев сэкономили топлива около пяти процентов. Ремонтники тоже досрочно завершили планы большого и малого периодических ремонтов тепловозов. Машинисты продолжают водить тяжеловесные поезда. Машинист Баклыков за декабрь провел 6 тяжеловесных поездов, в которых перевез сверх нормы 3370 тонн груза с перевыполнением технической скорости на 2,7 процента. Высокие показатели и у машинистов Шамина и Сороко.

Труженики станции Никель заинтересованы в сокращении простоя подвижного состава. К примеру: в ночь с 24 на 25 декабря коллектив бригады дежурного по эстакадному парку Кортилова выполнил план слива нефтепродуктов на 127 процентов (в зимнее время этот процент ощутим, так как каждую цистерну с нефтью необходимо отогревать паром) в два раза сократив существующие технологические нормы. За счет этого достигнуто значительное ускорение в работу подвижного состава. В этом немалая заслуга смены составителя Скрябина, машиниста маневрового тепловоза Мисюшина, весовщицы Костылевой. Трудовую победу закрепила смена дежурного по эстакадному парку Сакадина, сменив на вахте своих товарищей. Коллектив выполнил задание на 148 процентов и обеспечил бесперебойную подачу порожняка под налив нефтепродуктов.

По предложению диспетчеров Нурахметова и Полковникова для сокращения станционных интервалов на стрелочные посты были вынесены электрожелезные аппараты. Это дало возможность сократить станционные интервалы стоянки поездов.

Передовые кондуктора отделения Медко, Чихарев и Кожемякин подали ценные предложения по увеличению пропускной способности отдельных перегонов. Они подали мысль изменить схему формирования сборных поездов, что позволило значительно ускорить маневровые работы на станции и продвижение поездов по графику.

В эти годы всю страну облетела весть о патриотическом почине Николая Мама, заключающийся в том, чтоб бороться за ежедневное перевыполнение сменных заданий, который нашел отклик среди машинистов депо. Они поставили задачу - экономить топливо в каждой поездке, систематически перевозить грузы сверх плана.



Еще в декабре 1957 года в локомотивном депо по предложению помощника машиниста А. Шашлова были созданы комсомольско-молодежные экипажи, которые показали себя только высокими показателями.

В начале 1959 года на предприятиях Орского отделения развернулось социалистическое соревнование за право носить почетное звание бригады Коммунистического труда. Одним из первых на отделении это почетное звание было присвоено бригадам машинистов Иванищева, Алферова, Плечковского.

Большое значение в эти годы предавалось культурному отдыху трудящихся. На стадионе «Локомотив» проводились спортивные встречи. Железнодорожники славились своей футбольной командой и легкоатлетами, занимавшим в соревнованиях призовые места.

С постройкой Дома культуры, железнодорожники получили прекрасный спортзал, где имели возможность проводить тренировки и в зимнее время.

Бывшее помещение клуба было переоборудовано под спортивную школу и станцию юных техников, где занимались и занимаются сотни детей. А в Доме культуры под руководством Р. С. Сазоновой школьники занимались в танцевальном и драматических кружках.

Агитбригады железнодорожников в летний период выезжали в целинные совхозы «Восточный», «Озерный». «Буруктальский», а также на станции и разъезды линии Орск-Никель-Тау. Зрители тепло встречали самодеятельных артистов. А коллектив детской художественной

самодетельности летом выезжал с концертами в пионерский лагерь станции Кувандык.

В привокзальном поселке работало 5 агитплощадок. Два раза в неделю здесь проводились лекции и беседы, с которыми выступали руководители отделения, врачи, учителя. Эти встречи заканчивались демонстрацией кинофильмов или концертами художественной самодеятельности.

Большую работу проводит Отделенческий женсовет, которым руководила Е. Д. Коротынская. Активисты женсовета Фидиренко, Балабанова, Дорогубцева, Герасимова выполнили немало полезных мероприятий.

Традиционным был «вечер бабушек». Вниманию участников вечера предлагалась лекция о воспитании детей, концерт детской художественной самодеятельности и выставка поделок. Это тоже давало какую-то пользу в воспитании подрастающего поколения.

Большую помощь оказали учащиеся железнодорожных школ в сборе металлолома и собрали столько, что его хватило на изготовление тепловоза, который был вручен машинисту Орского депо Хорошилову.

Внедрение тепловозной тяги на отделении позволило успешно справиться с выполнением государственного плана перевозок. Чтоб сэкономить средства Орское отделение влило в Оренбургское 1-го апреля 1960 года. Стала большая протяженность отделения, что затрудняло оперативное руководство перевозочной работы, в связи с этим 1 мая 1975 года вновь раздел произошел и опять заработало Орское отделение, в чем был немалый выигрыш в лучшем регулировании всех работ.

Во втором году семилетки хорошо потрудился коллектив станции Орск. Годовое задание по погрузке выполнено на 114 процентов, по выгрузке на 118. На подъездных путях станции сформировано 1615 тяжеловесных поездов. Неплохие показатели у обработчиков поездов. Свыше 5 тысяч составов прошли через станцию и были обработаны скоростным методом. Это дало возможность значительно снизить простой транзитного вагона с переработкой и без переработки. Уже в первой декаде 1961 года достигнуто снижение простоя вагонов с переработкой. Вследствие чего, они находятся на станции на полчаса меньше, чем предусмотрено графиком.

В этом году начались работы по механизации сортировочной горки. За счет увеличения мощности горки станет возможным расширить ее пропускную способность. Вплотную решается вопрос с централизацией стрелок и сигналов. Электрическая централизация позволит перевести управление всеми стрелками и сигналами на один диспетчерский пульт.

Коллектив мостопоезда № 810 принимает активное участие в строительстве железнодорожной ветки к Буруктальскому никелевому комбинату. У них началась ответственная пора. Предстоит завершить последнее искусственное сооружение на этой степной магистрали, которая находится на подступе к городу Светлому. Основную работу здесь выполняют бригады монтажников Короткова и Зорина. Эти коллективы ежедневно перевыполняют задания. Мостовики решили закончить работы на решающем объекте до 5-го февраля.

Д. С. Николаев - кузнец. Продолжительное время работает в вагонном депо. Обучил своему мастерству десятки молодых ребят. Дмитрий Степанович известен в коллективе и своими новаторскими предложениями. Одно из последних - штамп для изготовления колец эллиптических рессор. До изготовления такого штампа, эти кольца проходили сложный цикл работы. В начале их обтачивали на токарных станках, потом подвергались еще ряду операций. С внедрением штампа изготовленным Николаевым, выработка на изготовлении рессор поднялась в 10 раз.

В локомотивном депо идет напряженная работа среди тепловозных колонн по экономии топлива. В этом году лучших показателей добилась за два месяца колонна машиниста-инструктора Михаила Зайцева сэкономившая 65 тонн жидкого топлива, а в колонне Ивана Орлова - 70 тонн.

Первую половину мая тепловозники локомотивного депо проработали с высокими показателями. За это время проведено 430 тяжеловесных поездов, в которых перевезено свыше 140 тысяч тонн сверхплановых грузов. Только за 19 мая провели 24 тяжеловесных поезда.

В Орской дистанции пути трудятся насовесть. Имеется немало рацпредложений от рядовых рабочих и мастеров. Старший дорожный мастер П. Косарев переоборудовал измерительную тележку. В результате сократились простои по замене «карандашей», которые используются при нанесении контрольных линий на ленте тележки, тем самым повысилась производительность труда обходчиков. Неплохое рацпредложение внедрено П. Малыпко и И. Попова. Для ускорения разгрузки снегоборочных машин, они оборудовали разгрузочный вагон дополнительными люками. Этим самым ускорилась выгрузка снега, особенно сырого. А слесарь И. Махов изготовил стенд для испытания и регулирования гидравлических домкратов. В результате повысилось качество ремонта и экономия средств.

Машинист И. Я. Скорободилов с помощником Ю. И. Иванниковым вели поезд из Кувандыка в Орск. Когда проследовали станцию Круторожино с установленной скоростью, а на 313 километре увидели, что на путь выбежали дети. Машинист начал подавать тревожные сигналы гудком большой мощности, но дети не реагировали. Тогда машинист применяет экстренное торможение и продолжает давать тревожный сигнал. Оставались считанные метры до детей и тепловоз замер перед малышами, которые видимо, и не поняли, какой подвергались опасности. За бдительность машинисту с помощником приказом начальника дороги объявлена благодарность.

Немалый груз стал приходиться на станцию Орск с сельхозмашинами для колхозов и совхозов Адамовского района и Орского производственного управления. Только за первую половину апреля разгрузили 114 вагонов и платформ, в них транспортировалось 250 силосоуборочных комбайнов, 8 тракторов, 11 сеялок и немало других грузов.

На станции Орск-сортировочная осмотрщики с автоматчиками и слесарями в свободное время от работы построили между путями 400 метров узкоколейки для перевоза запчастей и смазочных материалов, чем ускорила обработка вагонов.

Слесарь инструментального цеха вагонного депо Н. А. Семенов ежегодно подает до десятка рацпредложений. Почти все они внедряются и дают положительный эффект. Одно из разработок выполненное в 1962 году, которое сам изготовил, это специальный полиспаст. Применяя его, можно мостовым краном поднимать груженный вагон. Раньше эту работу производили при помощи домкрата, новое приспособление ускорило работу почти в 7 раз.

На станции Орск за первое полугодие за счет ускорения обработки поездов, за счет уменьшения простоев, сэкономлено 12250 вагоно-часов.

С 31 на 1 января 1963 года машинисты локомотивного депо провели первые в новом году 13 тяжеловесных поездов. Каждая бригада, вроде договорилась, взяли превышающую норму веса поезда на 500 тонн. Отличились машинисты: Белозеров, Солдатов, Бабенко, Лобочкий.

Участок погрузочно-разгрузочных работ один из основных на станции Орск. В адрес промышленных предприятий, торгующих организаций поступают десятки вагонов с важнейшими грузами. Своевременно обеспечить выгрузку или погрузку вагонов - задача коллектива движенцев. Четвертый год семилетки движенцы закончили успешно. За последний квартал минувшего года коллективу станции присуждено переходящее Красное Знамя Куйбышевской железной дороги. Лучше стал использоваться подвижной состав, сокращены простои вагонов, достигнуто повышение статистической нагрузки. Все это позволило в минувшем году перевезти дополнительно 53 тысячи тонн грузов и за счет уплотненной погрузки высвободилось 2 тысячи вагонов. Норма простоя местного вагона снижена на 1,6 часа.

За январь и февраль орскими машинистами проведены 1028 тяжеловесных поездов, в которых перевезено сверх плана свыше 200 тысяч тонн грузов. Они объявили войну простоям локомотивам на ремонте, до предела уплотнили рабочий день. Снизил затраты времени на ремонт тепловозов. За два первых месяца нового года внесли 25 новшеств, - большинство которых направлено на дальнейшее повышение производительности тепловозников и ремонтников.

За минувший год тепловозными бригадами сэкономлено 3,5 тысячи тонны дизельного топлива. Наибольшая экономия у машиниста Некрылова 42 тонны, у Шамина - 38, по 20 тонн у Ибрагимова и Каракотского. А за два месяца этого года сэкономлено 830 тонн.

Отличный «старт» взяли в 5-ом году семилетки тепловозники. Они к 25 марта завершили задание первого квартала. С начала года по всем участкам проведено 1572 тяжеловесных поезда, сэкономлено 840 тонн жидкого топлива.

Ремонтники локомотивного депо Орск внедряют предложение за предложением по улучшению ремонта тепловозов. Слесарь Жиров разработал приспособление для правки валов водяного насоса, мастер Степаненко сконструировал стенд для испытания вспомогательных узлов тепловоза, слесарь Сайгаков создал приспособление для выправки втулок. За короткий срок новаторы разработали и внедрили 12 рацпредложений. За три месяца внедрено более 60 рацпредложений, а за прошедший год внесли 174 с экономическим эффектом более чем на 30 тысяч рублей. В этом направлении ремонтники завоевали первое место по отделению.

На службу к путейцам пришла новая техника - передвижная электростанция, электрошпалоподбивки, электрорельсорезы и рельсосверлильные станки, рихтовочные приборы. В начале года все бригады прошли курс техминимума, где изучали новое оборудование.

С прибытием новой техники не только облегчился труд путейца, но ремонт стал качественнее и быстрее.

Коллектив станции Новотроицк, вступив за звание предприятия коммунистического труда, изо дня в день улучшает показатели работы. Семимесячный план погрузки выполнен на 103 процента, производительность труда составила 102,8 процента, себестоимость перевозок снижена на 3,5 процента. За семь месяцев отправлено 926 тяжеловесных поездов, перевезли в них тысячи тонн сверхплановых грузов.

15 января 1964 года Борис Азиев и помощник машиниста Абрамов установили своего рода рекорд. Эта бригада провела из Никель-Тау тяжеловесный поезд на 2600 тонн превышающий весовую норму. На этом плече такие тяжеловесные поезда не водил не один машинист.

В минувшем году на важнейших участках вагонного депо и пунктов переработки подвижного состава было смонтировано новое оборудование. Кроме того, в сортировочных пунктах сооружены смазопровод, две узкоколейки для транспортировки тяжелых деталей, установлен дополнительный компрессор. Общий остаток неисправных вагонов в 1963 году был снижен против нормы на 3,2 процента, производительность труда составила 110 процентов.

Георгий Поликарпович Лазаревич пришел в Орскую дистанцию сигнализации и связи в то время, когда начала внедряться на узле радиосвязь. Этот человек начал изучать азы радиостанции с нуля и вскоре освоил схему, а затем успешно справляется с ремонтом и регулировкой сложного радиотехнического оборудования. А когда пришли в дистанцию малогабаритные переносные радиостанции ЖР-4, предназначенные для списчиков вагонов. Данные рации поступали с неважной репутацией. На соседних дорогах длительное время не могли по-настоящему их эксплуатировать. Благодаря Георгию Поликарповичу изучившему это новшество досконально и он смог выбрать необходимый диапазон. Рации стали работать надежно.

Много трудился этот специалист и на монтаже радиостанций на тепловозах, которые работали и работают устойчиво и надежно. Не менее его заслуга и в том, когда переносные станции стали барах-лить. Он нашел выход. Разработал несложный метод восстановления использования сухих батарей питания, добился продолжения их службы.

На станции Орск были завершены большие работы по внедрению горочной автоматической централизации, монтажу новейших радиоустройств. На всех постах руководил этой работой Георгий Поликарпович и она выполнена успешно с хорошим качеством.

Машинист Александр Константинович Шульга с помощником Григорием Поташевым следовали с поездом из Орска в Новотроицк. Только проследовали разъезд Ущелье, как на пути оба увидели большую скалистую глыбу, которая скатилась со склона. Машинист мгновенно среагировал об опасности, дал экстренное торможение и поезд замер, а тепловоз оказался в нескольких метрах от глыбы. Вдвоем ее не сбросишь с пути, нужна помощь. Шульга сообщил по рации дежурному по Ущелью о причине остановки и попросил людскую помощь, чтобы освободить путь. Пришли путейцы, расчленили глыбу на несколько частей и сбросили на обочину.

За проявленную бдительность руководство депо объявило благодарность и выдало денежную премию.

План первого полугодия по грузоперевозкам выполнен на 107,3 процента. В тяжеловесных поездах перевезено около 1,5 миллиона тонн грузов.

Ремонтники локомотивного депо сократили длительность большого периодического ремонта на 0,1 суток. Теперь тепловозы выходят из ремонта на 2,4 часа быстрее, чем прежде. Коллектив цеха малого периодического ремонта выполняет ремонт за 28-30 часов вместо 36 по норме.

Через станцию Орск проходят много поездов с сельхозтехникой и немало прибывает на станцию для совхозов и колхозов. Грузы разные. На платформах ящики с запчастями, трактора, комбайны, сеялки, автомашины, удобрения. Только в ночь на 30 июля, в смену диспетчера Алексея Короткова поступило 270 вагонов. Это в два раза больше, чем предусмотрено. И все же за смену были разгружены, а сельские труженики начали транспортировать по своим населенным пунктам.

На станцию Никель в эту ночь еще больше поступило вагонов. 150 с рудой, которые разгрузили на 20 минут раньше заложенного времени. К тому же еще 100 вагонов поступило кокса, тоже разгрузили, 150 единиц с углем на ТЭЦ-1 и оборудованием для Южуралмаша. Одновременно производился налив нефтепродуктов завода имени Чкалова.

Станция Ново-Орск перевыполнила восьмимесячный план погрузочных и разгрузочных работ. Августовский план перевыполнен на 4 процента. В первые дни сентября увеличилась погрузка зернового урожая и его отправка. Сократился простой каждого вагона на 5 минут.

ПЕРЕВОСПИТАНИЕ

Рабочий день окончен 12 января 1965 года. Из цеха локомотивного депо спешат труженики домой, после напряженной работы. Не торопятся лишь комсомольцы, это те, кому по графику идти патрулировать. Начальник штаба комсомольского патруля слесарь Иван Малаев тоже остается с ними, чтоб провести инструктаж, дать задание и выдать красные повязки на рукава. После инструктажа направились в сторону железнодорожного вокзала, чтобы следить за порядком. В этой группе идут: Бурцев, Ростовцев, Кириченко, Чукаев, Пчелинцев, Левашов, Ключин и Галеверина. Все настроены по-бойцовски. На вокзале разошлись на четыре группы. Одна осталась на вокзале, где часто происходят нарушения, особенно, некоторыми лицами выходящими под градусом из ресторана, а также следят при посадке на пассажирский поезд, чтоб упредить некоторых рьяных пассажиров. Вторая группа направляется в Дом культуры, где также нередко проявляются некоторыми лицами хулиганские выходки, особенно на танцах. Третья и четвертая зашагали в жилой массив железнодорожного поселка.

Комсомольцы с нарушителями, в основном, справляются сами, в редких случаях обращаются к сотрудникам милиции, которые всегда находятся на вокзале и навещают Дом культуры. Более рьяных отправляют на разбор в милицию, где случай привода фиксируется. Там делают при собеседовании внушение, если не дебоширил и не принимал участие в драках. А вот дебоширам приходится ночь провалиться на нарах, если серьезного за ними не замечалось, отпускали домой, а если дебошир и ведет себя вызывающе, дают 15 суток. И как правило, милиция всегда направляет бумагу на место работы с сообщением, в каком роде являлись нарушители. Бывает и такое, что над некоторыми берут шефство. К примеру, часто нарушал общественный порядок семнадцатилетний юноша Сергей Соложен, который нигде не учился и нигде не работал, а от безделья - хулиганил Сергей не только несколько раз задерживался комсомольским патрулем, но и сотрудниками милиции.

Александр Ключан - секретарь комитета комсомола локомотивного депо, решил взять его под свою опеку. Помог устроиться учеником слесаря по ремонту тепловозов, а по вечерам этот парень стал ходить в вечернюю школу. Сергей нет-нет, а срывался, брался за старое, но Александр не выпускал его из вида. В конечном счете парень стал дисциплинированным. Трудился он неплохо и это видели не только мастер, но и рядом, кто с ним работал. Сергей напросился, чтоб и его брали на патрулирование. Ему не отказали. Теперь уже Сергей одергивал при патрулировании тех, кто нарушал порядок. Этот, бывший нарушитель, прижился в коллективе и стал примерным специалистом и безукоризненно выполнял любое по работе задание.

ПРОДОЛЖЕНИЕ ХРОНИКИ

Тепловозники в лютые январские морозы провели более 800 тяжеловесных поездов. Перевезли в них несколько сот тысяч тонн груза сверх нормы, немало сэкономили жидкого топлива и провели с перевыполнением технической скорости. В депо не стало такого машиниста, чтоб отказывался от тяжеловесного поезда. Неполновесные составы лишь сборные поезда и порожняки. Каждый машинист был заинтересован, чтоб поезд был полновесным и свыше на двести три сотни тонн. С такими поездами можно экономить топливо, а не с полновесными, как правило-пережог, за который, если за месяц таковой имеется, то с таким машинистом разбирается лично начальник депо. Любой руководитель старается, чтоб машинисты расходовали жидкое топливо экономно и добиваются положительного результата.

ЧЕЛОВЕК ДЕЛА

Алексей Кузьменко пришел в локомотивное депо Орск после окончания фабрично-заводского училища. Устроился кочегаром на паровоз, на котором проработал до призыва в Советскую Армию. После службы вернулся в Орск и стал трудиться слесарем по ремонту тепловозов. С любым заданием всегда справляется вовремя и качественно.

Этот неутомимый специалист постоянно в творческом поиске. Он заинтересовался не только как облегчить труд слесаря, но и чтоб сэкономить время на любой узел тепловоза. По его инициативе внедряется в производство специальное приспособление для снятия крыльчатки главного вентилятора и водяных насосов. До этого новшества вся эта работа выполнялась вручную намного дольше, чем сейчас, имея приспособление, а главное быстрее и надежнее без повреждения крыльчатки. Этот специалист не таит при себе накопленный опыт, а старается, чтоб знали все, кто рядом с ним трудится. Этим самым быстрее производится ремонт тепловозов и

качественней.

Накопленный богатый опыт работы тепловозным слесарем, решил стать помощником машиниста. Поступил на курсы и без отрыва от производства успешно закончил их и уже трудился на тепловозе по новой специальности.

А. Кузьменко одному из первых было присуждено в депо звание Ударника коммунистического труда. Затем Алексей Иванович освоил специальность машиниста, и в этой должности проработал до пенсионного возраста. Из депо не ушел, а стал трудиться слесарем по ремонту тепловозов, а в летнее время работал председателем огородного коллектива, где навел порядок с поливом и люди в зиму всегда впрок запасаются картофелем. Такой уж он человек, не может сидеть сложа руки, а всегда в движении и дает большую пользу как для депо, так и для коллектива.

Алексей Иванович, он же депутат горсовета. Часто приходят к нему за советам, за помощью и он по мере своих сил и знаний помогает, не отказывает в помощи ни одному человеку.

У Алексея ни одна минута не пропадает даром. Нередко его можно видеть в агитпункте, когда идет избирательная компания. Нет такого дела, которое не интересовало бы Алексея Кузьменко. Его вновь выдвинули кандидатом в депутаты горсовета.

ГОРЯТ ТЕПЛОВОЗЫ

Был жаркий июльский день 1965 года с сильным ветром. Меня утром вызвали в поездку. Пройдя инструктаж, пошли с помощником принимать тепловоз на станцию Орск, так как поезд шел без отцепки тепловоза из Никель-Тау. Быстро приняли, опробывали автотормоза и отправился с поездом весом 3150 тонн в Айдырля. Поезд шел ходко. Проследовали напроход Гудрон, затем Кумакскую, Ново-Орск и начали подниматься по затяжному подъему к разъезду 216. Дизеля работали ритмично. Помощник Владимир Лаппо на каждом перегоне выходил осматривать обе секции. Перед 216 разъездом он вновь сходил и доложил, что все в норме. И тут я увидел на пульте управления погасла зеленая лампочка и упало давление масла по манометру. Отправил помощника, чтоб выяснил причину. Тот пошел и сразу вернулся, сообщив, что на второй секции пожар. Я сказал ему, чтобы бежал на горящую секцию, брал огнетушители и приступал к тушению очага. А сам привел автотормоза в действие, взял два огнетушителя «Богатырь» и с ними заспешил к очагу.

Из шахты холодильника увидел огромное пламя в дизельном помещении, лизавшее языками огня в районе компрессора. Приступил к тушению, но тщетно, пламя не смог обуздать. Со злостью бросил в открытом положении огнетушители, понял, что ими не потушить. Вернувшись в головную секцию, выглянул в окно и увидел помощника выглядывающего из дверей. Руками ему показал, чтоб отцепил тепловоз от состава. Он понял, мгновенно очутился на земле и расцепил тепловоз с неработающим новым электровозом шедшего из завода-изготовителя. Метров полета отъехал, остановил тепловоз и Лаппо отцепил горевшую секцию от здоровой. Отъехал несколько метров, остановил здоровую секцию, а ее уже лизали языки пламени в районе шахты холодильника. Сняв с себя пиджаки и ими сбили пламя с потолка и боков холодильника, после чего сообщил по радиации дежурному по разъезду, в каком положении оказался. А что дальше делать? Черный дым и языки пламени охватили всю секцию. Взял со здоровой секции единственное ведро и им черпал воду из калюжины и плескал через гармошку, где двери были открыты, но это, что мертвому припарка. Вдруг, обратил внимание на подбегавших солдат с ведрами, которые трудились в каменном карьере и увидели пожар, заспешили на помощь. Расставил их и они выстроились цепочкой и ведрами подавали воду к горячей секции, обливали топливный бак и лили в задний проем секции. Вскоре прикатил из Ново-Орска паровоз по неправильному пути, который замер против горячей секции, и машинист выбросил наружу пожарный рукав, заранее привернутый к инжектору. Один из солдат поднялся на переходную площадку, ему передали трансбой, а машинист закачал воду. Плотная струя воды была в раскрытые двери. А пламя во всю бушевало, выхватываясь из раскаленных окон и верхних потолочных лючков. Больше пяти минут никто с трансбоем не выдерживал от невыносимой жары. Часто менялись, и огонь постепенно отступал. Потушили благодаря паровозу. Когда пылала секция, с нее летели какие-то ошметки, которые гнало ветром, и они падали на траву, и она воспламенилась, начала выгорать степь. Солдаты бросились тушить разрастающийся очаг. А я по радиации сообщил дежурному по станции, что с пожаром справился и тот разрешил въезжать на разъезд. Сцепился со сгоревшей секцией, въехал на отдельный пункт, и тут же от встречного поезда отцепился тепловоз, покатил за стоявшим на перегоне моим составом, чтоб быстрее

освободить путь. Спустя полчаса в оба направления пошли поезда. Мы с помощником ходили внутри секции, где только что пылало жаркое пламя. То в одном месте, то в другом замечали дымок, чтоб не разгорелось – тушили.

На помощь из Орска приехала пожарная машина, а я с чайником, наполненным водой, шел к высоковольтной камере, где дымился электрический кабель. В это время вошел командир пожарного расчета с блокнотом в руках, сразу заинтересовался моей фамилией. Я не сдержался, грубанул ему и велел затушить еле заметный очажок. Тот дал команду. Мигом боец пожарной охраны с трансбоем оказался в дизельном помещении, но применить свою способность пожарника не смог. Оказывается, приехали без воды, за что их тут же отругал приехавший с ними начальник депо Пивоваренко, недавно вступивши на эту должность, заменив Тищенко.

Все, кто приехал укатили обратно, а меня отправили лишь под вечер и то не резервом, а с поездом груженым щебенкой. Доставил груз до станции Гудрон и покатил в депо. Там сдал здоровую секцию дежурившему помощнику, затем оформил маршрутный лист, который передал нарядчику и сразу ушел домой.

Меня не покидала мысль, как же могло случиться. Видел выбитый картерный люк и несколько осколков от поршня. Понимал, что поршень взорвался, но почему, не мог додуматься. Ночью не смог сомкнуть глаз - сон не шел. Почему-то видел горевшую секцию и волновался потому, что могут за это строго наказать, хотя своей вины совершенно не видел, да и не должно быть.

Утром сходил в депо, где узнал, что тепловоз ТЭ-3-206 стоял на большом ремонте, а после ремонта сделал всего три ходки, две в Айдырлю и одну в Никель-Тау, что зафиксировано по графику у дежурного по депо, а четвертая оказалась губительной. Сходил к ремонтникам, где по журналу увидел, когда этот тепловоз стал на ремонт, сколько простоял и какой выполнен ремонт. Обратил внимание, что менялся поршень в одном из цилиндров. Побеседовал со слесарями. Оказалось слесаря в курсе объема работ и тут выяснилось, что поршень после постановки во втулку не проверялся на керосин, о чем заручились эти специалисты и заверили, что такое указание было от заместителя начальника депо по ремонту, только потому, чтоб уложиться в график.

Спустя трое суток состоялось оперативное совещание. Вел его заместитель начальника дороги Огарков. Начался опрос с меня. Я обстоятельно рассказал как все было. Меня буквально забрасывали противоречивыми вопросами, а больше всех наседал заместитель начальника депо по ремонту. Я чувствовал, что эти образованные специалисты-ремонтники могут загнать меня в угол и решил перейти в наступление.

Рассказал как ремонтировался дизель и указал на грубое нарушение в том, что поршень не проверялся на керосин. Мое известие ошеломило сидевших. Наступила гнетущая тишина. А потом после небольших прений заместитель начальника депо по ремонту признал свою вину.

Затем Огарков у мастеров и начальников спросил: «Что можно сделать чтоб не горели тепловозы?» Никто из инженеров, а их было 7 человек, ничего не могли предложить, лишь пожимали плечами. Дошла очередь и до меня. Я заверил, что выход есть и нетрудный. На каждой секции стоят котлы для обогрева топлива в зимних условиях, там же стоят электромоторчики, стоит лишь противопожарной жидкостью их заполнить, привернуть резиновые рукава такой длины, чтоб хватало на обе секции. А помощник предложил: заменить картонные полы на металлические. Огарков спросил у него, какое имеет образование. Тот ответил, что четыре класса, а я, всего-навсего шесть с половиной.

Вот тут-то ведущий оперативник вышел из себя. Он открыто ругал инженеров, упрекал их, что проучило их государство по 15 лет, а до этого никто из них не додумался, о чем предложил машинист с помощником. Оперативку закрыл, но сказал руководству депо, что вины помощника с машинистом нет и разрешил работать. Решение оперативки придет из управления дороги. И оно пришло. Все основные виновники были наказаны, а заместитель начальника депо по ремонту был переведен в бригады.

Вновь с Лаппо поехали в поездку. Опять попал такой вес поезда, а в голове новенький электровоз. Поневоле подкрадывалась неуверенность в том, что опять без ЧП не обойтись. Но обошлось. Поезд довели благополучно до передаточной станции. Зато в очередную поездку принимал тепловоз из ремонта. Все было в норме. Выехали под поезд и повел его в Кувандык. На перегоне Никель-Круторожино трижды срабатывал дифманометр на головной секции. Сам ходил в дизельное помещение, открывал заливочную горловину картера, а оттуда шел дым и остро пахло гарью. Ясно, что это пробой газов. В очередной раз запустил дизель и опять начинал набирать

скорость упавшую чуть ли не до нуля. Я предполагал, что до Кувандыка не довести поезд, к тому же вот-вот в затылок пойдет пассажирский Барнаул-Днепропетровск. Дежурному по станции сообщил, чтоб доложил диспетчеру о неисправности тепловоза и просил, чтобы выслали на замену тепловоз. Мне дали добро. Втащил на станцию поезд, отцепился и покатил в тупик. Вскоре прибыл резервом тепловоз. Мы его приняли, а свой сдали приехавшей бригаде. После прохода пассажирского поезда, повел свой дальше. В Кувандык прибыл благополучно, а когда вернулся в Орск, меня на оперативке заместитель по эксплуатации Н. Бражников обвинил, что умышленно вернул тепловоз, так как под реостатом его гоняли под нагрузкой шесть часов и дифманометр не срабатывал. Меня защитил мастер Бровиков и доказал, что кольца в поршне, когда я вел поезд, пазами разошлись и от этого глох дизель, а под реостатом, при запуске дизеля, они сошлись. Хоть с трудом, но оправдали. А через несколько суток этот тепловоз сгорел при выходе из Кувандыка в направлении Оренбурга. Взрыв был на головной секции, где показывал у меня дифманометр на пробой газов. Сгорели обе секции потому, что бригада сошла с тепловоза и была наблюдателем. Сгорело еще несколько вагонов. Тушил пожарный поезд, благо, что отъехали от Кувандыка пару километров. Это говорит о том, что обследовать секцию надо было бы более досконально и выявить причину, почему глох дизель.

Третья поездка в Кувандык тоже чуть не окончилась для меня пожаром. Перед Кувандыком загорелась высоковольтная камера ведомой секции, очажок вовремя заметил помощник и сам смог потушить огнетушителем, пока я въезжал на станцию. Вернувшись в Орск, пошел к Бражникову и попросил отпуск, чувствуя, что ЧП не дадут покоя. После отпуска все было нормально в поездках до самой пенсии.

Мое предложение с помощником вошли в силу. Полы заменены на металлические, а котлы обогрева заполнили противопожарной жидкостью, привернули рукава, а жидкость, при пожаре, нагнеталась не электромоторчиком, а воздухом. На всех тепловозах котлы обогрева перевели на иную цель, перестали гореть тепловозы, при любом возгорании. Бригады стали справляться со всеми возгораниями.

ДРУЖИННИКИ

Локомотивщики в вечернее время продолжают выходить дежурить в жилой массив станции, а также на вокзал и к Дому культуры, где следят за порядком, зачастую присекают хулиганство молодежи, которая нет-нет, а нарушает спокойствие железнодорожников. Каждый заинтересован, чтоб было спокойно людям. Дежурство идет по очередности предприятий узла. И если в год продежурил более трёх раз, то к отпуску добавляется три дня оплачиваемых. Это в какой-то степени стимулирует заинтересованность.

В один из августовских вечеров вышел на дежурство Борис Беркут, работавший помощником машиниста на тепловозе, хотя и работал до этого машинистом паровоза, но переквалифицироваться на новую технику не захотел. Лишь в депо, на курсах, освоил специальность помощника машиниста тепловоза, а дальше не хватило терпения.

Уже вечерело, когда он шел в паре с Василием Журавлёвым в направлении парка культуры и отдыха. Былолюдно, особенно в парке, где были не только взрослые, но и дети, а так же родители с малышами.

Вдруг до их слуха донёсся звук мотоциклиста. Они обернулись назад и увидели несущийся на большой скорости мотоцикл, за рулём парень, а позади сидел тоже парень, но с ружьём в руках. Вдруг раздался выстрел, за ним другой. Дружинники поняли, что едут пьяные, а стрелял выпивоха из выпивох в прохожих.

Это возмутило Беркута с Журавлёвым. Только мотоцикл пронёсся мимо них и покатил в направлении парка. Задний успел перезарядить ружье. Беркут понял, что ЧП не миновать. Кинулся бегом за нарушителями. Рывок сделал сильный. Стрелок успел выстрелить в направлении Беркута. Несколько дробинок впилась в его тело, но это не остановило. Он всё же смог сдернуть стреляющего на землю, да и водитель не удержался, упал вместе с мотоциклом. Скрутили хулигана и пришлось поддать обоим, а тут и сотрудники милиции подоспели. Привели нарушителей в линейный отдел милиции, где был составлен протокол. Беркут сходил в медпункт, где ему оказали медицинскую помощь. Там уже находились двое парней пострадавших от хулигана. На «скорой помощи» отвезли пострадавших в больницу, где хирург вынул дробинок из тел.

Вскоре состоялся суд. Водителю мотоцикла условно дали год, а стрелявшему 5 лет лишения свободы. Просидел хулиган от звонка до звонка, а когда освободился, вернулся в Орск и

почти сразу же встретился с Беркутом, которого назвал своим крестником. Борис спросил у него, не держит ли обиду? Тот ответил, что нет. Он признался, если б не бросился на ехавших Беркут, могло быть хуже. Натворил бы ещё больше, а значит и срок оказался бы приличным.

Новоиспеченный "крестный" с "крестником" часто встречались и каждый раз вспоминали о прошедшем ЧП.

ОНА НА СВОЕМ МЕСТЕ

Кое - кто считает труд путевого обходчика не рентабельным. Обойдет свой участок и трава не расти. Но это не так. На одиннадцатом околотке трудится Клара Сидоренко. Ее пятикилометровый участок всегда находится в образцовом состоянии. Она хоть и не ремонтирует путь, но ослабшие болты накладок скрепляющие рельсы, обязательно подкрепит, а также заранее предупредит трещины рельс, которые определяет тонким слухом при постукивании о рельс молотком. Не в стороне она, когда проходит поезд. Следит за каждым грохочущим вагоном на большой скорости проходящие мимо нее. Она стоит чуть в стороне со свернутым желтым флажком. И так провожает каждый поезд. А вот однажды в середине ноября она провожала острым взглядом вагон за вагоном. Вдруг увидела скользящие четыре колесные пары, из под которых сыпались искры. Клара мгновенно выдернула из чехла красный флажок и в добавок рожком подает сигнал тревоги т.е остановки. Вагон за вагоном мелькают перед ней, а у обходчика единая мысль - заметит ли главный кондуктор ее сигнал. К счастью увидел и срывает стопкран. Поезд остановился. Направились к злополучному вагону главный с путеобходчиком, а навстречу быстро шагал машинист. Оказалось, что в груженом вагоне воздухораспределитель стоял на порожнем режиме. Машинист повернул рычажок на грузовой режим, спустили воздух из распределителя и тормозные колодки отлипли от бандажей. Машинист повел поезд дальше, имея на колесных парах этого вагона небольшие выбоины в пределах нормы.

В следующее дежурство, при обходе своего участка, Клара Николаевна заметила в шедшем поезде горевшую буксу. На этот раз локомотивная бригада обратила внимание на дающий сигнал остановки обходчицей. Машинист останавливает поезд, переадресовали подбивку в горевшей буксе и поезд покатил дальше.

Благодаря путевым обходчикам, их бдительности, они немало предотвратили случаев могущих создать схода колесных пар с рельс и с неизбежным крушением.

ПРОДОЛЖЕНИЕ ХРОНИКИ

С начала года по 10 декабря тепловозники провели 9400 тяжеловесных поездов, перевезли сверх плана чуть больше 2-х миллионов тонн грузов, этим самым перекрыли взятое обязательство на 500 тысяч тонн. А в запасе еще две декады и за этот период еще немало доставят сверх плана грузов.

За истекший период на Орском отделении произошли большие изменения. За 1959-65 годы построены новые линии на участках Гай-Круторожино, Ново-Орск - Ириклинская ГРЭС, Профинтерн-Буруктал общей протяженностью 175,3 километра.

Ежесменно маневровый диспетчер Алексей Коробов и дежурный по станции Орск Нина Мокина подводят итоги своей работы и они каждый раз утешительные. Более чем на час против нормы снижены простои вагонов, значительно перевыполняется план погрузки и выгрузки. Только за две декады января 1966 года коллектив отправил сверх плана 170 вагонов с грузами. Успехом в труде смена обязана четкой, слаженной работе составителей руководимым Героем Социалистического труда И. Максимовым, бригадирами Д. Бойченко и Т. Колчеданцевым. У них каждая минута на счету, оттого всегда в выигрыше.

Геннадий Власов в армии закончил авиационную техническую школу, получил диплом техника по оборудованию самолетов. Служил и работал на этой должности. Демобилизовавшись, вернулся в Орск, закончил курсы машинистов тепловоза и стал водить поезда сначала с нормальным весом, а потом тяжеловесные. Этот человек дисциплинирован, общителен, всегда придет на помощь к товарищу. Работая машинистом, его выдвинули общественным инструктором. В его колонне 27 человек. Он и тут оказался на своем месте. Проводит занятия и обменивается опытом по вождению поездов. На его счету к октябрю уже 37 тяжеловесных поездов, перевез в них сверх нормы 8 тысяч тонн грузов и сэкономил более трех тонн дизельного топлива.

В его колонне многие учатся. Шестеро уже закончили железнодорожный техникум, а двое еще заочно занимаются на последнем курсе. На второй год заочного железнодорожного института

перешел Виктор Березовский, а Василий Лизнев уже получил диплом инженера.

Геннадий Власов — инициатор соцсоревнования. Недавно разработал личное обязательство на пятилетку, в котором записано провести 175 тяжеловесных поездов и сэкономить 20 тонн жидкого топлива.

Геннадий Егорович Власов за достигнутые успехи в выполнении семилетнего плана, Президиумом Верховного Совета СССР Указом от 4 апреля 1966 года награжден орденом "Знак Почета". Сразу же после получения награды повел поезд из Орска в Кувандык с превышающим весом на 500 тонн.

Этим же Указом награжден орденом Ленина Ляхов В. В., старший мастер заготовительного цеха Бабурин П. И. — орденом Трудового Красного Знамени. А всего этим Указом в локомотивном депо награждены 12 человек.

В локомотивном депо продолжают водить тяжеловесные поезда. За два месяца 1967 года проведено 1500 тяжеловесных поездов, перевезено в них более 300 тысяч тонн грузов. Наибольшее количество провели бригады машинистов Ганотина, Королева, Ибрагимова, Сорокопудова и Пивоваренко.

Народные контролеры станции Орск в основном работают над тем, чтоб меньше простаивали вагоны под выгрузкой. О том, что организации платят штрафы за простой, их не волнует, а вот, простой вагонов их задевает. Они прекрасно знают, что вагонов где-то не хватает, значит, надо беспощадно бороться за ускорение разгрузки.

За первый квартал этого 1967 года контролеры зафиксировали простой вагонов для ликеро-водочного завода. При норме 1,8 часа, простой оказался 7,7 часа. Бесцельно потеряно 2200 часов, за что руководство завода уплатило штраф 1595 рублей. Нередко бывают простои у торгово-закупочной базы горпищеторга. Здесь норма простоя вагона завышена в три раза. Плохие дела с простоем и в объединении "Сельхозтехника". Здесь норма простоя завышена на 7,3 часа.

Следует заметить, что штрафы выплачивают не из своего кармана виновники и от этого руководитель на такое ноль внимания. А вот, когда начали направлять документы в районные комитеты народного контроля, где каждый случай тщательно разбирается. Тут уже за простой накладывался штраф в размере от одного оклада до трех на виновника и здесь уже руководитель выплачивает из собственного кармана. После такого мероприятия простои вагонов стали сокращаться.

Коллектив грузового двора станции Орск готовит достойную встречу к 50-летию Великого Октября. Тут пришли и к такому выводу, чтобы плотнее загружался каждый вагон. При норме 2,7 тонны нагрузки на ось только за апрель смена старшего весовщика Владимира Васильева высвободила 40 вагонов. А коллективы Евдокии Тяпкиной, Петра Буткина, Николая Назаркина, Зинаиды Дорофеевой за апрель высвободили за счет уплотненной загрузки 180 вагонов.

Тепловозная колонна машиниста-инструктора Косицина, в которой 27 бригад, в основном, водят пассажирские поезда, но и активно водят грузовые, чтоб не пролеживать лишнее время в оборотном депо. Сначала этого года бригады провели более 1000 тяжеловесных поездов, перевезено около 250 тысяч тонн грузов сверх плана. Сэкономили 270 тонн жидкого топлива.

Ко дню железнодорожника с хорошим результатом пришел коллектив 23-й дистанции пути. Здесь главный показатель - состояние железнодорожного полотна, а оно оказалось хорошим. Прошедший в конце июня путеизмерительный вагон, который показал высокий балл. При плановом задании 35, фактическое содержание пути оценено в 29,5 единицы. В коллективе заметно возросла производительность труда, вследствие чего повысилась заработная плата. Впереди соревнующихся идет коллектив 2-го околотка возглавляет который опытный путейский мастер Иван Африн. В этом коллективе 46 путейцев следящие за тридцатикилометровым участком полотна, за работой 26 централизованных стрелок. Многие путейцы разработали свои личные соцобязательства и успешно выполняют их. Лучшим обходчиком считается Евдокия Максимовна Мокроусова, награжденная орденом "Знак Почета".

С 1-го июня коллектив локомотивного депо перешел на новую систему планирования экономического стимулирования, а с 15-го июня на пятидневную рабочую неделю с двумя выходными днями.

Ко Дню железнодорожника тепловозные бригады провели 5285 тяжеловесных поездов, перевезли в них сверх нормы 1289 тысяч тонн грузов, сэкономили жидкого топлива 1241 тонну.

Подведены итоги соцсоревнования коллективами 23-й Орской и 21-й Оренбургской дистанций пути. Орские путейцы в течение 1-го и 2-го квартала удерживают переходящее Красное Знамя отделения дороги, а также горкома КПСС и горисполкома. Большая оценка 'путевого

хозяйства превышает уровень намеченных обязательств на 2 процента. Производительность труда возросла на 6,5 процента, перекрыто задание подъемочного ремонта, получено 36 тысяч сверхплановой прибыли. Более 15 тысяч рублей сберегли рационализаторы. Одно только предложение В. Абраменко и В. Домихина, сэкономило 14 тысяч рублей.

Путейцы повышают свои знания в учебе. В институте учатся 10 путейцев, в техникуме — 24, в школе рабочей молодежи — 40.

В вагонном депо Орск идут испытания и отработка узлов механизированной линии по ремонту вагонов. Коллектив изготовил и смонтировал эту линию по методу депо "Московка", Западно-Сибирской железной дороги. Своими руками умельцы депо изготовили контейнер, транспортер для передвижения тележек по линии, три блочных системы для открывания ворот, 6 поворотных кругов. Различные конструкции "родились" в результате кропотливой работы, многодневных поисков Валентина Мельникова.

Слесарь-экспериментальщик Николай Семенов сделал конвейер своей конструкции для поточной линии ремонта тележек. В связи с этой новинкой производительность труда повысится на 15—20 процентов, резко улучшится качество выполняемых операций, облегчится труд слесарей, обслуживание многочисленных механизмов станет осуществляться с трех пультов управления.

Для увеличения пропускной способности дороги большая часть стрелок была оборудована электрической централизацией, введена автоматическая блокировка, улучшена расстановка диспетчеров. Маневровый диспетчер был переведен непосредственно на механизированную горку. Это позволило ему точнее планировать очередность роспуска составов, совмещать роспуск с формированием.

Централизация диспетчерского руководства и улучшение связи диспетчера со всеми участками смены помогли производить роспуск и формирование поезда без меловой разметки вагонов. После этого заметно сократились простои вагонов на станции, возрос средний вес поезда на 100 тонн.

Наступил новый 1968 год. Локомотивные бригады за 4 месяца нового года перевезли в тяжеловесных поездах сверх нормы 602423 тонны грузов. Для транспортировки потребовалось бы 232 поезда. Наибольшее число тяжеловесных поездов у машинистов П. Бергера, А. Шашлова, Н. Космаенко, которые перевезли сверх нормы от 1200 до 3,5 тысячи тонн и каждый из них сэкономил до 4-х тонн жидкого топлива.

Идет реконструкция железнодорожного вокзала. Здание багажного отделения и кассового зала уже возведено. А работы здесь ведутся строительно-монтажным поездом № 352. Строительство идет с опережением графика. Железнодорожники стремятся создать для пассажиров максимум удобств. В кассовом зале решено разместить 6 касс вместо 3-х по проекту. Кассы — современного типа, открытые, удобные, из стекла и цветного пластика. Предусмотрены резервные кассы — на время увеличения пассажирского потока. Справочное бюро, дежурный по вокзалу, заведующий кассами будут здесь же в кассовом зале. В перспективе — основательная реконструкция старого здания вокзала, изменение его внутренней планировки и оформления. Реконструкция уже начата и для пассажиров будет в старом здании удобный зал ожидания с буфетом и детской комнатой.

Труженики мостопоезда № 810 на месяц раньше срока завершили выполнение годовой программы. На счету коллектива — 7 новых мостов, несколько других важных объектов. Все объекты приняты с оценкой хорошо. Коллектив данного поезда трудится не только в Оренбуржье, но и трудился в Свердловской и Ульяновских областях. В настоящее время принимает активное участие в строительстве Ириклинской ГРЭС. Бригада Николая Кулешова трудится на возведении эстакады, которая должна вступить в строй в этом году.

Хорошо потрудились коллектив прораба Клопова по электрофикации Челябинск-Орск. На одном из участков данный коллектив построил новый мост и несколько мостов реконструировал.

По итогам работы в четвертом квартале коллективу вагонного депо станции Орск присуждено 1-ое место среди вагонных депо Южно-Уральской железной дороги с вручением переходящего Красного Знамени Министерства путей сообщения и ЦК профсоюзов железнодорожников. У данного коллектива сверхплановая прибыль составила более 73 тысяч рублей, производительность труда составила 109,2 процента.

В 23-й Орской дистанции пути участок обслуживания приличный - 315 километров. Этот коллектив обслуживает железнодорожные пути от Орска до Рудного Клада, Гая, Никель-Тау, а также станционные пути станции Никель, Орск, Новотроицк и прилегающие к ним отдельные

пункты. За последние два года произведена не малая механизация работ. Переведены на автоматическое переключение стрелки станции в пределах города. В зимнее время осуществляется пневматическое обдувание стрелок от снега, что облегчило труд рабочих. 99 комплектов стрелок типа Р-43 заменены на более устойчивые Р-50. Для ускорения путевых работ приобретаются электростанции легкого типа.

За последние два года путевое хозяйство дистанции пополнилось новыми механизмами и машинами. На службе у путейцев 10 тракторов, 20 автомашин, высокопроизводительные снегоочистители, электрошпалоподбойки. С механизацией дистанции пути, облегчился труд путеца, помогла улучшить содержание железнодорожного полотна.

По итогам соцсоревнования во втором квартале локомотивному депо присуждено переходящее Красное Знамя Министерства путей сообщения и ЦК профсоюза железнодорожного транспорта. Железнодорожники превысили грузоперевозки за 7 месяцев на 105,4 процента, производительность труда повысилась на 5,5 процента, себестоимость перевозок снижена на 5,9 процента. Тепловозники перевезли сверх нормы 1040 тысяч тонн грузов. Деповскими рационализаторами, только за полгода 1968-го внедрено 108 новшеств, позволивших сэкономить 22 тысячи рублей.

В канун 1969 года был электрофицирован участок Орск-Карталы. За декабрь 1968 года со станции Орск отошел первый электровоз на Карталы. С вводом электрофикации, с внедрением радиосвязи и централизации стрелок, намного упростилась обработка составов, формирование некоторых поездов было перенесено на станцию Орск-сортировочный. Нечетная система была полностью реконструирована. К этому времени маневровые паровозы заменены маневровыми тепловозами.

В локомотивном депо получил внедрение саратовский метод бездефектного ремонта и сдачи тепловозов на линию с первого предъявления. А внедренная установка для обмывки кузовов и ходовых частей тепловозов, высвободила 12 рабочих обмывальщиков. Общая экономия составила 25 тысяч рублей.

В вагонном депо проведены значительные работы по механизации трудоемких процессов. В сборочном цехе установлены стационарные качающиеся ставлюги, что позволило на подъем вагона затрачивать почти в 4 раза меньше времени, чем прежде. Была проведена реконструкция кольцевозаливочного цеха и промывочно-пропарочной станции.

Была внедрена новая техника в путевое хозяйство. Переезд Орск-Новый город оборудован автоматической и световой сигнализацией. Установлена пневматическая обдувка моста через реку Урал, которая в 5 раз быстрее позволяет очистить путь от грязи. Построен тупик для погрузки и выгрузки верхнего строения пути механизации, установлено 66 разеток на путях. Дистанция пути получила новые снегоочистители, снегоуборочные машины, грузовые дрезины, шпалоподбивочные дрезины. Ушла в прошлое профессия путевого рабочего, на смену ей пришла новая - монтер пути.

На станции Орск-сортировочная сданы в эксплуатацию пункт экипировки электровозов и дом отдыха для локомотивных бригад.

В вагонном депо станции Орск плодотворно работает общественный отдел кадров, Совет рабочей чести, которому доверили принимать те лица, уволившиеся из депо по разным причинам. После заключения совета, решался вопрос в отделе кадров брать на работу или нет. К примеру Н. Селиверский два года назад был уволен за пьянку. Когда он явился в кадры, то его направили на Совет. На Совете этот человек стал умолять, чтобы его вновь приняли на работу. Ему, конечно, припомнили старые грешки, провели воспитательную работу и дали добро, но с условием, что при малейшем нарушении трудовой дисциплины будет уволен. Селиверского оформили в отделе кадров слесарем по ремонту вагонов и за ним велось непрерывное наблюдение. Этот человек стал прилежно трудиться, дисциплинирован и вскоре за ним не замечалось никакого нарушения.

Совет рабочей чести с начала 1969 года стал работать и в локомотивном депо. Его возглавил Герой Советского Союза Шелухин. В Совет входило 17 человек различных специальностей. На данном Совете разбирают нерадивых работников и тех, кто решил необдуманно уволиться. Здесь по-товарищески делают внушение тому, кто нарушил трудовую дисциплину, а если кто задумал уволиться, как правило, уговаривали не покидать рабочее место. В основном те, кто пытался искать "длинные" рубли оставались, а если уходили то обязательно возвращались и оформлялись только через Совет.

Бывают и такие случаи. Как-то на начальника депо пришло сообщение о том, что у помощника машиниста Юрия Кияшова дети плохо учатся в школе. Начали разбираться.

Оказывается в семье не все благополучно. На Совете выступали многие члены, но спокойно, деловито, по-товарищески, чтоб не задеть разбираемого за самолюбие. Юрий понял, что ему добра желают и почувствовал, что в семье и его не малая вина в воспитании детей. Он дал слово, что наладит отношения и взаимопонимания с женой и детьми. Действительно, дети исправились и прилежно стали учиться, а в семье стало более спокойней.

Габайдулин Федор Иванович, один из лучших машинистов локомотивного депо. Высоких производственных заданий добился на юбилейной вахте. Он — общественный инспектор по безопасности движения поездов. Много внимания уделяет на обучение молодых машинистов, ведет школу передового опыта. Все силы отдает для того, чтоб лучше работать и больше давать пользы для своего предприятия.

За 10 месяцев этого года локомотивными бригадами сэкономлено 795 тонн жидкого топлива, а в обязательстве записано за год 60 тонн.

На теплотехнической конференции состоявшейся 5-го января 1970 года говорилось, что только один процент сэкономленного топлива и электроэнергии даст экономию 24,7 тысячи рублей.

На конференции было не мало выступлений о том, каким путём надо экономить и что мешает. Здесь выяснилось, что экономия зависит не только от исправности локомотивов и локомотивных бригад, но и от других служб. За одиннадцать месяцев 1969 года бригадам было выдано немало предупреждений на снижение скорости в связи с ремонтом пути, высадки едущих на смену дежурных, на что непроизводительно расходувано 977 тонн топлива. Из-за задержки у закрытых сигналов потери составили 95 тонн. Всё, что говорилось на конференции, было направлено, в основном, на экономию топлива. После данной конференции стало улучшаться положение со снижением скорости, остановки на отдельных пунктах. Диспетчера стали меньше выдавать предупреждений для посадки и высадки работников некоторых служб на отдельных пунктах.

Среди инициаторов в предмайском соревновании является станция Орск, которая обязалась выполнить план погрузки в апреле на 102%, по отправлению вагонов на столько же процентов и отправить сверх плана 5 тысяч вагонов. Снизить простой вагона против установленной нормы транзитного без переработки - на 0,005 часа, транзитного с переработкой - на 0,1 часа местного на одну грузовую операцию — на 0,1 часа. За счёт этого высвободить 2 тысячи вагонов. Ежемесячно формировать тяжеловесные поезда и отправлять в них не менее 50 тысяч тонн грузов, повысить производительность труда на 0,5 процентов. Улучшить обслуживание пассажиров, обеспечить доставку на дом не менее 500 билетов, получить сверхплановую прибыль на 10 тысяч рублей и от реализации предварительной продажи 5000 билетов.

Достоинно готовятся встретить 100-летие со дня рождения В. И. Ленина коллектив локомотивного депо Орск. В ответ письма ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ "Об улучшении использования резервов производства и усиления режима экономии в народном хозяйстве", здесь пересмотрели ранее принятые обязательства и решили провести на сэкономленном топливе 200 поездов. К 1-му апреля уже проведено 170, а в маршрутном листе машинисты ставили "юбилейный". Сверх плана перевезли 545 тысяч тонн грузов. Бригада Н. Мамонтова, провела 7 поездов на сэкономленном топливе, Карпенко-6, Федоров - 4 поезда.

Достоиную встречу юбилею готовят труженики 23-й дистанции пути. Коллектив успешно выполняет взятые обязательства о содержании в хорошем состоянии путевого хозяйства. В зимнее время балльность пути составила 16. Это лучше планового показания. В минувшем году и в январе коллектив стал победителем в соцсоревновании на Оренбургском отделении. Наилучше трудится коллектив десятого околотка, где дорожный мастер Николай Хорохорин. В числе передовиков-бригадир пути С. Бисинбаев, монтеры пути У. Акказиев, С. Жумангалиев. В хорошем состоянии пути в 13 околотке, где дорожный мастер В. Беляев. В авангарде 8-ой околоток, где мастером Н. Турбин. Началась подготовка к летнему сезону: ремонтируются путевые машины, инструменты.

В А. Ляхов в локомотивном депо начал трудиться помощником машиниста, затем освоил специальность машиниста и уже 16 лет водит поезда. За достигнутые успехи в семилетке Василий Алексеевич награжден орденом Ленина. Его несколько лет подряд избирают членом партбюро цеха и он возглавляет группу народного контроля. Ляхов провёл на сэкономленном топливе три юбилейных поезда. Освоил электровоз и имеет 1-й класс, водит поезда на любом локомотиве.

МЕСТЬ ЗА СПРАВЕДЛИВОСТЬ

В предпраздничный День Победы, мы, бывшие фронтовики получали зарплату за прошедший месяц. Получив ее, заспешили в профком платить членские взносы. Когда подошли к дверям профкома, а они оказались закрытыми. Мы задержались на крыльце и беседовали между собой гадая, будут ли отмечать 25-летие Победы. К нам подошел машинист Шарапенко и известил, что в отделе кадров есть список на участников войны, которые отмечены ценными подарками, а всего 49 человек, но числится 212. К нам вышел секретарь парткома у которого я спросил:

- Где же наш профсоюзный бог?
- Разве вы не знаете, что за день завтра? - в свою очередь спросил секретарь парткома.
- Мы-то знаем, да вот к нам нет такого внимания. Если партсобрание то на всех воротах объявления, а вот о Дне Победы, не додумались.
- Хотя бы разослали бывшим фронтовикам поздравительные открытки, - подметил Шарапенко. В последствии ежегодно каждый фронтовик получал поздравительную открытку.
- А кого же отметили? - поинтересовался я.
- Около пятидесяти человек получают ценные подарки. За ними поехал закупать председатель профкома, - ответил секретарь парткома.
- Почему не для всех подарки?
- Нет средств. Других отметим в следующий год.
- Двадцатипятилетие бывают один раз, - подметил я. - Это же по-простому - поминки о погибших. Надо бы никого не обойти. Уж, если так депо бедное, дали бы каждому по рублю, а мы добавили бы по паре рублей и вспомнили бы погибших товарищей. Вы и тут обходите. Почему подарки предназначены избранным?
- Выделили тем, у кого больше боевых наград, - выпутывался партийный руководитель.
- Но, как я заметил, - встрял в разговор Шарапенко, - там, в списке, у кого много наград, тех не видел.
- Как же тогда определили? - Возмутился я. - Вы разве были на фронте начальником штаба, а начальник депо командир дивизии?
- Мы оба не были на фронте - не доросли.
- Грошь вам цена за такое поощрение! - со злостью сказал я и зашагал прочь, чтоб еще что не грубануть.

Придя домой отдал жене зарплату, а она предложила съездить в магазин. Завел "Запорожец" и покатали. У магазина № 12 райорса, остановился. Жена ушла в магазин, а я остался в салоне. Подрулил ко мне на "Волге" И. И. Орлов, он уже был заместителем начальника депо по эксплуатации. Очень способный и справедливый. Приехал в Орск из Кавказа где работал машинистом тепловоза. Я с ним первое время трудился помощником. Он работал и учился заочно в железнодорожном институте. Закончив его, был назначен машинистом-инструктором, а потом замом по эксплуатации) сразу поинтересовался у меня:

- Зачем поднял шум?
 - Неужели молчать, когда шельмуют?
 - Мне тоже нет ценного подарка, хоть и фронтовик.
 - Вот и плохо. Несправедливо поступило руководство.
 - Не лезь в пузырь. Приходи вечером в Дом культуры на торжественное заседание и убедишься, что остальные отмечены деньгами.
 - Успели переиграть?
 - Не знаю, но мне сказали, что никого не обошли.
 - А в отделе кадров заверили, что только 49 человек.
- Орлов лишь пожал плечами и сразу покатил дальше.

И все же, хоть и не хотелось идти на торжественный вечер, но пришлось, так как жена настояла.

Начальник депо Седых стоял на проходе в зрительном зале, который увидел меня, подошел, поздравил с Днем Победы и велел подниматься на сцену потому, что меня выдвинули в президиум. Упереться не стал. Занял место в третьем ряду. После доклада начали награждать ценными подарками. Бывшие воины выходили, получали подарки и возвращались на свои места. И тут произошел небольшой конфуз. Выкликнули одного из фронтовиков, пока тот шел из задних, рядов, его однофамилец опередил, получил настенные часы, а Василий Курушин, грудь которого вся в орденах и медалях, сразу свернул в проход и покинул зал. Я не сдержался, спросил у

начальника отдела кадров Мухина, почему так получилось? Тот заверил, что купят обиженному такие же часы, завтра же вручат на дому.

Вечер прошел хорошо. На следующий день узнал, что тем, кого не отметили подарками, тем в кассе получить кому по 10, а кому по 15 рублей.

Для меня это обошлось не бесследно. Секретаря парткома переизбрали и назначили машинистом-инструктором по автотормозам. Вскоре, в пути, он сел ко мне на тепловоз и почти до Орска долбил вопросами по тормозам, пока не зашил. В формуляре сделал запись о сдаче экзамена.

Пришлось сдавать и сдал. Он вторично меня ловит в пути и опять с нелепыми вопросами. Вновь экзамен. В третий раз сел на станции Никель и сразу стал экзаменовать. Не сдержался, сказал ему резко:

— Как вам не стыдно? Почему издеваетесь, а сами нарушаете инструкцию. Я же веду поезд, а вы отвлекаете. Если будете продолжать гонение за двадцатипятилетие, обжалую в райком партии.

После такого заявления этот человек отстал от меня, но лично к нему подкралось недоверие.

Такое явление в депо практиковалось. Если выступишь поперек администрации, обязательно начнутся придирки. Некоторые машинисты не выдерживали — увольнялись, не хотели больше связываться с некоторыми руководителями, зная наперед, что опалы не миновать.

К примеру Миша Егоров, участник Отечественной войны, капитан дивизионной разведки, имеющей четыре боевых ордена. Он как-то выступил на партсобрании с критикой руководства депо. После этого попал в немилость и его придирками довели до того, что ему пришлось уволиться.

ПРОДОЛЖЕНИЕ ХРОНИКИ

Труженики мостопоезда № 810 сооружают мост через реку Орь и путепровод на станции Орск. Путепровод давно надо бы уже построить вместо охраняемого переезда. Ведь число автотранспорта росло, да и грузопоток на железной дороге увеличивался изо дня в день. А у закрытого шлакбаума во время прохождения поезда или маневровой работы, простаивает по несколько часов автотранспорт, особенно, когда идет хлеб на элеватор. Этот путепровод избавит от такого явления. Мостовики торопятся, чтоб сдать свою работу раньше запланированного времени.

В связи с нарастанием поступления грузов на узел, а также увеличение проходящих поездов, тепловозы ТЭ-3 стали задыхаться хоть и берут машинисты на них тяжеловесные поезда. Руководство отделения стало бить тревогу, чтобы Министерство путей сообщения заменили ТЭ-3 на более мощные и, наконец-то, вопрос решен. В конце 1970 года в депо поступило 10 тепловозов серии 2ТЭ10Л для поездной работы. Локомотивные бригады освоили эти тепловозы еще в 1968 году, которые работали на Оренбургском приписном парке. С этого же года шла активная подготовка в техническом знании новой техники машинистов и помощников при депо. Наибольший вклад в подготовке кадров внесли машинисты 1-го класса А. М. Севастьянов, А. И. Черноусов, Г. М. Забродский, А. А. Борисов, подготовка через дорожно-технические школы проводилась незначительными группами.

В 1970 году в коллективе локомотивного депо было широко развито социалистическое соревнование за достойную встречу 100-летия со дня рождения В. И. Ленина. По результатам соревнования коллективы машиниста-инструктора Ф. Косицына, заготовительного цеха - старшего мастера П. Бабурина и химической лаборатории, где заведующая Г. Третьякова. Им были вручены юбилейные дипломы, 287 человек награждены юбилейными медалями "За доблестный труд". Большая группа локомотивщиков была награждена правительственными наградами. Среди них машинист-инструктор Г. Забродский - орден Ленина, Ф. Косицин орденом Трудового Красного Знамени.

В локомотивном депо ощущался острый недостаток помощников машинистов. Первоначально считали, если с тепловозов уберут по одному помощнику, то их будет избыток. Оказалось, что этим проблему не решили, кроме в выгоде в зарплате. Те, кого убрали с тепловозов, некоторые переквалифицировались на машинистов, других призвали на службу в армию, третьи ушли в слесаря, а часть уволилась. Чтоб помощники работали без переработки часов, необходимо их увеличить. А с улицы не возьмешь, чтоб сразу могли трудиться на тепловозе, хотя и было такое время, когда кочегаров брали на паровоз совершенно не обученных,

но паровоз не тепловоз. За прошедший 1970 год силами депо выпустили 57 помощников, которые сразу окунулись в работу. Часть не выдержала такой нагрузки — уволилась. Ведь надо следить за обоими секциями, убирать в них, как внутри, так и снаружи, а в пути следования находиться на головной секции в кабине машиниста. Нагрузка приличная и кто еще не втянулся в такую работу, уволились. На этой технике должны работать смелые, трудолюбивые, решительные и сильные духом люди.

На всех предприятиях города продолжается перепростой вагонов под выгрузкой, а также и погрузкой. Руководители предприятий платят штрафы за перепростой вагонов, но с этим злом мало кто занимается. Как не требует городская администрация, чтоб вагоны не простаивали на заводах и предприятиях, но сдвигов мало. Дело в том, что не такие жесткие принимаются меры к руководителям, где простаивают вагоны. И другое не менее важное. При разгрузке и погрузке вагонов, их часто повреждают. К примеру, на никелькомбинате за 1971 год было повреждено 600 вагонов, за это получили штрафные санкции, но недостаточные, которые совершенно не оправдывают ремонт их железнодорожниками.

И все же хоть с трудом, но такое негативное явление стало постепенно изживаться. А изживаться стало потому, что железнодорожники не стали принимать поврежденные вагоны. Вот когда само предприятие или завод стал ремонтировать своими силами, только тогда резко уменьшился простой.

СЕМЬЯ МАРКОВЫХ

Николай Ефремович Марков в 10 лет остался без отца, а в 13 лет пошел "в люди". Был мальчишкой на побегушках, работал и на виноградных плантациях, и в порту. Затем, оказавшись в Оренбурге, встретился с земляком Мишей Паршиным, который посоветовал поступить в паровозное депо. Коля Марков согласился, его взяли учеником слесаря. В труде и заботах вырос, возмужал и только начал работать самостоятельно слесарем — грянула мировая война. Его забрали в солдаты. На фронте впервые услышал о Ленине, большевиках. Весть о революции воспринял всем сердцем и сразу же встал на ее сторону. Вернувшись в Оренбург, освобождал город от Дутовцев, восстанавливал депо, возвращал в строй искалеченные войной паровозы, одновременно мечтал стать машинистом. Здесь в траурные январские дни 1924 года, по ленинскому призыву вступил в партию.

Почти 50 лет отдал Николай Ефимович железнодорожному транспорту. Водил и тяжеловесные поезда и пассажирские. Несколько лет возглавлял коллектив Орского локомотивного депо. За ударный труд был отмечен орденом Ленина. Подросли и его сыновья. Их у него четверо и тоже пошли по отцовской дороге. В 1941 году пришёл к отцу помощником на паровоз старший сын Борис. Потдм проходили отцовскую школу водить поезда Александр и младший Владимир. А школа была строгая, без поблажек и скидок. Хотя и любил отец сыновей, гордился ими, но вольностей не позволял, с подросткового возраста приучил их к труду, воспитывал уважению к людям, верности избранной профессии. Зато и выросли сыновья под стать отцу, затем освоили тепловозы и все работают в Орском депо. И о каждом можно услышать только хорошее: высококвалифицированные специалисты, скромные, отзывчивые люди.

Борис и Александр — коммунисты, активные общественники.

На счету у каждого не одна тысяча тонн перевезённых в тяжеловесных поездах сверх плана грузов, сотни килограммов сэкономленного топлива.

Часто навещаясь к отцу, они первым делом докладывали ему о своих трудовых делах, нередко советуются по тому или иному вопросу.

Быть бы машинистом и четвёртому сыну - Леонтию (он больше года проработал у отца помощником), но помешала война. Ушел добровольцем на фронт, навсегда стал военным. И Николай Ефремович не меньше, чем другими сыновьями, гордился Леонтием, полковником Советской Армии.

В локомотивном депо можно встретить третье поколение Марковых. Стал помощником машиниста Бориса Николаевича - Владимир, - он же играет в духовом оркестре депо. Работает мастером в дистанции сигнализации и связи дочь Александра Николаевича — Алла, определилась после окончания десятилетки оператором на товарной станции и вторая дочь - Татьяна. Алла без отрыва от производства закончила железнодорожный техникум.

В депо как-то подсчитали трудовой стаж Марковых. Он составлял почти полтора века

ШТРИХИ ХРОНИКИ

В новогоднюю метельную ночь еще с вечера 31 декабря и до утра 1-го января 1972 года машинисты локомотивного депо провели 23 тяжеловесных поезда, перевезя в них сверх нормы 8576 тонн грузов. Эти поезда вели машинисты: Янчик, Сайганов, Семёнов, Некрылов, Иванищев, Овчинников и другие. Кто новый год встречал с бокалом шампанского в руках, а эти машинисты напряженно вели поезда сквозь пургу при ограниченной видимости. К тому же ночь выдалась морозная, калориферы в кабине не успевали отогревать лобовые стёкла, покрывшиеся морозными кристалликами, но все, согласно графику, привели поезда на станцию назначения.

У Александра Павловича Давыдова отец был железнодорожником, старший брат машинистом в Орском депо. Да и Александр, вернувшись из армии в 1954 году, стал работать машинистом. Высоких трудовых показателей добился коммунист Давыдов на вахте пятилетки, достойный вклад вносит он в производственные успехи локомотивного депо. В первом году пятилетки в тяжеловесных поездах сверх нормы перевёз 45659 тонн грузов, сэкономил 54700 киловатт-часов электроэнергии, смог перевыполнить техническую скорость на 1,3%. В личных обязательствах на 2-ой год пятилетки дал слово трудиться еще лучше, как на тепловозе, так и на электровозе. Пункты обязательства предусматривают экономию электроэнергии, увеличение технической скорости в вождении поездов, увеличение срока эксплуатации электровоза после ремонта. Этот машинист подготовил своего помощника к сдаче экзаменов на права машиниста электровоза И. А. Туранова. Только в течение января 1972 года А. Давыдов уже перевёз в тяжеловесных поездах 5324 тонны грузов сверх нормы, сэкономив 1889 киловатт-часов электроэнергии.

Александр Павлович не только замечательный труженик, но еще добросовестно несёт общественные нагрузки. Он агитатор, всегда активно принимает участие в предвыборных компаниях. Как нештатный инспектор комиссии по соблюдению безопасности движения, ведет не малую работу по предотвращению происшествий на транспорте. Своим богатым опытом, знаниями, делится с товарищами по работе. Машинисты Ф. Габайдулин, Е. Чернышёв и А. Кривич с гордостью его называют своим учителем. Машинисты локомотивного депо Орск в канун Дня железнодорожника на два дня раньше выполнили пятилетний план перевозок. С начала года сверх задания отправлено свыше 20 миллионов тонн народно-хозяйственных грузов. 574 ударника коммунистического труда работают в депо. В канун Дня железнодорожников это высокое звание подтвердили 430 человек, 144 звание присвоено впервые.

Коллектив локомотивного депо в воскресенье 10 декабря выполнил годовой план по грузоперевозкам. Сверх задания второго года пятилетки перевезено уже 150 миллионов тонно-километров грузов. Обязательство по перевозке сверхплановых грузов в тяжеловесных поездах к концу года будут перекрыты более чем в 2,5 раза.

По ударному трудятся на вахте в честь золотого юбилея Союза СССР представители многих национальностей работающих в депо. В числе передовиков коммунисты кавалеры орденов Октябрьской революции и "Знак почёта", почётный железнодорожник Иванищев, кавалер ордена Ленина и Трудового Красного Знамени Власов, почётный железнодорожник Тюльков. В числе лучших из колонн депо считается комсо-мольско-молодёжная, которую возглавляет коммунист Ю. Недорезов. 29 октября данная колонна рапортовала о выполнении годового плана и уже трудится в счёт 1973 года. У данной колонны проведено 262 тяжеловесных поезда, сверх плана на счете более 150 тысяч тонн грузов, сэкономлено около 30 тонн жидкого топлива. Машинисты этой колонны: К. Тюльков, Ю. Мартьянов, А. Луценко, их помощники Д. Щиц, В. Лайченко, В. Уланов провели 15 поездов дружбы в честь каждой союзной республики. Это был сверхплановый груз, перевезённый на сэкономленном топливе.

Коллектив станции Никель взял на 1973 год повышенные социалистические обязательства. Наиболее весомое это - сократить простой вагонов под одной грузовой операцией на 0,05 часа и увеличить статическую нагрузку на 0,2 тонны, за счёт чего высвободить не менее 4900 вагонов и довести уровень маршрутизации нефтепродуктов до 78%, а дальность пробега маршрута увеличить на 5%. Отправить в тяжеловесных поездах сверх нормы 100 тысяч тонн.

Орский энергоучасток создан 4 года назад. Когда на Южно-Уральской железной дороге впервые пошли электровозы. Основной задачей коллектива является обеспечение бесперебойного движения поездов на отрезке Орск-Байтук протяженностью около 150 километров. Участок объединяет 3 сетевых района, имеет отводы электросиловых линий на Гай, Халилово, Кимперсай. Хорошо здесь трудится молодой специалист Анатолий Пичугин, которому присвоено звание "Лучший электромеханик Южно-Уральской железной дороги", а комсомолец Владимир Фёдоров

работает электромонтёром сетевого района станции Теренсай, где всегда у него электроприборы и электросеть исправны.

Труженики энергоучастка обслуживают и освещают сортировочные парки и парки отправления. Они с начала этого года произвели замену ламп накаливания применявшиеся на освещении парков, на ксеновые. Новейшие осветительные приборы установили на станциях Орск, Никель, Айдырля. На один ватт потребляемой электроэнергии они дают освещение в 38 раз больше ранее применяемых ламп. Использование каждого такого прибора даёт 800 рублей условной экономии.

Было ещё большое неудобство, когда при включении наружного освещения в сортировочных или в парках отправления, приходилось дежурному электрику объезжать на машине объекты и вручную включать. Обезд начался засветло, что приводило к перерасходу электроэнергии. Избавились от этого, когда перешли на автоматизированное. При наступлении темноты "срабатывает" фотоэлемент и одновременно освещается территория всех парков. В связи с хорошим освещением, облегчился труд как вагонника, так и путейцев.

Труженики энергоучастка всегда проявляют высокую активность в своем деле, оттого у них всегда в норме как в контактной сети, так и в электроподаче на станционные объекты.

В ночь с 22 на 23 марта машинисты локомотивного депо провели 30 тяжеловесных поездов. Из них четыре поезда превысили весовую норму на 1000 тонн. Своё обязательство-перевести сверх нормы в третьем решающем году пятилетки 2 миллиона тонн грузов сверх нормы, локомотивные бригады успешно выполняют, о чём свидетельствует первый квартал этого года высокими показателями.

За полгода локомотивными бригадами проведено 7464 тяжеловесных поезда, перевезено сверх нормы 3 миллиона тонн грузов. По 45-60 тяжеловесных поездов на счету у машинистов Г. Благовидова, В. Турбина, А. Кленкина, С. Девятова.

Ко Дню железнодорожника коллектив вагонного депо свои обязательства по росту производительности труда в первом полугодии перекрыл на 1,8 процента, почти вдвое от нормативного сократил простой вагонов во время ремонта, перевыполнил план по прибыли на 17,1 процент. У вагонников облегчился труд, вследствие чего увеличилась производительность труда. На помощь к ним пришла машина "Кара-куба", названная в честь автора ее проекта. С ее помощью устраняют многие неисправности в вагоне и ведут ею сварочные работы. Производительность ремонтных работ возросла в 3-4 раза. Трудоемкая была работа по промывке нефтеналивных цистерн. На смену ручному труду пришел механический промывальщик. Теперь отпала необходимость скребком и ветошью очищать внутренность цистерны.

Локомотивные бригады годовое задание завершили по перевозке грузов 9 декабря. В тяжеловесных поездах перевезено сверх нормы 8,7 миллиона тонн грузов. За это время сэкономили 1 тысячу 608 тонн жидкого топлива.

В 1973 году тепловозы серии ТЭ-3 были заменены более мощными тепловозами 2-ТЭ10Л, что позволило поднять средний вес поезда на 132 тонны и повысить провозную способность. А также локомотивный парк пополнился маневровыми тепловозами ЧМ-3 (чехословацкое производство).

Для улучшения бытовых условий железнодорожников в 9-ю пятилетку построено 35 тысяч квадратных метров жилой площади, 1200 семей справили новоселье в благоустроенных домах, около 600 улучшили свои жилищные условия.

Сдано в эксплуатацию 3 детских сада на 240 мест каждый, средняя школа на 900 мест в поселке Гудрон.

Заасфальтировано 30 километров дорог и тротуаров. Открыт парк железнодорожников. Для молодых работников локомотивного депо распахнуло двери общежитие, где созданы все условия для хорошего отдыха.

Проведена работа по благоустройству существующего жилого фонда. В том числе газифицировано, оборудовано центральным отоплением, водопроводом и канализацией более 500 квартир.

Труженики орской дистанции пути содержат путевое хозяйство в хорошем состоянии. Главный показатель работы определяет, когда проходит по участку путеизмеритель, который выявил, если имеются, все погрешности.

Путейцы досрочно выполнили план 1973 года по всем технико-экономическим показателям. Коллективы путевых околотов, где дорожными мастерами С. Бойзаков и Н. Трубин, по методу железнодорожной станции Люблино-Сортировочный в тесном содружестве с

движенцами и связистами станции Орск в канун нового года за полуторочасовое окно без задержки поездов произвели замену трех стрелочных переводом типа Р-65. Раньше на эту работу потребовалось бы времени в два раза больше.

На счету локомотивных бригад за прошедший 1973 год 19431 тяжеловесный поезд. Перевезено свыше 9,5 миллиона тонн сверхплановых грузов, сэкономлено 1355 тонн жидкого топлива и 834 тысячи киловатт-часов.

Темп не снизился и в наступившем 1974 году. За первые сутки провели 51 тяжеловесный поезд, превышающим весовую норму на 31351 тонну. Некоторые машинисты сверх нормы доставили до места назначения на 1500 тонн больше и сэкономили каждый до 80 килограмм жидкого топлива.

Строительно-монтажный поезд № 352 хорошо потрудился в прошедшем году. Взятые соцобязательства выполнил к 25 декабря. Освоили запланированных на строительство 462 тысячи рублей. В прошедшем году колонна восстановила 12 квартир жилого фонда станции Орск, капитально отремонтировали котельную железнодорожной больницы, построили восьмиквартирный дом на станции Ащелисай и детский сад на 90 мест на станции Профинтерн. С первых дней нового года данный коллектив трудится на строительстве стоквартирного дома на станции Орск, где мастером Шаронин и ведет монтаж фундамента стоквартирного дома в поселке строителей станции Никель.

В фонд пятилетки локомотивные бригады провели тяжеловесные поезда и перечислили заработные средства за одну поездку это машинисты П. Суходолов, И. Белянкин, Д. Высоцкий, А. Висков, И. Щеглов, В. Турбин, В. Карпенко. Этот почин подхватили и другие бригады. Они обрабатывали безвозмездно по одной поездке, а маневровые по полдежурству.

Коллектив станции Орск в феврале отправил свыше 20 тысяч грузовых вагонов дополнительно к плану. В тяжеловесных поездах отправлено более 445 тысяч тонн грузов. Достигнуто снижение каждого вагона с переработкой против нормы на 0,3 часа. Хороших результатов достигли коллективы смены № 4 старшего диспетчера Геннадия Болмасова, дежурного по горке Николая Шевченко, старшего башмачника Николая Асельева, дежурного по станции Орск Клавдии Колесниковой.

По сети железных дорог Союза с ноября прошлого года начался смотр движения поездов, который продлился до апреля 1975 года.

Согласно условиям общественного смотра в локомотивном депо создана специальная комиссия. Ее члены под председательством недавно ставшего возглавлять депо Н. В. Бражникова проводит собеседование с каждым машинистом, в ходе которых обращается особое внимание на знание техники безопасности при вождении поездов. А вторая комиссия, руководимая заместителем начальника депо по эксплуатации, занимается с помощниками.

Результаты смотра уже ощутимы. Значительно повысилась дисциплина среди локомотивных бригад и безопасность движения поездов обеспечивается.

У вагонников тоже идет собеседование по безопасности движения поездов и проводят рейды. В одном из рейдов, общественный инспектор Кунаев обнаружил в смене Шетилова обрыв тяговых коммуникаций в одном из составов, который готовился к отправлению. Благодаря бдительности выявлен брак в работе осмотрщиков. Смотр прошел по всему Орскому узлу, везде обращено на безопасность движения поездов.



В минувшем году локомотивные бригады провели, более 19 тысяч тяжеловесных поездов, в них перевезено свыше 11,5 миллиона тонн груза сверх нормы. Это дало возможность высвободить от пропуска по участкам около 4 тысяч поездов, а значит и такое же количество локомотивных бригад и локомотивов. Бригады сэкономили 1600 тонн дизельного топлива и 60 тысяч киловатт-часов электроэнергии.

Мастерами вождения тяжеловесных поездов стали машинисты А. Болотов, А. Астров, В. Давыдов, Б. Баклыков. Хорошо трудятся в депо и ремонтники. Впереди идет коллектив цеха большого периодического ремонта руководимый мастером А. Орлюком. Здесь за счет использования внутренних резервов второй год выпускаются из ремонта по 6 тепловозов вместо пяти. Высокой производительности в ремонте тепловозов добились слесаря К. Селезнев, П. Лапшин, Г. Петряков, Е. Дмитриев.

В конце декабря прошедшего года ветераны Великой Отечественной войны обратились к фронтовым товарищам, ко всем трудящимся депо с призывом: выполнить полугодовое задание 1975 года к 9 мая.

На следующий день, такое обращение единодушно поддержали локомотивные бригады пассажирской колонны коммунистического труда руководимой А. Севастьяновым. В своих обязательствах коллектив колонны наметил к Дню Победы провести не менее 400 тяжеловесных поездов, в которых перевезти не менее 100 тысяч тонн грузов сверх нормы, сэкономить 20 тонн жидкого топлива и 15 тысяч киловатт-часов электроэнергии, провести в свободное время от работы по одному поезду и заработанные деньги перевести в фонд мира.

Почин ветеранов войны подхватили все колонны. И уже виден результат. За две декады января выполнение намеченного идет успешно.

А колонна, которой руководит Р. Мухамедов также решила выполнить план к 9 мая, провести 1500 тяжеловесных поездов, перевезти сверх нормы один миллион тонн грузов, сэкономить 40 тонн дизельного топлива, перечислить в фонд мира не менее 600 рублей.

Михаил Сурков начал трудовую деятельность шестнадцатилетним юношей, пришедший в депо в 1939 году. Освоил специальность слесаря-автоматчика. Работал старательно и был дисциплинирован. Но грянула война и Михаил вместе со своими товарищами пошел защищать Родину. Боевое крещение принял под Ржевом, затем жестокие схватки с гитлеровцами под Витебском, Кенисбергом. Везде отмечался смелостью и находчивостью, за что командование отметило его медалью «За боевые заслуги» и орденами Славы 3-й и 2-й степени. Был трижды ранен, контужен. Демобилизовавшись, вернулся в локомотивное депо и вновь трудился слесарем, затем бригадиром, мастером. В 1952 году руководство депо наградило медалью «За трудовую доблесть». Многим товарищам дал путевку в жизнь, как наставник, на счету много рацпредложений, давших приличный экономический эффект.

Локомотивные бригады в январе 1975 года перевезли в тяжеловесных поездах более миллиона сверхплановых грузов. Для его перевозки потребовалось бы сформировать дополнительно 300 поездов и затратить свыше 600 тонн горючего. Не снижается темп и в феврале. За каждые сутки счет перевезенного груза возрастает на 17-20 тысяч тонн.

Труженики локомотивного депо готовятся к достойной встрече 105-й годовщины со дня рождения В. И. Ленина. Было решено всеми коллективами депо отметить этот день субботниками. Поездные бригады проведут в честь этой даты 300 поездов, маневровые бригады отработают по 7 часов на своих местах, ремонтники проведут профилактический осмотр четырех тепловозов, отремонтируют и скомплектуют четыре колесно-моторных блока, выполнят ряд других работ. Остальные труженики будут белить фасад депо, готовить площадку для бетонирования реостатного стойла, произведут укладку бетонных плит на дорожках территории, подготовят цветники и клумбы для высадки цветов. Все заработанные деньги на субботнике будут перечислены в фонд пятилетки. Локомотивные бригады уже приступили к выполнению своих обязательств. Уже провели около 100 поездов и заработанные деньги перевели в фонд пятилетки.

Комсомольско-молодежные бригады проводников, возглавляемые А. Волгиной и Р. Боровских, встав на ударную вахту в честь 30-летия Победы над фашистской Германией и трудясь под девизом: «За себя и за того парня», провели дополнительно два поезда по маршруту Орск-Оренбург, Оренбург-Орск. Комсомольцы обеих бригад уже отработали сверх плана более чем по 500 часов. Бригада Боровских, включив в свой состав Зою Космодемьянскую, приняли на себя повышенные обязательства: к 9 Мая отработать 740 часов (пятимесячная норма). Заработанные средства обеими бригадами перечислить в фонд пятилетки.

1-го Мая 1975 года Министерство путей сообщения и Управление Южно-Уральской

железной дороги приняли решение о разделении Оренбургского отделения на два: Оренбургское и Орское.

Это вынужденное разделение. Ведь управление отделения в Оренбурге, а поток поездов сильно увеличился, притом Орский узел задыхался от перегрузки. А вот на месте, когда будет руководство, тогда на много легче управлять и продвигать поезда. Такое разделение Орские железнодорожники приняли с радостью.

Коллектив, которым руководит машинист-инструктор Ф. И. Габайдуллин еще в первых числах октября 1975 года выполнил задание и социалистические обязательства в завершающем году девятой пятилетки. Локомотивные бригады провели 1200 тяжеловесных поездов, сэкономив более 70 тонн жидкого топлива и перевезли сверх плана полтора миллиона тонн грузов. Больше всех провели тяжеловесных поездов В. Н. Карпенко и Г. П. Зинченко. Оба машиниста в 9-й пятилетке награждены орденами Трудовой Славы 3-й степени. Геннадий Павлович Зинченко является депутатом горсовета и ведет большую воспитательную работу в своей комсомольско-молодежной колонне. Не случайно, что этот коллектив в Советском районе и по городу называется лучшим. Он завоевал приз горкома комсомола имени Героя Советского Союза В. П. Синчука.

В девятой пятилетке Орское отделение железной дороги обсудив социалистические обязательства на 1976 год на всех предприятиях связанных с движением поездов, решили выполнить план 9-й пятилетки к 29 декабря. Перевезти сверх нормы в тяжеловесных поездах 7,5 миллиона тонн грузов. Отправить сверх плана 40 тысяч вагонов, условно высвободить 800 вагонов.

С момента постройки ветки на Никель-Тау, в Новом городе установили специальную гидроколонку под налив питьевой воды в цистерны. Дело в том, что данный участок безводный. На станциях и разъездах, у казарм на перегонах вырыли емкости и забетонировали, куда паровозом возили цистерны с водой и сливали. Кроме этого плеча, обслуживали несколько отдельных пунктов на Айдырлинском и Кувандыкском направлениях. Главный кондуктор сливал воду, а рукава хранил в теплушке, в которой сам ездил. Обслужив все участки, водяной караван возвращался в Новый Город и в тупике простаивал по неделе и больше. Понятно, что паровоз, вместо того, чтоб возить грузы, простаивал, бесплатно коптил небо, а бригады в бездействии скучали. Когда прибыли в Орское депо тепловозы, по настоянию бригады паровоз убрали, а на его место определили маневровый тепловоз, а чтоб сэкономить средства, главных кондукторов упразднили, локомотивные бригады взяли на себя эту обязанность. А с 1-го апреля 1976 года руководство депо решило заменить маневровый тепловоз на поездной ТЭ-3, чтоб после обеспечения участков водой, не простаивал в тупике, а водил этим тепловозом поезда. Теперь уже не стоит «железный трутень» без дела, а оправдывает зарплату бригадам.

Центральная печать сообщила об основном направлении развития народного хозяйства СССР на 1976-1980 годы. Внимание железнодорожников привлекли волнующие цифры, которые свидетельствуют, что в новой пятилетке железнодорожники получают 2200 электровозов, 6400 секций магистральных и 2500 маневровых тепловозов. Это говорит о том, что страна дышит полной грудью, промышленность стабильно работает, а для этого необходима современная техника и её государство выпускает, вручает в надёжные руки специалистов железнодорожного транспорта.

Свыше 5,5 миллионов тонн сверхпланового груза за первое полугодие 1976 года перевезли в тяжеловесных поездах. По 40 и более экономических маршрутов провели бригады машинистов В. К. Побежимова, В. П. Снегирева, Ф. Т. Кузнецова. На их счету по 22-26 тысяч тонн перевезённого груза в тяжеловесных поездах. Каждый сэкономил до трёх тонн дизельного топлива.

Райпрофсоюз Орского отделения предоставил трудящимся значительно больше, чем в прошлом году путёвок на курорты, санатории, пансионаты, дома отдыха. По льготным путёвкам отдохнули 1850 работников подразделений отделения и 52 семьи. Многие побывали в туристических походах. 180 человек путешествовали по Кавказу, Крыму и Поволжью.

17 февраля 1977 года в Доме культуры железнодорожников состоялось собрание партийно-хозяйственного актива. На собрании с докладом и задачах областной партийной организации и коллективов железнодорожников по выполнению постановлений ЦК КПСС и Совета Министров СССР. О мерах по развитию железнодорожного транспорта в 1976-1980 годах, выступил член ЦК КПСС первый секретарь обкома партии т. А. В. Коваленко. Были названы лучшие работники отделения и заострил внимание на повышение эффективности всех служб, чтоб

десятая пятилетка была выполнена досрочно.

Машинист тепловоза Василий Гаврилович Балабанов, участник Отечественной войны, был четырежды ранен, но выстоял, выжил и сейчас дает пользу не только в своём коллективе, но и взял шефство над-, одним из классов железнодорожной школы № 37. Он не только еженедельно посещает школу, но и водит детей на экскурсию в своё депо. А так же добился, чтоб съездить в город-герой Волгоград на места былых сражений, с лучшими учениками данной школы. Эта дополнительная воспитательная работа сказалась на дисциплинированности и хорошей успеваемости.

На Орском отделении в техническом творчестве участвуют 587 человек. В 1976 году ими разработано и внедрено 16 изобретений и 235 рационализаторских предложений. Их экономический эффект 400 тысяч рублей. Среди лучших рационализаторов Н. Пугачёв, В. Плешаков, И. Попов, П. Комиссарчик. Наибольший вклад в выполнение социалистических обязательств внесли коллективы 10-го энергоучастка, 17-й и 14-й дистанций сигнализации и связи, дистанции гражданских сооружений и станции Новотроицк.

Сорок второй раз День железнодорожников отметили коллективы Орского отделения. В 9-й пятилетке локомотивщики перевезли сверх плана в тяжеловесных поездах 43 миллиона Тонн грузов, а в первом году десятой пятилетки 11 миллионов 100 тысяч тонн, а за 7 месяцев текущего года- около 5-ти миллионов тонн.

К 60-летию Октября локомотивщики взяли повышенные обязательства. Досрочно к 14 июня выполнила локомотивная бригада С.М. Жукова, в 61 тяжеловесном поезде сверх нормы перевезено 35470 тонн грузов, объём выполненных работ составил 54712 тысяч тонно-километров достигнуто опережение планового задания на 3 месяца.

По 60 тяжеловесных поездов провели в честь юбилея машинисты Веницкий, Коваленко, Лепенин, Маршинский, Старостин, Мартянов, Храмов, а Петр Бортников план двух лет пятилетки выполнил к 23 июня и уже работает в счёт 1978 года



В этом 1978 году большое внимание уделялось реконструкции локомотивного депо. Каждый член бригады взял обязательство: отработать в свободное время по 20 часов в счёт субботника. Это обязательство успешно выполняется. Вся работа черновая: разгрузка с платформ кирпича, его укладка в штабеля, изготовление раствора, доставка кирпичей тем, кто возводит стены. Выполняют и иные работы.

В этом году более 800 рабочих Орского отделения выехали в колхозы и совхозы области, чтоб быстро и без потерь убрать урожай юбилейного года. А агитбригада Дома культуры подготовила большую и интересную программу для сельчан.

Ни один год железнодорожники не отказывают сельчанам как в уборке урожая, так и в посевной, также принимают активное участие на прополочных работах овощей и их уборке.

Орское отделение в 1978 году приняло повышенные социалистические обязательства: завершить выполнение годового плана грузооборота железнодорожным транспортом к 29 декабря. Перевезти сверх нормы в тяжеловесных поездах 9 миллионов тонн грузов, снизить себестоимость грузоперевозок на 0,1 %, сократить простой вагона под одной грузовой операцией на 10 процентов против 1977 года, за счёт чего высвободить не менее 15 тысяч вагонов.

30 ЛЕТ СТРЕЛОЧНИЦЕЙ

Вера Степановна Киселёва почти 30 лет проработала стрелочницей на станции Орск, а два года как трудится помощником дежурного по станции. За время её работы не замечалось медлительности в приготовлении маршрутов отправления поездов. В любое время года закрепленные за ней стрелочные переводы всегда в образцовом состоянии. Любому стрелочнику в зимнее время, особенно в пургу, выделяется помощник, который помогает очищать стрелки от снега, а их заносит в буран буквально на глазах. Ни помощник, ни стрелочник, пока не приготовит маршрут отправления, не присядет.

Вера Степановна всегда управляется со своей работой. Но по её вине не замечалось задержки поездов как отправляющихся, так и прибывающих. За её безупречный труд правительство отметило орденом Трудового Красного Знамени. А руководство станции неоднократно поощряло Почётными грамотами, денежными премиями и ценными подарками. Четвёртый год подряд коллектив избирает секретарём партийной организации и здесь она успешно справляется и много делает полезного для своего коллектива.

ПРОДОЛЖЕНИЕ ХРОНИКИ

Комсомольско-молодёжная колонна № 1 локомотивного депо завоевала приз Героя Советского Союза Н. П. Шелухина. Юбилей комсомола данная колонна встречает с особым настроением. Каждая бригада решила провести по 60 тяжеловесных поездов на сбереженном топливе. Потребуется большое мастерство, чтобы одолеть этот высокий рубеж. И свои обязательства выполнили.

Наилучшими машинистами в комсомольско-молодёжной колонне считаются Сполоков и Задворный, помощники Лысенко и Шигин. Колонна борется за право носить имя "60-летия ВЛКСМ".

НА 31 КИЛОМЕТРЕ

Грузовой поезд весом более 4-х тысяч тонн вышел со станции Круторожино. Впереди лежащий перегон машинист М. Шиленко знал до мелочей: мог по стуку колес на рельсовых стыках с закрытыми глазами, может определить, мимо какого пикета проходит состав. Сразу за Круторожино начинается подъём. Дизеля тепловоза с натугой взревели и их поддержали силным воем тяговые моторы. Знакомые для Шиленко звуки. Подъём крут, тоннаж груза не из малых. Подъём преодолел благополучно. Уловив момент, когда поезд покотился под уклон, машинист проверил тормоза на эффективность. Тормоза сработали, и всё же Шиленко, почувствовал, что "взяли" слабовато.

- Что-то не то... - шевельнулась мысль в его голове. На разъезде 213 "а" надо будет осмотреть. Причина наверное в штоках...

Ещё осматривая состав на станции Круторожино, Шиленко обратил внимание на большой выход штоков тормозных цилиндров. Но серьёзного значения не придавал, ибо тормозные колодки были плотно прижаты к бандажам колесных пар. Подобные ситуации в пути него уже были. И он выходил из них победителем. Но на этот раз не учёл одного, что состав сформирован из импортных думкаров, где выход штоков сверх нормы — крайне опасен.

Остановился на разъезде, необходимо обогнаться из-за того, что груз предназначен Новотроицкому металлургическому комбинату. Обогнавшись, прицепился к составу, опробовал автотормоза, которые сработали как и положено. По вспыхнувшему зелёному свету на выходном светофоре, привёл поезд в движение. Здесь подъём был небольшой в пределах 2-х километров. За ним - затяжной и крутой спуск. Только покотился под уклон, не дожидаясь пятидесяти километров в час, применил автотормоза, чтоб убедиться в их эффективности. Но скорость поезда не падала, а увеличивалась. Добавляет разрядку в магистрали — скорость не падает. Дает экстренное. Стрелка прибора падает на манометре до нуля. Но не помогло и последнее средство. Шиленко понял: поезд стал неуправляемый и вышел из его подчинения. По радиации сообщает дежурному по станции Новотроицк о случившемся и просит обеспечить свободный путь. Ситуация складывалась трагически: он знал, что в это время на станции Новотроицк стоит пассажирский поезд Москва-Орск. Через десяток минут может настигнуть его и тогда... Что будет тогда - Шиленко не хотел думать. А скорость не убывает, а продолжает нарастать.

- Кажется беда! - проговорил его помощник, и, поднявшись с сиденья бросился к выходу
- Куда?! - не покидая пультуправления крикнул машинист.

- Расшибёмся! А я... Я ведь только женился! Прыгать надо!
- Брось, - уже спокойно ответил Шиленко. - Не прыгнешь. Глянь какая скорость!

Помощник выглянул в двери и, увидев бешено мчавшиеся навстречу бетонные столбики пикетов, отпрянул назад.

- Что же делать? - растерянно спросил он машиниста.

- Сядь на место, - ответил тот и до боли в суставах продолжал нажимать на педаль песочницы, так как краном машиниста зажал колодки тепловоза на столько, сколько позволял кран.

А скорость, как на зло, не падала. Попытки зарядить автотормоза ни к чему не привели. Шиленко взглянул на часы. Если стрелки не врут - минуту назад со станции отправился пассажирский. Еще несколько минут и случится страшное. Собрав все силы свои и волю, он, как бы врос в педаль песочницы, считая, что хоть этим сможет сбить скорость. Каким-то внутренним чутьем уловил, что скорость стала еле заметно падать. Торможение шло за счет тепловоза.

Пассажирский едва только тронулся с места, как сразу резко остановился: недовольные пассажиры сердито заворчали, посылая нелестные пожелания тому, кто так резко остановил поезд. Никто из пассажиров, наверное, не обратил внимания, как мимо окон промчался на большой скорости грузовой поезд.

Шиленко еще издали увидел, что светофор с запрещающего зажегся на разрешающий, облегченно вздохнул. Неуправляемому поезду дежурный по станции предоставил не только свободный путь, но и перегон.

За станцией Новотроицк, скорость начала падать, а когда выкатились к небольшому подъему и покатались по нему, то тут заметно снижалась скорость. Поезд остановился перед разъездом Ущелье. Шиленко вытер ладонью мокрое от пота лицо и глянул в сторону помощника. Тот, повернувшись к нему спиной, сидел, закрыв лицо ладонями. Он плакал. ЧП предотвращено, благодаря оперативности дежурного по станции.

ВОСПОМИНАНИЕ МАСТЕРА

Еще задолго до первой мировой войны, — начал повествование бывший железнодорожный мастер А. Скрипников. — на Южном Урале велись изыскательные работы по строительству железной дороги, которая свяжет Оренбург с Орском. В нашу местность стали прибывать рабочие и крестьяне из Тамбовской, Пензенской, Костромской и из других губерний. Строителям, когда агитировали, сулили золотые горы и люди поверили, прибыли в нашу область, а жить негде. Сооружали в степи землянки, шалаши, где размещались приезжие. Начались земляные работы. Условия оказались не в меру тяжелыми. Вся работа выполнялась вручную, а из механизации: лом, тачка и лопата.

Еще труднее было пробивать туннель. Скальную породу разбивали металлическими клиньями и кувалдой, чтоб сделать скважину для взрывчатки. После взрыва вывозили щебень на тачках и вновь шли в ход клинья. Строительство туннеля начали 28 января 1913 года, а 1 января 1915 года туннель вошел в строй. В то время не додумались, легче обошлось бы, если б обошли гору и проложили путь у подножья горы по над рекой Сакмарой. А рабочие за свой труд получали гроши, а обещанного не видели. Кто вернулся в родные края, то с пустым карманом. Не впервые надувают работягу, который верит прохвостам.

Несмотря на тяжелый труд, все же "железку" дотянули до станции Сара. А после освобождения Орска от Дутовцев, довели путь до Круторожино, а через три года проложили до правобережья Урала. Затем построили временный мост через реку Урал и 24 мая 1923 года первый поезд прибыл на станцию Орск.

ТРУДИЛСЯ ДО ПОСЛЕДНЕГО ВЗДОХА

В локомотивном депо Орск стал трудиться в 1934 году, — начал свой рассказ Борис Васильевич Гомозов. — В то время жизненные условия были не ахти хорошие. Против Челкара, где я работал, что небо и земля. В Орск приехал по собственной воле с семьей, которая состояла из трех человек: жены, сына, ну и я. С первого дня начал водить поезда на маломощных паровозах серии ОВ. В основном водил до станции Айдырли и обратно. Паровоз, совместно с бригадой, держал всегда в исправном состоянии, убеждал кочегара с помощником, что это наш кормилец. Ребята понимали это и трудились насовесть. В то время, в оборотном депо не было никаких условий для отдыха бригад и лишь всегда поэтому старался ездить с оборота. Этим самым считал,

что для государства даю больше пользы потому, что паровоз не простаивает. Работу свою полюбил с первого дня и мои показатели вскоре стали выделяться в лучшую сторону. На планерках меня часто хвалило руководство и я гордился этим и старался еще лучше работать.

А вот, когда вспыхнула война, я негодовал вместе со всеми работниками депо. Понимал, что настало трудное время для нашей страны, а мы, паровозники, должны трудиться еще лучше, водить поезда быстрее. Когда пошли воинские поезда, а тут еще большая ответственность.

Мне пришла мысль — в Айдырля набирать угля на тендер с горой. При снабжении поднимался на тендер и набирал сверх вместимости не менее пяти тонн. Этим самым, в Орске меньше потребуется добавлять топлива, который везется из Сибири. За месяц, по моим расчетам, надо не везти в Орск один пульман угля, а если все бригады начнут так набирать, то уже не меньше состава транспортировать до Орска. И другое не менее важное. Когда приходилось вести воинский, всегда просил диспетчера, что паровоз идет без отцепки до Кувандыка. Такое предложение каждый раз удовлетворяло диспетчера. Иной раз придешь в Орск, а бригада, что должна нас сменить, не пришла по какой-то причине. В таких случаях соглашался со своей бригадой довести поезд до Кувандыка. И водил, зная, что для фронта требуется вовремя подвозить боеприпасы, технику, вооружение и людской состав.

Плохо стало то, что депо оголилось локомотивщиками. Военкомат с первого дня войны начинал призывать в армию без разбора, где и на какой должности работаешь. Руководство отделения дороги добилось, чтобы на машинистов наложили бронь и такая бронь была бы до конца войны. А вот с помощниками стало труднее. Их продолжали мобилизовывать, не говоря о кочегарах. В ремесленном училище экстренно готовили помощников машинистов, а кочегаров просто брали, как мы говорили, с улицы. Первоначально трудились девушки, а потом появились подростки по 14-15 лет, а девушек привлекали чуть старше по 16-17 лет. Трудно им было, да и машинистам не легче. За ними нужен глаз да глаз, а потом еще надо обучать как правильно топить, следить за экипажной частью и всеми паровозными премудростями. И плохо было другое от нас не зависящее - скудный паек, а работа-то тяжелая. Но все терпели, знали, что негде взять в изобилии продуктов, потому что идет война и все идет на фронт.

Я в то время имел велосипед. Умудрялся ездить на рыбалку после поездки. Пока напарник в поездке, я - на реке Орь, Урал или Кумачке. Всегда мог наловить рыбы, первоначально удочками, потом переметами, а затем сплел сеть, тут уже рыба вырочала хорошо. Имел посторонний доход в виде рыбки, зато в депо меня часто ругали, что редко посещал партийные собрания. Считал, не всегда там быть, а надо добывать продукты питания. Но как бы не ругали, но мои показатели были выше других по всем параметрам, а членские взносы коммуниста платил вовремя, считал, что это главное, чем сидеть на собраниях.

Чтобы больше экономить угля, решил в Айдырля при снабжении набирать изгари, которую мы из дымогарной топки каждый раз вычищаем. Этим самым изгарь совместно с углем сгорала и давала какую-то калорию для преобразования пара.

Шло активное соревнование по вождению тяжеловесных поездов. Я и тут никому не уступал. Мой, всегда исправный паровоз, успешно тащил груз сверх нормы. По мне ровнялись другие, а я старался, чтобы больше тоннажа, чем у меня, никто не осмеливался бы брать. А паровозы-то все поизносились, требовали ремонта, но ремонтировать нечем, не хватало деталей. Начальник депо Филилеев метался по всем заводам и доставал, в основном, металл, а в деповских условиях изготавливали множество необходимых деталей.

Когда сменили Эмки на СО-более мощные, вес поезда увеличился, но фронт требовал, и требовал, а мы, просто насильно паровозы, только потому, чтобы больше перевезти груза. Как-то рискнул и на такое. Я хорошо знал, что котел СО испытан на 25 атмосфер, а работает на 14. Решил затянуть предохранительные клапаны до 15 атмосфер, а для этого изготовил шаблон-оттиск под пломбы, запаса из свинца заготовок под пломбы, ну, и испытал свое новшество. Заказал тяжеловесный поезд такой, что вряд ли кто осмелится на такой вес. Поезд шел на подъём нормально, зато помощнику надо более внимательней следить за топкой и топить её правильно, а уголь смачивать, что кашица, чтоб его несгоревшим не выбрасывало в атмосферу. Довёл этот тяжеловес благополучно, а между Гудроном и станцией Орск, где покотился поезд под уклон, предохранительные клапана водворил на место согласно засечек, которые сделал в Айдырля. Проезжая мимо депо, видел, как человек 15 стояли и смотрели на мой поезд. Оказывается они считали, сколько веду вагонов, так как многие не верили что такой груз паровоз в состоянии вытащить на подъём. Рискнул еще и потому, что знал и на фронте войны рискуют, чтоб иметь победу. Верно, тут иное. Категорически запрещено бригадам самопроизвольно регулировать

давление пара, причем завышенного. Этим способом пользовался редко, лишь в хорошую погоду.

Меня часто руководство депо отмечало Почетными грамотами, денежными премиями и нередко для передовиков - тяжеловесников в деповской столовой устраивался торжественный обед, где чествовали нас - передовиков. В войну меня наградили орденом Трудового Красного Знамени. Верно имелись ко мне и недоброжелатели, это начальник локомотивного отдела Третьяков, который пытался меня ущемить не только в военное время, но и после, а вот придаться не мог по работе. У меня было все в ажуре, кроме не посещения партийных собраний, планерок.

Закончилась война и я не сбавлял темпа в вождении тяжеловесных поездов. Потом, заблаговременно, окончил трёхмесячные курсы тепловозов. Когда эта техника прибыла в Орск и на ней водил поезда с опережением графика.

Пришло время идти на заслуженный отдых, но я не смог дома сидеть, продолжал трудиться машинистом. Считал, силы пока есть, буду трудиться, а не киснуть у калитки своего дома.

Машинист Гомозов действительно трудился до последнего дыхания. Когда шла реконструкция депо, и котельню переводили на газовое отопление, то без пара депо не обойтись ни летом, ни тем более зимой. Для этой цели заправили паровоз и Гомозов с другими машинистами давали пар в депо. Как-то утром принял он смену, сел на сиденье и задумался. О чем думал никто не знал, а когда спохватились, он так же сидел на сиденьи, но был уже мёртвым.

РЕЙД НАРОДНЫХ КОНТРОЛЕРОВ

От машинистов локомотивного депо в народный контроль Советского района поступило сообщение, что на сортировочной горке не все в порядке, там вагонники не успевают обрабатывать прибывающие поезда. По такому сигналу была организована группа проверки, в которую входил один человек от народного контроля, представитель от райисполкома, от вагонного депо и маневровый диспетчер В. Шмаков, он и возглавил этих людей лишь потому, что ему здесь все известно до мелочей. ...И вот рейдовая группа находится у здания маневрового диспетчера. Наблюдает за тем, как работает сортировочная горка, веером распускающая одиночные и сцепками вагоны. Вот и последний вагон отцепился от тепловоза и прогрохотал мимо стоявших.

Подходит эта группа к маневровому тепловозу, на который только что поднялся машинист Василий Климентов. Поинтересовались, как идет работа. Машинист вновь спустился на землю ответил:

- Плохо. Забыл, когда выполнял сменные задания. Причины? Что ж, можно и о них. Работа сортировочной горки в последнее время значительно ухудшилась. Не секрет это ни для руководителей Орского отделения, ни для управления ЮУЖД. Основная причина - несвоевременная обработка поездов. За смену не можем распустить положенную норму. Просто досадно. В нормативе время 12-15 минут необходимое на роспуск одного поезда - не укладываемся. Шумим, воюем, но сдвига нет.

Тревога машиниста вполне понятна. Раньше в парке «Г» работало до 18 вагонников в каждую смену, сейчас только 12. Отсутствие шести человек сказывается ощутимо: люди не в состоянии выполнить весь объем работ за установленное время. Потому резко снизилась производительность труда вагонников, потому простаивают в парке поезда.

Рейдовая группа поняла, что плохо поставлена работа осматривщиков. Вместо получаса, отведенного на осмотр одного поезда, затрачивается времени в два раза больше. Направились к вагонникам в надежде на то, что там почерпнут новые факты, да и на месте увидят и ознакомятся в организации труда, возможно выяснят причины неудовлетворительных показателей деятельности коллектива. Встретилась группа с осматривщиком вагонов В. А. Дарьиным, занятым осмотром поезда. Разговор шел на ходу, оторваться от дел у старого вагонника попросту не было времени.

- Как дела? - переспросил Дарьин, открывая буксовую крышку и сердито в ней шуруя крючком. - А вы посмотрите, - и он кивнул головой в сторону нескольких «беспризорных поездов», дожидавшихся своей очереди на сортировку. С шумом захлопнул крышку и, перейдя к следующей буксе, Дарьин продолжал. - Часто простаиваем... А они, простои, сказываются и на настроении рабочих, и на заработной плате. Не укладываемся в норму, никак не укладываемся. А ведь были времена, когда перекрывали дневное задание, когда шли в передовых. Дело все в организации труда, отсутствии нужного числа рабочих.

Действительно, многие из кадровых рабочих помнят те благодатные времена, когда вагонники «гремели» не только по отделению, но и по всему управлению дороги. Но помнят рабочие и другое: тогда на всю длину поезда работали три пары осмотровиков, сейчас лишь две. А ведь осмотровику надо поклониться каждой буксе, осмотреть каждую тормозную тягу и бандаж, отпустить тормоза. А делать это надо на-совесть. К тому же километраж. Если за смену распускается 37 поездов, то общая протяженность их составит около 44 километров (длина одного состава - около 1200 метров). И все эти километры надо пройти, и не просто пройти, а еще и осмотреть подвижной состав.

- В нашей смене работают хорошие вагонники, - рассказывает Дарьин. - Взять хотя бы таких товарищей, как П. Караваев, В. Михайлов. Они помоложе меня, но и им перепадает не меньше. Особенно Михайлову. Он сейчас исполняет обязанности старшего осмотровика, а от основных обязанностей не освобожден. Потому часто приходится ему отрываться от дела и докладывать по связи о степени готовности каждого поезда.

- Есть ли выход из создавшегося положения? - Дарьин вытер руки пучком ветоши и с уверенностью ответил: - Обязательно. На мой взгляд он не столько уж и сложен. Просто следует нашему руководству в корне пересмотреть свое отношение к организации труда вагонника, посерьезнее подойти к решению таких проблем, как сокращение текучести кадров, закрепление их в нашем коллективе.

И понятна была тревога Дарьина. Понятна была горькая усмешка его, когда сказал он о плакате, висящем над входом в вагонное депо, содержание которого он запомнил наизусть:

«Минутка - безделка? Минута - пустяк? Большая ошибка, кто думает так. Громадна рабочей минуты цена...»

Минуты. Велика, очень велика цена. Всего лишь одна минута требуется на то, чтоб отремонтировать 1,3 условных вагона, (а стоимость ремонта составляет ни много ни мало - 436 рублей). За минуту пунктом технического осмотра обрабатывается около 10 вагонов. К чему бы такие цифры? А к тому, чтобы назвать еще одну - 2500. Сколько вагонов простаивает сегодня в парке «С». Тут уже разговор должен идти не о минутах.

После рейда был составлен акт проверки, который был передан в комитет народного контроля Советского района, а там акт уже имел силу потому, что это разбиралось на расширенном заседании, на которое были приглашены руководители вагонного депо и вскоре работа на сортировочной горке стала улучшаться тем, что в смене вновь работают 18 вагонников.

ПРОДОЛЖЕНИЕ ХРОНИКИ

Весь коллектив локомотивного депо участвовал в строительстве крытого цеха ПТО типа «Плауэн». Он был сдан в эксплуатацию в 1979 году и оказал большую помощь на период строительства подъемного цеха. Партийная и профсоюзная организации оказывали большое внимание соцсоревнованию по строительству депо. Регулярно проводились субботники, на которых выполнялся определенный объем работы. Все работники депо отработали по 20 часов и более на строительных объектах, оказав этим самым неоценимую помощь в реконструкции депо.

Тепловозная бригада коммуниста П. Т. Бортникова и его помощника В. В. Костенко завершила пятилетнее задание по перевозке народно-хозяйственных грузов 1 ноября 1979 года. А коллектив коммунистического труда машиниста-инструктора Н. К. Каманова справился с программой 4-х лет по формированию и перевозке местного груза. На календаре смены № 3 станции Орск парка «О» - май 1980 года.

В отделении дороги не мало делается по увеличению пропускной и провозной способности участков и станций. С начала пятилетки выполнены значительные работы по совершенствованию перевозного процесса, повышению его эффективности, включены и введены в эксплуатацию 5 путей длиной 7,5 километра в парке «Г» станции Орск общей стоимостью около одного миллиона рублей. В парке «О» произведено удлинение путей, построена сортировочная горка малой мощности, пост ЭЦ, все стрелки включены в электрическую централизацию. За счет чего высвобождено 50 стрелочников.

В 1978-79 годах произведена реконструкция станции Никель, пущены в эксплуатацию 4 дополнительных пути в сортировочном парке и съезд в эстакадном парке. Все стрелки сортировочного парка включены в ЭЦ.

В позапрошлом году построен обводной путь (1978 г.) с путепроводом от парка «А» в парк «Г» станции Орск, что позволило принимать четные поезда в парк «Г» без отцепки в предыдущем парке и распускать их без перестановки маневровым локомотивом.

Рационализаторами за 4 года пятилетки использовано 3643 рацпредложения с общим экономическим эффектом 2100 тысяч рублей. Выполнение работ по второй сортировочной системе электрофикации на участке Орск-Оренбург, строительство двухпутных вставок с диспетчерской централизацией Орск-Никель-Тау и осуществления мероприятий по использованию внутренних резервов позволит увеличить пропускную и провозную способность отделения вдвое, комплексное завершение этих работ намечено на 1981-1982 годы.

ЧЕЛОВЕК ДУШИ

Во все концы железнодорожного поселка едет на вызовы «скорая помощь». Спешит на вызов медицинский работник Мария Петровна Горшенина. Более четверти века трудится она в железнодорожной поликлинике станции Орск. И всегда, к каждому больному предельно внимательна, доброжелательна. Больной получает облегчение не только от лекарств, но и от ласковых слов Марии Петровны. Если нет под руками машины «скорой помощи» Горшенина едет к больному на любой попутной машине, нередко спешит пешком. Что характерно: она торопится если едет на вызов или идет пешком, или возвращается обратно. Но зато, находясь у постели больного, никогда не спешит и покидает квартиру лишь тогда, когда уверена, что сделала все возможное. Ей часто приходится задерживаться и после работы, нередко вызывают на дежурство и в выходные дни. И всегда она безотказна, всегда безукоризненно выполнит любое задание. Среди медицинских работников и среди бывших больных в ее адрес слышишь приятные слова: «Человек большой души».

О ТЕКУЧЕСТИ КАДРОВ

Трудности с кадрами в локомотивном депо были не только в военное время, но и несколько лет послевоенного, а потом стабилизировались. А вот в 1980 году вновь всплеск нехватки локомотивщиков и слесарей. В депо началась определенная работа по сокращению текучести кадров. С теми, кто подал заявление на увольнение обязательно беседует начальник отдела кадров, а если не может убедить работника, тогда в душевной беседе занимается начальник депо. Эти беседы дают довольно ощутимый эффект: после них только в третьем квартале 1980 года остались в коллективе 20 человек.

Значительную роль в сокращении текучести кадров играет обеспеченность жильем. Для работников депо хозяйственным способом начал строиться шестидесятиквартирный дом. Немаловажный фактор и заработная плата. С ноября прошлого года она увеличилась на 20 процентов, а в этом году будет выплачиваться дополнительное вознаграждение за выслугу лет. Для того чтобы снизить текучесть кадров необходима неустанная работа об улучшении производственных условий. Построен, но пока еще не сдан в эксплуатацию пункт технического обслуживания. С его сдачей слесари будут работать не под открытым небом, а в тепле и под крышей.

Однако количество увольняющихся еще велико: 65 человек только за третий квартал минувшего года. Высокая текучесть кадров, как чуткий барометр, сразу показывает на какое-то неблагополучие в жизни и деятельности предприятия.

Весной началась реконструкция депо. Взят широкий размах: одновременно строится бытовой корпус, столовая, газовая котельня, но ни один из объектов не осилен из-за ряда причин.

Много людей увольняется из цеха эксплуатации. Почему? Здесь открыты курсы подготовки помощников-машинистов - это очень хорошо, ибо во многом решается вопрос подготовки кадров. Но вот новичок окунается в самостоятельную работу и сталкивается с таким положением. По графику грузовой поезд должен пройти участок Кувандык-Орск или Никель-Тау-Орск за пять часов, но нередко находится в пути восемнадцать. Причина задержек: станция Орск, а в частности сортировочная горка, не успевает обрабатывать поезда. Они простаивают, следовательно, депо вынуждено держать лишний тепловозный парк, а соответственно и лишние тепловозные бригады. Таким образом, чтобы найти кардинальное решение проблемы текучести кадров необходимо «расширить» это «узкое» место и добиться движения поездов строго по графику. Четкая организация производственного процесса, плюс неустанная забота об условиях быта и отдыха работающих - только при этом условии удастся закрепить людей на предприятии.

И все же, как не трудно, а с кадрами дело улучшается. В этом заслуга не только руководства, но и самих тех, кто пытался покинуть коллектив, понял, что после реконструкции депо и с продвижением поездов дело улучшится, а значит, нет смысла искать лучшей доли.

КЛЕПАЛЬЩИК

На железнодорожном транспорте постепенно облегчается труд многих специалистов, а некоторые совсем изжили. Теперь на цистернах заклепок нет, их заменили сварные швы. Но тем не менее клепальщику работы хватает и без этой специальности не обойтись. Ведь рамы цистерн еще выполняются на клепке. Мастерство клепальщика необходимо также при подготовке ступенек, лесниц, поделке лееров, котлов, сливных приборов и выпускных клапанов. Работа при клепке вроде несложная, но очень ответственная. Не прикрепи, как следует поручень или ступеньки лестницы - при выполнении маневровых работ такая небрежность грозит опасностью составителю поездов. Если допустишь нарушение инструкции при ремонте сливного прибора, появится течь горючего во время движения. Мало того, что в пункт назначения часть груза не прибывает, здесь подстерегает и другая неприятность. Капли горючего обязательно попадут на рельсы, и идущий следом состав начнет пробуксовывать. Пойдет перерасход топлива, электроэнергии, снизится скорость поезда. Все это может произойти из-за поспешности, недоработки клепальщиков. В вагонном депо имеется добросовестный и способный клепальщик, любящий свою специальность. Это Александр Тырнов, отдавший клепке двадцать лет. Особое внимание он уделяет на качество выполненной работы. Видимо, поэтому Тырнов является общественным инспектором вагонного депо по технике безопасности и качеству работ. За первую половину этого года Александр Александрович признан в коллективе вагонного депо лучшим по профессии.

НЕ ВСЕ ГЛАДКО

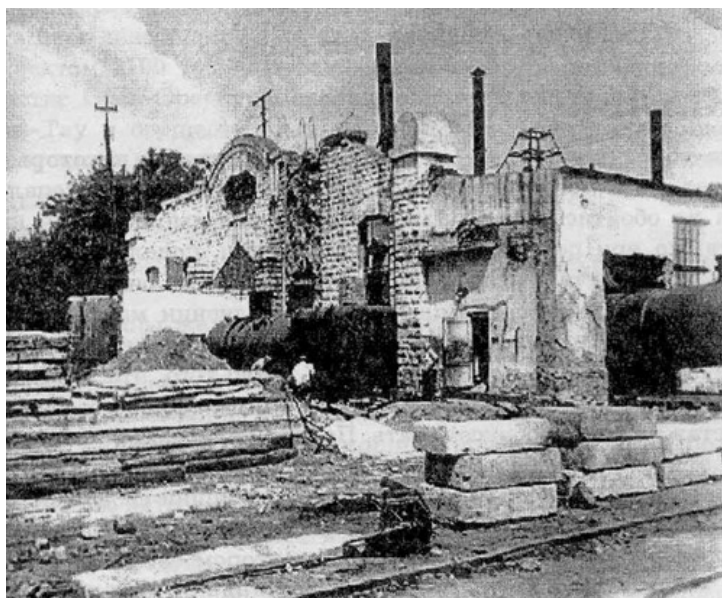
Коллектив локомотивного депо выполняет и перевыполняет план. По итогам второго квартала он вышел победителем в соцсоревновании локомотивных депо Южно-Уральской железной дороги. Казалось бы, дела идут хорошо и нет никаких оснований для беспокойства. Однако, на самом деле это не так. Основания для беспокойства есть. И немалые. Вот некоторые «измерители» из отчета о работе в текущем году. Планировалось за 7 месяцев произвести большой ремонт, который положен после каждых 90 тысяч километров пробега, 14-ти тепловозам. План выполнен. Проведение «малых» ремонтов (через 60 тысяч километров пробега) осуществлено еще успешнее: на линии выпущено 53 тепловоза, что на 11,6 процента больше намеченного. Текущий ремонт в депо прошли 602 тепловоза на 2,1 процента больше плана. Количественные показатели, вполне удовлетворительные. Хуже обстоит дело с качеством ремонта и со временем, которое на него затрачивается. Например, тепловоз на подъемочном ремонте, проводящимся после 180' тысяч километров пробега, должен стоять 6 суток, фактически в этом году он стоит на таком ремонте 7 суток. Большой ремонт должен длиться 100 часов, а длится 148. На малый ремонт отпускается 42 часа, а затрачивается - 38 часов. В среднем тепловозы простояли в текущем году почти на 80 дней больше, чем надо по нормам.

Теперь о качестве ремонта. Чем лучше отремонтируешь тепловоз, тем он, естественно, работает надежнее и дольше. Но в депо эта надежность зыбкая. Подъемочный ремонт полагается делать, как уже отмечалось через каждые 180 тысяч километров пробега, фактически в среднем его делают через 150-155 тысяч километров. Сказывается невысокое качество проведенного перед этим «большого» ремонта. До заводского ремонта тепловоз должен пройти по нормам 720 тысяч километров. А в депо этот пробег не превышает 600 тысяч.

План выполняется исключительно за счет самоотверженной работы ремонтников, локомотивных бригад и всех, от кого зависит выполнение. То есть выполняется любой ценой, когда люди перестают считаться с личным временем и личными удобствами, на которые имеют полное право.

Выход из этого положения один. Найден он был четыре года назад, когда решалось решение реконструировать предприятие. Работа эта началась в 1978 году. И началась не совсем обычно. Мнения разделились: одни предлагали строить депо в другом месте, с тем, чтобы старое продолжало служить как обычно. Другие хотели поднять новое депо непременно на месте прежнего, предварительно разрушив его до осования. Остановились на втором варианте.

Подрядчики которые должны были вести новое строительство - строительно монтажный поезд № 665 треста «Дорстрой» и строительно-монтажный поезд № 313 треста «Оренбургтрансстрой», - сказали, что они всегда готовы начать работы, но требуется сначала подготовить строительную площадку под новое здание.



Провели несколько субботников, в ходе которых были разрушены здания подъемного ремонта, механического, топливного, аккумуляторного и электроаппаратного цехов. Сломали там же кладовую. А оборудование, которое находилось в цехах до этого, разместили в «веерном» депо, из-за чего пришлось закрыть две ремонтные канавы из имевшихся шести. Теперь непосредственно у рабочих канав стоят станки, размещается узел обкатки и ремонта компрессоров. Все теснятся, все мешают друг другу. Разве может токарь нормально работать, если у него прямо над головой трещит вошедший на ремонт тепловоз. Казалось бы в таких условиях надо все силы бросить на строительство нового здания. Однако продолжительное время на месте развалин не вбито ни единого колышка. Дело в том, что стены, хотя и с трудом разрушить все же удалось. А вот когда дошло до фундамента, дело уперлось в мертвую точку. Фундамент, рассчитанный на века, не поддавался равнителям новых зданий и сооружений. Ломы гнулись, как резиновые, кувалды расплющивались, фундамент не уступает позиций. Его можно все-таки ликвидировать взрывчаткой. Но взрывные работы здесь крайне осложняются из-за близости многих других промышленных строений. Специалисты-пиротехники все еще делают «круги» над объектом, рассчитывая нелегкую задачу. И неизвестно, сколько это будет еще продолжаться.

Прогревальщик тепловозов Николай Сенкевич смотрит на развалины и сокрушается:

- Не надо бы ломать. Пусть бы здание потом отдали вагонникам или путевому хозяйству. Промбаза для технического училища тоже могла неплохая здесь быть. За это время со строительством нового здания в другом месте, глядишь, уже далеко бы продвинулись.

А подрядчики из строительного-монтажного поезда оправдывают задержку с началом строительства именно тем, что деповцы бухнули в колокола, не поглядев на святцы, т. е. взялись за снос старого, не рассчитав своих сил и возможностей. Но это, конечно, одни отговорки. Депо ведь состоит не из одного единственного здания. Например, по плану реконструкции уже должен быть построен бытовой корпус. Площадка - пожалуйста, как на ладони. Но на ней нет даже разметки. Уже в третий раз переносятся сроки строительства столовой. На этом объекте тоже вроде заморожено.

Начальник строительного-монтажного поезда № 665 И. С. Елсуков и начальник строительного-монтажного поезда № 313 Г. А. Скорякин мотивируют свое невнимание к реконструкции депо тем, что силы их распылены по многочисленным объектам, которые тоже важные, есть и пусковые. Однако, это не оправдывает. Ведь смог же коллектив депо, несмотря на очень большие трудности, не только выполнить план, но и победить в социалистическом соревновании. Могут это сделать и транспортные строители. Но с Елсукова и Скорябина, видимо, некому строго спросить. Вот они и считают важнейший для города объект делом второстепенным. Другого объяснения не дано.

УЗЛОВОЙ ДИСПЕТЧЕР

С 1975 года Борис Михайлович Мохотин работает узловым диспетчером. От него зависит многое - главное, чтобы своевременно отправлялись поезда с узла и также брались на узел. Ему

передают их поездные диспетчера, а он им. Тут взаимная связь и четкость каждого диспетчера. Иные смены проходят, как говорится, без зазоринки. Все по графику прибывают и отправляются также на участки: Никель-Тау, Кувандык, Айдырля, Рудный Клад и местного значения: Новотроицк, Кумакская, Никель. На каждом участке надо быть собранным, внимательным. Таким оказался Мохотин.

Нередко бывает и такое, - когда Борис Михайлович приходит на дежурство, глянет на график и душа замирает. Получает график «защитый». Стоят прямые, вывозные поезда и разборки. Пропускная способность узла в таком состоянии равна нулю.

Мохотин начинает знакомиться с направлением поездов и их грузом. Бывает так, что сортировочная горка совсем «забита», но имеются свободные пути в парке отправления и достаточный запас локомотивов. В этом случае диспетчер дает «зеленый» прямым поездам, а придерживает те, которые подлежат разборке. Прямые поезда освобождают сортировочную горку и тогда туда принимают задержанные поезда. Иной раз приходится расшивать полсмены Б. М. Мохотиным. Зато благодаря его мастерству, находчивости, пропускная способность железнодорожного узла увеличивается. Значит, многие народно-хозяйственные грузы в срок прибывают к месту назначения.

Много приходится работать узловому диспетчеру с людьми. Случается, что тепловозные бригады находятся в пути больше положенного времени и просят подмены. И Борис Михайлович связывается с ней по рации. Его умение убеждать, его забота о своевременной доставке грузов всегда находит отклик в душе машинистов. А это не менее важное. И груз не стоит, да и бригаде нет смысла ожидать смену на участке.

РЕШЕНИЕ НОДа

Начальник отделения М. А. Кокуркин после принятия строгого решения районного комитета народного контроля, где заострилось внимание по задержке отпуска поездов на сортировочной горке, за это был дан определенный разгон начальнику вагонного депо Богданову и приказал принять меры по ускорению отпуска вагонов на сортировочной горке. О том, что на момент рейда не хватало рабочих, то это сыграли экономисты депо, решив на этом сэкономить средства на штатных единицах. Такая экономия проходит с изъяном в виде простоя поездов в ожидании отпуска. Выходит, что экономим копейки, а теряем сотни рублей. И такое только потому, что сверху давят, чтоб дать экономию за счет сокращения рабочих мест, но такое лишь приносит вред государству. Третья пара осмотровиков восстановлена и все встало на свое место.

НА ГРУЗОВОМ ДВОРЕ

В социалистических обязательствах коллектива работников грузового двора станции Орск есть такой пункт: "Обеспечить сохранность груза и безопасность поездов. Беречь подвижной состав".

Пункт серьезный. И то насколько он выполняется, - прямая характеристика жизнеспособности коллектива умения им решать сложные производственные задачи. Сохранность груза и подвижного состава - основной показатель работы грузового двора. Достичь высоких результатов в выполнении данного пункта обязательств удаётся далеко не всегда. Часто вместо вагонов, готовых под загрузку, подаются вагоны транзитные имеющие механические повреждения. И начинается проверка. А это значит, что надо вручную полностью выгрузить крытый вагон для того, чтобы приемосдатчик проверил наличие груза. Затем этот груз вновь водворяется на место. Требуется уйма времени. К примеру, только за одну смену 25 октября 1980 года подано было 1 вагонов, 5 из них для проверки. В это же время под погрузку дожидаются своей очереди более двух десятков и четыре десятка ожидают проверки.

Картина подобно этой, на грузовом дворе - не редкость. Чтобы выйти из прорыва, нередко тут приходится "авралить". Но и авралы не могут принести ожидаемого эффекта - штурмовщина порождает неуверенность в своих силах, формальное отношение к своим прямым обязанностям, снижает авторитет соревнования.

Откуда же поступают битые вагоны? Адрес известен - сортировочная станция. Отправляя по многочисленным путям сортируемые вагоны, там не всегда добиваются чёткости и чистоты работы. А где нет этой самой чистоты, там много брака. Недавний пример. Подали с горки два вагона с бутилированным вином. Вагоны эти не были вовремя "пойманы" и на большой скорости врезались в формируемый состав. Что уж тут говорить о сохранности груза, если удара не

выдержали сами вагоны? Пришлось не только перегружать содержимое, но и заново сортировать его. Есть ли выход из создавшегося положения? Обязательно. Прежде всего в повышении требовательности к работе сортировочной станции. Во-вторых, следует увеличить меру ответственности за брак. Допустил на сортировке поломку вагона - будьте добры, восстановите его. Сами осуществите перегрузку. Виноват грузовой двор - значит отвечает этот коллектив. Конечно, это не самые эффективные меры, но с них надо начинать.

ХРОНИКА

Объём грузоперевозок за 10-ю пятилетку вырос на отделении в 1,6 раза, вследствие чего увеличился и приписной парк тепловозов. На очередную одиннадцатую пятилетку пропускная и провозная способность увеличится в два раза. А раз так, то всем службам отделения придётся приложить все силы, чтобы бесперебойно шли грузы.

О СОХРАННОСТИ ГРУЗОВ

По сохранности народно-хозяйственных грузов на Орском отделении с начала 1981 года задействовано 25 дружин, которые объединяют 550 человек. Возглавляет штаб добровольной народной дружины заместитель начальника отделения В. П. Травов. В составе штаба три секции, одна из которых занята обеспечением сохранности грузов. Совместно с исполнительным комитетом райсовета народных депутатов, отделом внутренних дел транспорта и военизированной охраны организуются проверки массовых мероприятий по сохранности грузов на железной дороге.

Эти дружины организовались в 1980 году. За это время предупреждено и удалено со станционных путей и парков 166 посторонних лиц. Выявлено и устранено мест свободного доступа к 704 вагонам с грузами. Предотвращено 175 случаев хищения, задержано 64 нарушителя, пресечено 42 прочих нарушений. С помощью дружинников раскрыто 7 уголовно-наказуемых преступлений. Ко всем задержанным применены меры уголовного или административного порядка. Рентабельно работает народная дружина вагонного депо, которую возглавляет А. Н. Воловик. В одну из темных ночей октября 1980 года старший осмотрщик вагонов парка "О" станции Орск Н. И. Козлов задержал троих преступников. В 23 часа 50 минут задержал несовершеннолетнего А. Сальникова учащегося школы № 88, пытавшегося похитить инструмент из кабины трактора "Беларусь", стоявшего на платформе. А в 3 часа ночи обратил внимание на двоих подъехавших на мотоцикле, которые с емкостями в руках поднялись на цистерну со спиртом и начали заполнять свою посуду. Николай Иванович, пока те черпали спирт, привел мотоцикл в неисправное состояние, и вызвал военизированную охрану. Преступники были задержаны. Оказалось оба нигде не работали. Это были молодые парни В. Климов и С. Ерымбаев. Вся тройка предстала перед судом и понесла заслуженное наказание.

На станции Новотроицк возглавляет дружину Л. В. Романенко, члены которой задержали шесть преступников.

Слабо работает дружина в локомотивном депо. Здесь допускаются частые срывы выхода на дежурство по утвержденному графику. Не эта ли причина, что в прошлом году в районе локомотивного депо хищение грузов совершалось систематически только потому, что поезда подолгу простаивают у закрытого входного сигнала по неприему и в это время идет хищение, на против корпусов локомотивного депо. За кражи в этом районе привлечены 15 человек к уголовной ответственности и 27 к административной.

Немало хищений в пути следования грузовых поездов. К примеру, 28 октября 1980 года на 297 километре перегона 213 "А"-Круторожино, машинист А. Г. Зарбаев и его помощник С. Ф. Трусов обнаружили на путях рулон ткани похищенной неизвестными лицами. Они подобрали ткань и на станции Орск передали военизированной охране, а перед этим 27 октября на перегоне Кувандык-Рысаево машинист Г. Я. Похильный заметил, что на крыше крытого вагона находились люди, пытавшиеся открыть люк. С помощью машиниста В. Д. Грачева одного из них задержали. Им оказался ученик 7-го класса школы №1 станции Медногорска С. Чурилов, который был передан сотрудникам милиции.

Это лишь толика выясненного, а хищения в основном организованы группами и наводчиками. К примеру, локомотивная бригада, которая по документам знает, в каком вагоне что погружено и согласно натурного листа подсчитывается порядковый номер от головы состава. На одном из отдельных пунктов по телефону сообщает главарю банды, а тот со своей группой

выезжает на установленный перегон и ждут поезда. Машинист заметив их, останавливает поезд, где быстро разгружают из вагона ценные вещи, а потом увозят. И эта группа была засечена, и попала с поличными вещами. Все члены группы предстали перед судом, где выяснилось, что эта группа продолжительное время занималась хищением и принесла государству большой материальный ущерб. Главарию была определена мера наказания - высшая мера, остальные получили от 5 до 15 лет.

А воровство началось из вагонов с того времени, когда с поездов убрали главных кондукторов и проводников сопровождающих бахчевые и садовые культуры. Грузовые поезда остались без надзора и первыми начали заниматься хищением арбузов, дынь, яблок, винограда, спирта, вина - железнодорожники. Все сходило с рук. Затем началось хищение инструмента от тракторов, автомашин и пошло, поехало, превратилось хищение всего ценного. Несмотря на то, что вылавливают воров как железнодорожников так и посторонних лиц, но с этим злом стало трудно бороться. Военизированная охрана и железнодорожная милиция, а также и народные дружины не успевают вылавливать воров. Доходило дело до того, что с платформ стали исчезать легковые автомашины. Вообще экономия с упразднением главных кондукторов, отразилась перерасходом государственных средств.

ПРОДОЛЖЕНИЕ ХРОНИКИ

Со станции Орск отправился первый тяжеловесный поезд по новому электрофицированному участку, самому напряженному на Южно-Уральской железной дороге. Электрофикация позволила увеличить вес поезда на 1000 тонн. Причем, скорость на подъем увеличилась. Если тепловоз преодолевал подъем с поездом 20-25 километров в час, то электровоз идет 55-60 километров в час. Первый поезд на электровозе повел машинист А. П. Давыдов. Прежде чем отправиться, он доложил начальнику отделения М. И. Кокуркину о готовности отправления. Тот дал добро и через пару минут поезд тронулся, быстро набрав приличную скорость.

На станции Орск сделана пристройка к школе № 33 на 500 мест, а на станции Гудрон количество мест для школьников увеличилось на 216.

Ко Дню железнодорожника вводится в эксплуатацию столовая для работников локомотивного депо, а в отделении уже сдана. Закончено строительство бытового корпуса для пункта технического осмотра локомотивного депо. Началось возведение большого свинокомплекса на 3 тысячи голов совместно с работниками ОЗТП.

БДИТЕЛЬНОСТЬ ОБХОДЧИКА

Предпоследний день уходящего 1981 года. Путь обходчик Мария Сивко совершала очередной обход своего участка на перегоне Новый Город-Никель. Был сильный мороз и Мария была особенно внимательна, так как знала, что при такой температуре рельсы порой не выдерживают и лопаются в местах крепления. Дойдя до седьмого пикета, обходчица, как обычно, стукнула молотком по рельсу. Но что это? Звук совсем другой - рельс лопнул. Необходимо было принимать экстренные меры на этом участке напряженного железнодорожного движения. На счастье, неподалеку находилась ремонтная бригада во главе с мастером В. Марченко, которая не теряя времени, быстро принялась за дело.

Дул холодный ветер, по земле гнало поземку, а мороз был градусов под тридцать. Инструмент обжигал руки даже через рабочие рукавицы. Но несмотря на непогоду, ремонтники старались во всю: движение поездов нельзя застопорить ни на минуту. Пока велись подготовительные работы поезда проходили поврежденный участок с пониженной скоростью. Наконец началась расшивка рельса. Тут нужна особая сноровка и ловкость, которой обладают путейцы. Негодный рельс, от которого отвалился кусок железа, убран, а на его место поставили целое звено. Вскоре по восстановленному участку прошел поезд, и Марченко внимательно следил за состоянием рельса. Все было в норме. Ограничение скорости сразу снято.

ОН ЗНАЕТ СВОЕ ДЕЛО

Михаил Филиппович Адушев пришел на железнодорожный транспорт в 1958 году и устроился рабочим в Орскую 14-ую дистанцию сигнализации и связи. С первого дня его увлекла профессия электромонтёра. Выполняя свою основную работу, он присматривался к людям, которые колдовали с проводами разных расцветок. Лишь спустя пять лет его мечта сбылась. После

сдачи экзамена на электромонтёра, его перевели приказом на эту должность. Он отдавал всего себя любимейшей профессии. Любую электросхему путевого хозяйства читал, что художественную литературу и нередко в ранее сделанных проводах находил отступление от норм технического содержания, переделывал так, как требовала схема, чем улучшал работу приборов. Вскоре руководство сигнализации и связи заметило его увлеченность делом, стало посылать для устранения недоделок на самые ответственные участки, зная - где Адушев, там будет порядок.

А Михаил Филиппович не снижал требовательности к себе. У него стало привычкой после работы знакомиться с новинками технической литературы. Всё, что узнавал, стремился внедрить в практику. Плановое задание выполнял из года в год на 110-115 процентов.

В 1978 году его направляют на станцию Рысаево, где надо было смонтировать двухстороннюю автоблокировку. С этой задачей он с товарищами справился. Только что закончили внедрять новшество на этом участке, как его с бригадой перебрасывают на участок Блява-Сара, где они также успешно выполнили работу по двухсторонней автоблокировке. А впереди уже ждала новая задача. Понадобилось капитально отремонтировать туннель на 220 километре. Работать было нелегко. У туннеля двухпутный участок переходил на однопутный. Значит, поток поездов увеличивается здесь в два раза. Не создавая препятствий движению, Адушев быстро и качественно выполнил работу, связанную с электричеством.

За последние три года Адушев обнаружил 46 отклонений от норм технического содержания устройств СЦБ. Его имя занесено в книгу Почёта дистанции, он награждён значком Ударника девятой пятилетки. Ему присвоено звание "Лучший по профессии". За ударный труд отмечен знаком "Почётный железнодорожник".

ОБЛЕГЧАЕТСЯ ТРУД ВАГОННИКА

Четверть века назад Николай Александрович Семенов переступил порог вагонного депо станции Орск. Не имел никаких навыков в работе, не знал даже устройство вагона. Однако начал трудиться слесарем. Трудными были шаги молодого парня. Всё для него было новым, не сразу привык к организации труда, к дисциплине. В то время в вагонном депо не было почти никакой механизации. Основным инструментом считались кувалда, зубило, молоток и очень тяжелые ключи кустарного производства.

Старательность слесаря Семенова заметило руководство. И скоро его ставили в пример, как трудолюбивого, добросовестного слесаря. Спустя месяц он уже трудился уверенно. И всё чаще стал задумываться, каким путем перевыполнять дневные нормы? Он хорошо понимал, что не имея нужной механизации, одной лишь физической силой много не сделаешь. Необходимо придумать что-нибудь для облегчения труда. Но что именно, не мог сообразить. Верно, были задумки неплохие. Но стеснялся поделиться мыслями со старшими товарищами, чего доброго, еще засмеют. К тому же понимал, что знаний у него пока маловато. Стал посещать техническую библиотеку, брать нужную литературу по вагонам и изучать ее в часы досуга. Одновременно не оставляла мысль, каким путем облегчить ту или иную работу? И всё чаще находил эти пути. Производительность его труда и всех слесарей депо росла.

Когда его назначили мастером по ремонту станков и оборудования, он уже был одним из опытейших тружеников депо, хотя годами еще молод. По-прежнему работал над тем, чтобы облегчить труд слесарей по ремонту ходовой части вагонов. Всё они делали вручную. К примеру, чтобы осмотреть низ колёсной пары, необходимо было поднять балочным краном тележку и только потом осматривать и устранять неисправность. Работа очень трудоёмкая.

В свободное время Николай выполнял чертежи задуманного приспособления. Исправлял, додумывал. Нередко рвал готовые расчёты на мелкие кусочки и начинал заново. И все-таки добился своего. Чертеж-то чертежом, а теперь в условиях депо нужно сделать приспособление. С помощью товарищей изготовили кантователь. Придирчиво осмотрел не мудрое, но такое необходимое слесарям устройство. Установили в нужном месте и начали испытывать. Тележку этим приспособлением кантовали в разных положениях, и стало ясно, что не только быстрее этот процесс выполнялся но и качественней. Такое новшество дало депо 400 рублей в год условного экономического эффекта.

А коммунист Н. А. Семенов задумался уже над другим новшеством. Теперь решил облегчить труд плотников и столяров. Им очень нужен универсальный, высокопроизводительный станок. Опять начались для Николая Семёнова бессонные ночи, чертежи, расчёты, исправления, добавления. Снова приходилось обдумывать каждую изобретённую деталь.

Труд не пропал даром. В деповских условиях началось изготовление всего, что

необходимо для будущего станка. Большинство деталей для него мастерил сам Семенов. "Новорожденный" станок обрастал ими, и вот, наконец, он стоит в цехе, как с завода - чистый, покрашенный, универсальный долбежно-фрезерный станок с комплектом фрез.

На первых порах Николай Александрович сам выполнял на нем операцию за операцией, а затем обучил этому плотников и столяров.

Коммуниста Семенова переводят мастером экспериментального цеха. И тут он оказался на своем месте. Как всегда, много работает по внедрению новой техники и передовой технологии. Силами работников экспериментального цеха смонтировано оборудование нового колесного цеха, котельня станции Шильда, которая дает горячую воду для мытья вагонов под загрузку зерна. Ранее такую работу выполнял паровоз.

А Николай Александрович продолжал всё искать и искать. Он хорошо знает, что каждое рацпредложение и внедренное новшество не только облегчает труд рабочего, но ещё и дает большую экономию государству, позволяет ускорить ремонт вагонов.

Вновь чертежи, вновь напряженные мысли и — победы. Входит в эксплуатацию моечная машина для обмывки вагонных деталей. Она дает годичную экономию 5450 рублей. До этого мойка деталей осуществлялась вручную и большим количеством людей. Выходит в свет очередная машина-барабан для очистки от грязи вагонных деталей.

Узким местом в вагонном депо было перемещение вагонных тележек. И Николай Александрович по своим чертежам совместно со слесарями изготавливает конвейер для их транспортировки.

Самое ценное его рацпредложение — метод горячей промывки вагонов в зимнее время. Это дало экономию в год 18020 рублей. Раньше вагоны приходилось мыть холодной водой, а ею не так просто обмыть внутренность вагона.

Затем Н. А. Семенов изготавливает стенд для неплавочных работ автосцепки. Внедряет другие ценные предложения. За время своей работы в вагонном депо им подано 122 рацпредложения. Все они внедрены в производство и дают экономический эффект 175 тысяч рублей в год.

ПРОДОЛЖЕНИЕ ХРОНИКИ

На реконструкцию железнодорожного хозяйства Орского отделения МПС отпущена приличная сумма, которая успешно реализуется. Только за полтора года 1981-82-й освоено более 20 миллионов рублей. Все это на виду, как на благоустройстве предприятий, так и на развитие железнодорожного транспорта.

Орское отделение обслуживает 15 тысяч человек, в том числе 10 тысяч только в Орске. На предпраздничном торжественном собрании Дня железнодорожника, чествовали передовиков производства. В числе лучших были названы: старший составитель поездов В. Колдузов, награжденный знаком "Почетный железнодорожник", машинист электровоза В. Кленкин - лауреат премии Оренбургского комсомола, старший осмотровик вагонов А. Иванов, машинист электровоза А. Полещук представлен к правительственной награде, сэкономивший в этом году 900 килограммов топлива, машинист электровоза А. Севастьянов составивший для себя подробную памятку, о чём надо всегда помнить в поездке, чтобы не допускать ни малейшего брака. Эту памятку размножили в Орской типографии тиражом 1000 штук. Она распространена по всей ЮУЖД.

За 1-ое полугодие 1982 года на отделение было подано 449 рацпредложений на улучшение условий труда, а также 15 изобретений, общий экономический эффект от внедренных предложенных новшеств превысил 300 тысяч рублей. Достигнута экономия 17,5 тонн черных металлов, 35 тонн жидкого и твердого топлива, более 78 тысяч киловатт-часов электроэнергии, 45 тысяч человеко-часов трудозатрат.

ОТ УБОРЩИЦЫ ДО ЗАВЕДУЮЩЕЙ

Валентина Нумова родилась в предвоенный 1940-ой. Детство выдалось трудным, хотя в то время в печати и по радио прославляли счастливое детство. Без сомнения, что было такое, но только не у Вали, которая рано осталась без отца. А больная мать воспитывала двоих детей, перебивалась случайными заработками. Из-за болезни не могла устроиться на такую работу, чтобы можно было прокормить себя с детьми.

Валя росла способной девчонкой. Училась хорошо, но среднее образование не смогла

получить. Ведь семья перебивалась с куска на кусок и Валентине пришлось бросить школу. Устроилась уборщицей посуды в столовой № 1 станции Орск. В первые дни было не по себе, но куда денешься, несовершеннолетнюю на лучшую работу не возьмут. Она не только убирала со столов посуду, но и помогала её мыть и даже помогала поварам.

Когда Вале исполнилось 18 лет, её перевели официанткой. С того момента, как начала трудиться и приносить домой зарплату, в семье не только лучше питались, но и появилась приличная одежда.

В коллективе Валя пользовалась уважением, о ней слышались теплые отзывы, особенно от клиентов-железнодорожников, которых всегда обслуживала с приятной улыбкой.

Время шло, вот она уже трудится заведующей залом и тут показала свою способность. Потом поставили заместителем заведующей по производству, а затем заведующей. Эта столовая как бы преобразилась Наверное потому, что весь коллектив был дружный, а руководитель очень внимательный не только к работникам, но и к клиентам. Она понимала, что обязана служить людям и служила с полной отдачей.

ПРЕДОТВРАТИЛ КРУШЕНИЕ

Георгий Семенович Алферов ветеран войны и труда, член КПСС с 1941 года на железнодорожном транспорте проработал 40 лет. Трудовую деятельность начал с паровозного кочегара, затем работал помощником, машинистом паровоза и тепловоза. Администрация Орского отделения дороги представила его к знаку "Почётный железнодорожник" за предотвращение крушения, который получил и пользуется предоставленными льготами. Как же он предотвратил крушение?

Перед уходом на заслуженный отдых вел пассажирский поезд из Орска в Кувандык с помощником Александром Прокопьевым. Довели благополучно. Отдохнули положенное время, а утром, приняли тепловоз и выехали под грузовой. Поезд шел тяжело по затяжному подъёму, длившемуся до Сары. Наконец показалась Сара и покатались под уклон. Вот тепловоз вписался в кривую 256-го километра. Слева в нескольких метрах от насыпи, потянулся глубокий овраг Яманкоса, на дне которого рос кустарник, а на склонах мостились кудрявые березки. Вдруг Алферов увидел, что впереди лежащий путь непривычно извилист, а шпалы, как ему показалось издали, висели в воздухе. Мгновенно левой рукой рванул ручку крана до упора - дал экстренное торможение! Но вовремя ли? Через несколько секунд их может швырнуть в овраг. И тогда...

Надо прыгать, так подсказывал рассудок, но оба не покидали кабину. Опасная зона приближалась. Уже отчётливо видели, что балластной подушки нет почти на 20-метровом участке, а рельсы со шпалами висят в воздухе. Решетка шпал, как на грех надвигалась на них со страшной быстротой. Вдруг тепловоз бросает в левую сторону, машиниста срывает с сиденья и бросает к помощнику. Резкая встряска, их еще несколько раз бросает по кабине и тепловоз замирает, чуть наклонившись ведущей секцией к оврагу, а ведомой — в противоположную сторону.

Алферов поднялся с полу еле выдавил: "В рубашке мы родились!" Спустились на землю и увидели, что тепловоз сумел выкатиться на "здоровый путь", и хотя несколько вагонов прогнули решетку со шпалами до земли, ни один из них не сошел с рельсов. Осмотрели путь: линию размыл пльвун, утащив балластную призму с коркой земли в овраг.

ЭНЕРГОУЧАСТОК

Энергоучасток № 10 был организован в 1968 году. Расположился он на станции Гудрон. Возглавляет его А. А. Колегов. Один из основных цехов этого предприятия - ремонтно-ревизионный, занимающийся ремонтом, наладкой, проверкой сложных релейных защит и устройств телемеханики. Всё оборудование расположено на тяговых подстанциях, а их - семь. Кроме того, между ними находятся еще посты секционирования. Все управление осуществляется из одного диспетчерского пункта в Орском отделении железной дороги.

Участок контактной сети сложный, протяженность его солидная: от Орска до Айдырли и от Орска до Кувандыка. Ядро коллектива находится в Орске. Ежедневно специалисты выезжают на подстанции для плановых работ по уходу за ними. А если что случится, то и ночью они там.

Работа поставлена так, чтоб электровозы с поездами шли бесперебойно, что и достигается грамотным, трудолюбивым коллективом.

На предприятии немало людей, которые растут на глазах. Один из них А. П. Пегов. В октябре 1972 года отслужив в рядах Советской Армии, возвратился в Орск и направился в

энергоучасток. Первоначально его зачислили учеником электромонтёра. Его любознательность и трудолюбие заметили и досрочно предложили сдать экзамен.

Став самостоятельно работать по третьему разряду, он чувствовал, что знаний у него маловато. Решил учиться. Поступил в Орский филиал заочного Всесоюзного политехнического института. Время у него порой не стало хватать для сна. Но молодость, энергия, напористость брали своё. Александр Пегов не только хорошо учился, но и работал с огоньком. К моменту окончания института у него уже был высший - пятый разряд. Руководство энергоучастка, учитывая способности Пегова, предложило ему должность механика релейной защиты и автоматики. Он согласился. Теперь отвечает не только за себя. В его подчинении были и опытные люди. В апреле 1979 года А. Пегова, молодого коммуниста, выдвигают на должность старшего электромеханика ЭЧ-10.

На территории энергоучастка его трудно увидеть. Он всегда в разъезде, посещает, то подстанции, то посты секционирования. Постоянно думал над тем, как можно добиться более экономного расхода электроэнергии. Только за прошедший год А. Пегов внес 15 рацпредложений. Из них 14 уже внедрено и дают хороший экономический эффект.

Наиболее ценное из этих предложений: изменение релейного блока стойки ТБФ. Направленное на повышение надёжности работы устройств: улучшение селективности защит РПБ, изменение схемы ФКС с целью предотвращения сгорания соленоида отключения при работе АПВ, установка КРУ серии К-37 на подстанции Гудрон-главный.

Технически грамотный здесь и электромеханик телеуправления Николай Егорович Глазков. Если Пегов трудится по релейной защите, то Глазков - уже по управлению ими. Направление вроде бы одно, но специфика разная. Николай Глазков в прошлом году внес 9 новшеств с неплохим экономическим эффектом. Отрадно, что каждое рацпредложение дает не только эффект в экономии электроэнергии, но и увеличивает надёжность управления, делает ремонтные работы доступными и безопасными.

ВОСПОМИНАНИЕ МАРИИ ИВАНОВНЫ ЗАИНУЛИНОЙ

- Мне хорошо помнится первый год начала Отечественной войны. В то время я трудилась в колхозе, но потом меня мобилизовали в город и определили в училище № 6, где выучилась на помощника машиниста паровоза, но помощником работать не доверили, так как мне еще не было и семнадцати лет. Начала трудиться кочегаром в Орском локомотивном депо. Здесь познакомилась с Дусей Исаковой, которая также закончила это училище, но работала кочегаром. А когда нам исполнилось по 18 лет перевели помощниками машиниста. Работа тяжелая, что у кочегара, что у помощника. Чтоб довести поезд до Айдырли всегда перелопачивали по 15-18 тонн угля, плюс к этому трижды чистишь топку. Нередко сама удивлялась, откуда брались силы? Ведь недоедали, порой недосыпали. Наверное потому, что вливала силы Родина, которая испытывала трудности на фронтах Отечественной войны. А кочегарами у нас были мальчишки четырнадцати-пятнадцати лет. Им бы сидеть за партой и познавать грамоту, а они наравне с нами управлялись с тяжелой мужской работой. И все же выдюжили. Через голод, через муки прошли, а поезда с военной техникой и эшелоны с воинами, с опережением графика доставляли по своему участку. Несмотря на адский труд, мы старались не унывать, к тому же одну поездку делали бесплатно, а за нее переводили деньги в фонд обороны. Так было надо. Нужна была помощь и мы это хорошо знали. Мы выстояли, помогли своим трудом победить гитлеровскую Германию. С гордостью встретили День Победы. Со слезами на глазах от радости ликовали. Мы понимали, что скоро будет всем легче.

- Мы с Дусей еще два года трудились помощниками и решили посвятить себя железной дороге на всю оставшуюся жизнь. Мы настояли, чтоб выучиться на машинистов, нам руководство не отказало. Когда получили права, нас определили трудиться на маневровых паровозах, а за несколько лет перед пенсией освоили тепловоз, на котором тоже пришлось работать. Примерно я несколько не каюсь, что трудилась на мужской специальности и дала немало пользы для своей Родины.

В ГОРЕМЕ-25

Коллектив ремонтного поезда № 25 (Горем-25) в течение длительного времени не выполняет план. А начальник данного предприятия всегда уповает, что у него не хватает кадров, только поэтому горит план. С этим кое-кто из руководителей отделения соглашается, но там и

иные имеются недостатки. Ведь здесь производственная база не укрепляется, реконструкция не ведётся, мер по обеспечению сохранности материалов лежащих открыто, не принимается. Имеющиеся строения и склады обветшали почти до крайности, вследствие чего допускаются потери и порча больших количеств цемента, алебаstra, столярных изделий. Не огорожена площадка открытого хранения металлоконструкций, кирпича, железобетонных изделий. Даже нет навеса над местом хранения битума. Все поступающие грузы сваливаются на междупутья железной дороги, этим захламляют её и не способствует сохранности материалов. Поэтому так много составляют в Гореме-25 актов на списание якобы пришедших в негодность цемента, досок и других стройматериалов. Об этом, видимо, не болит душа ни у начальника Горема Н. П. Липчинского, ни у главного бухгалтера В.А. Соколовой. Ведь денежки летят в "трубу" не из их кармана, а из государственного.

Начальник Горема и его главный бухгалтер с широтой души необычайной идут навстречу сторонним организациям, в нарушение существующих правил, отпуская им фондируемые материалы. За год таких "операций" проведено на сумму более 25 тысяч рублей. Но не только этим отличается Горем-25. Его специалисты на ряде объектов медлительностью темпов посрамили сами себя. Например, взялись строить очистные сооружения для автоколонны № 2 треста "Оренбургстройтранс" сметной стоимостью 38,5 тысяч рублей. С тех пор прошло почти десять лет, но все деньги еще не освоены.

Иногда Липчинского и Соколову обуревают желание быть добрыми до возможного предела. Например: трое работников Орско-Халиловского металлургического комбината во главе со старшим мастером-электриком Т. Соловьёвым во внеурочное время за один месяц отремонтировали наружное освещение станции Новотроицк. За такую работу главбух с начальником Горема-25 уплатили 1275 рублей. Явно зарплата завышенная в несколько раз. Но об этом не волнуется Липчинский.

Прошли годы и в Гореме сменилось руководство и сразу же все сошло с мертвой точки. Выстроили хорошие складские помещения, мастерские и даже построили новое административное здание. На территории уже не валяется стройматериал, да и с трудовой дисциплиной стало лучше и с выполнением плановых заданий обстоит дело неплохо.

ОН СТАЛ РУКОВОДИТЕЛЕМ

Федя Лобанов закончил Оренбургское железнодорожное училище № 14 где-то в конце пятидесятых годов. С первого дня в коллективе вагонного депо Орск стал замечен трудолюбием и дисциплинированностью. Его зоркий глаз не пропустит ни малейшую неисправность при осмотре вагонов в составе, которому предстоит дальний путь. Он знал, что любая неисправность чревата для безопасности движения поездов. Проработав несколько лет осмотрщиком, накопил опыт и заочно стал учиться в Челябинском железнодорожном техникуме. Когда закончил, его назначили мастером механизированного пункта депо. Руководимый им коллектив вскоре вышел в передовые. Девять лет он возглавлял одну из смен механизированного пункта, а затем руководство перевело его мастером подсобного цеха, который до этого был отстающим и нуждался в опытных специалистах. В этом коллективе быстро завоевал авторитет среди рабочих. "Подкупил" каждого своей деловитостью и товарищеским отношением. От него никто никогда не слышал грубости, а на справедливую требовательность, естественно, никто не обижался. Каждый хорошо понимает, что план необходимо выполнять, что с мастеров за него спрашивают по строгому счету. Укрепилась и тут трудовая дисциплина, и пошли в "гору" показатели. Вскоре цех занял первое место, потом второе и опять первое, которое закрепилось за этим коллективом.

В этом коллективе практически не стало утечки кадров. Если кто и уходил, то через месяц-два опять трудился в этом цехе и с еще большей силой, чем до этого.

НИЧТО НЕ ПРОПАДАЕТ

В вагоне депо налажен строгий учет по использованию сырья и материалов. Ведут его все - от рядового рабочего до руководителя. Поэтому и отдача солидная: при плане экономии вторичных ресурсов на 26 тысяч рублей, фактически с начала года сэкономлено на 81 тысячу рублей.

Возьмем мазут, уже отработанный, пришедший в негодность. Было время, его выливали. Теперь же нет: в специальных емкостях он отстаивается, очищается и вновь идет в дело. Оставшийся шлам тоже не выбрасывается, его используют как топливо в котельной. Или взять

подшипники скольжения. Деталь эта очень ответственная. Малейший износ, и букса бракуется. Но в лом этот металл не идет. Ценный сплав бережно собирается, очищается, переплавляется в специальных печах. А когда идет наплавление подшипников, то к новому бабиту добавляют в количестве от 30 до 40% уже бывший в употреблении. Металл получает так не только вторую, но и третью, четвертую "жизни".

Найден вагонниками и путь к продлению срока службы тормозных рукавов. Те из них, которые считаются "изношенными" на магистральных поездах, еще долгое время используются на местных вертушках, состоящих из хопер-дозаторов и думкаров.

В полах платформ имеется маленькая деталь, называется скобой полового настила. При смене износившихся досок эти скобы не выбрасываются, а используются при устройстве новых полов. Цена одной скобочки — копейчатая, но складывается в рубли. А ведь на каждой платформе их до трехсот штук. Или обратим внимание на колесную пару вагона. Если при осмотре колесной пары обнаруживается трещина в оси или выбоина - ось бракуется, но не колеса. Они потом будут использоваться на другой оси.

Ремонтники вагонов всегда испытывают нужду в запасных частях. Поэтому очень многие детали научились реставрировать в условиях депо. Иногда к ним поступает списанный вагон. Такой разбирается до последнего болтика. Все годное собирается и сдается в подсобный цех, где детали восстанавливаются и потом используются, дают вторую "жизнь".

ВТОРАЯ СОРТИРОВОЧНАЯ СИСТЕМА



На снимке: Плохотнюк Б. В.

32 железные дороги эксплуатируются в Советском Союзе. В каждой из них по несколько отделений (от 4 до 20). Наше отделение является седьмым по счету на ордена Октябрьской революции ЮУЖД. А в системе ЮУЖД самым грузонапряженным узлом является Орск. Вот почему по решению правительства в 1977 году было начато строительство второй сортировочной системы в Орске. Причем, она после ввода в эксплуатацию второй ее очереди станет одной из крупнейших в стране. Какие еще есть стройки на отделении. Завершены работы по электрофикации Орск-Кувандык, Также закончилась работы на участке между Оренбургом и Кувандыком. Все больше появляется на стальных магистралях электровозов, которые могут вести более тяжелые составы и с большей скоростью, чем тепловозы. На Никель-Тавском направлении построены двухпутные вставки для увеличения пропускной способности этой ветки. На них израсходовано 15 миллионов рублей. В Орске реконструируется локомотивное депо, строится электровозное депо в Сакмаре. Заметно форсируется строительство жилья и зданий соцкультбыта для железнодорожников. А по второй сортировочной системе, через которую пойдет поток грузовых поездов с запада на восток, по четной системе. Она построена с учетом последних достижений проектирования подобных хозяйств, оснащена самой современной техникой, средствами связи, сигнализации. Ручной труд здесь почти совсем исключен. Например: много

хлопот было раньше при очистке стрелок от снега и пыли. А теперь к каждой стрелке подведен воздуховод. Стрелки отныне будут очищаться воздухом, а человек лишь будет следить за процессом. А возьмем пневмопочту. Документация на поезда из одного парка в другой (а они на новой системе более чем на 8 километров) в считанные секунды будет передаваться по пневмопочте. Состав еще не прибыл в парк, а почта уже там. Всего в системе, когда она полностью войдет в строй, будет работать около 800 человек. По заводским масштабам, это немалый цех. Компрессорная станция «сортировки» по мощности не уступит иной заводской. По освещению средств связи сигнализации и блокировки, электронной техникой ей, видимо, нескоро будет аналог. Тысячи и тысячи сложнейших устройств обеспечат строго централизованную работу многосотенного отряда работников системы, превратят его как бы в единое целое.



На снимке: Болтенко Вадим Николаевич.

Конечно, для достижений такой сложности в работе нужны не просто кадры, а кадры опытные, испытанные и проявившие себя грамотными специалистами, дисциплинированными работниками. Ведь дисциплина труда всегда на железной дороге ставилась очень высоко, а сейчас, когда грузопоток все увеличивается, без нее, просто нельзя. Приняты меры к тому, чтобы новая система сразу же попала в «хорошие руки». Руководить ею будет узловой диспетчер Вадим Николаевич Болтенко, его коллега по работе Виктор Иванович Прохоров, бывший начальник техотдела станции Орск-сортировочный - 1 Михаил Филиппович Платкин и другие опытные специалисты. Они будут не только диспетчерами новой системы, но и наставниками молодых коллег. Так поступили на каждом участке нового подразделения: укрепили их опытными работниками с тем, чтобы никакой «раскачки» не было, чтобы станция работала надежно с первых дней ее существования.

Почти год строительно-монтажный поезд 806 трудился на второй сортировочной системе станции Орск. Данный коллектив монтировал автоматику, проверял ее, регулировал. Основные работы выполнялись по регулировке устройств сигнализации, централизации, блокировки. Эти работы выполнялись на главном горочном посту и на маневровом. Общий монтаж вела бригада Александра Васильевича Шишкова, в ней всего 6 человек, но этот коллектив спаянный и трудолюбивый, отличные специалисты в бригаде, как Геннадий Леонтьевич Демиденко и Анатолий Егорович Китайцев. А условия у них не ахти хорошие. Отопление в здание еще не подведено, значит в холодное время сковывает движения, к тому же нет столовой, приходится ездить на станцию, отстоять в очереди и обратно, а на это много затрачивается времени. Но эти специалисты привыкли к такому явлению и на это не обращают внимание. Работают качественно с перевыполнением дневных заданий.

СОЦИАЛИСТИЧЕСКИЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА

Как же выполняются соцобязательства на Орском отделении? Возьмем несколько подразделений и увидим, как идет работа и на что надо обращать внимание при заключении соцсоревнований. Что выполняется, а на что не обращается внимание. Недостатки выяснились не

только в 1983 году, но они были и раньше и почему-то руководство на мелочи не обращают внимание, конечно не на каждом предприятии, но есть такие. Начнем по порядку. «Окно» как всегда, дали всего на шесть часов. На перегон выехала «Вся механизация» путевого хозяйства ПЧ-23 и МПС-16. Путеразборщик стал снимать рельсовые звенья вместе со шпалами. Следом двигались бульдозеры и очищали балластную призму. На смену бульдозерам шел путеукладчик: он накладывал готовые решетки с новыми рельсами и шпалами. А на новый путь уже въезжали вагоны хопер-дозаторы, автоматически высыпаящие щебень, подбивающие его специальными вибраторами под шпалы, доводящие до нужной высоты. За шесть часов успели уложить новые нити рельсов на расстоянии два километра. За полугодие коллектив ПЧ-23 отремонтировал 9,55 километра, а в социалистических обязательствах записана цифра 17 километров. Но эти семнадцать - на весь год.

Коллектив ПЧ-23 обслуживает свыше трехсот километров главного пути, 190-станционного и 16-подъездных. Но разделения на «главные и неглавные пути» нет и не должно быть: все они обязаны находиться в отличном состоянии. Каждый метр дорожной колеи - на контроле. Случись неисправность - в любое время суток сюда выезжает бригада ремонтников.

Лучший околоток - тринадцатый, расположенный в районе станции Кимперсай. Возглавляет его мастер Г. А. Бисенбаев. Пути тринадцатого околотка находятся в отличном состоянии. Качественно трудится бригада В. П. Ипашева, а в ней тон задает мастер пути Е. И. Семенова. В этом году ее проводили на заслуженный отдых, однако она не покинула свой коллектив. Замечательные идут отзывы о шофере В. Ф. Шейгере. Он не ограничивается доставкой людей на участок, сам участвует в ремонте целый день наравне с остальными. В общем люди работают, социалистические обязательства в основном выполняются, но к сожалению не все пункты. Как говорилось выше, подъездных путей 16 километров. Они веером протянулись от станции до предприятий города. Второстепенными их называть нельзя. Потому что эти ветки и тупики очень важны для выполнения предприятиями города погрузочно-разгрузочных операций. Но заглянем в сообразительства ПЧ-23: найдется ли здесь пункт, оговаривающий качество работы путейцев на подъездных путях? Таковой отсутствует. Не потому ли и сами эти пути не все в хорошем состоянии. Например, на шестом околотке, где мастером пути Р. И. Габбазов, подъездные пути на мясокомбинат, дизпромстанцию, элеватор, локомотивное и вагонное депо давно подлежат замене. То же самое можно сказать о путях пятого околотка, где мастер А. М. Репушкин. Давно пора менять старые шпалы, не говоря о балластной призме, которая превратилась в пыль и смешалась с землей. Чудом держатся рельсы. Чудом ли. Участились сходы маневровых тепловозов и подвижного состава. Разве не говорит этот факт, что социалистические обязательства коллектива следует пересмотреть, внести новые пункты и еще раз подумать о качестве.

А теперь про вагонников.

В коллективе вагонного депо трудятся 2236 человек, из них участвуют в соцсоревновании 1950, завоевали почетное звание ударника Коммунистического труда - 667.

Строка из сообразительств: «Обратить особое внимание на повторное использование металла и запчастей, добиться сверхплановой прибыли и сдачи ценного сырья.» За строкой сообразительств: в металлолом идет не все. Когда в депо поступает списанный вагон, его не торопятся отправлять целиком на свалку. Он разбирается, запчасти и металл, еще пригодные, идут в эксплуатацию. Только за первый квартал сэкономлено от повторного использования запчастей 6,9 тысячи рублей, сверхплановая прибыль коллектива за это же время - 33,4 тысячи рублей. Собирается и мазут в отстойниках. Раньше он пропадал, более того, мазутом загрязнялись водохранилища. Можно было представить, какого цвета жидкость текла после выхода вагона из промывочно-пропарочной станции. Только за первый квартал было сдано на нефтебазу 1390 тонн этого сырья.

Строка из сообразительств: «Ритмично обеспечивать проследование пассажирских и грузовых вагонов».

За строкой сообразительств: Проследование пассажирских вагонов коллективом выполняется, а вот грузовых постоянная нехватка 5-6 процентов к плану. Вина ли в этом вагонников? Или же нет пока стабильности подхода поездов? Посмотрим на смену осмотровиков вагонов, возглавляемой В. П. Дроздовым и В. М. Цапулиным на ПТО Орск-Сортировочная. Эти смены - инициаторы соцсоревнования в честь 50-летия вагонной службы, работают наиболее ритмично и слаженно. До 27 мая с самого начала месяца они трудились с перевыполнением заданий. Но в оставшиеся четыре дня поток поездов убавился. Все перевыполнение образно

говоря, съели эти четыре дня бездействия. Служба движения подставила ножку...

Строка соцобязательств: «Установить план для станции Никель 142538 цистерн на промывку, для промывочно-пропарочной станции - 146 штук».

За строкой соцобязательств: Тормозом называют вагонники станцию Никель, непосредственно подающие грязные цистерны на промывочно-пропарочную станцию, которые затем идут в производственное объединение «Орскнефтеоргсинтез» под заливку горючим. Неритмично поставляет станция цистерны, из-за чего работники простаивают в среднем по 600 часов в квартал. В самих соцобязательствах заложено, невыполнение плана. Возьмем пропарочную станцию. Она рассчитана на мощность, гораздо большую в связи с проведенной реконструкцией. Летняя эстакада удлена со 160 метров до 300, установлены три рулонных емкости по 400 кубометров каждая, закончено строительство битумной площадки по ремонту битумных ковшов, усилена мощность насосной станции. В сутки станция может промывать до 600 цистерн, что значительно выше суточного задания, определенного в соцобязательствах. За год она в состоянии промыть не менее 200 тысяч единиц. К сожалению эта возможность не используется, персонал станции вынужден ежесуточно простаивать по 5-6 часов, а в отдельные дни до десяти часов и только потому, что движенцы не обеспечивают его фронтом работы. Напрашивается вывод: коллектив вагонного депо, принимая соцобязательства, просто обязан согласовать их с обязательствами предприятий, от которых непосредственно зависит его деятельность. Нет согласованности - нет и плана. А коллектив самой промывочно-пропарочной станции должен ориентироваться на реальный план, исходящий из производственных мощностей. Ведь только из-за этого станция из года в год не дает того, что может дать.

Строка из соцобязательств: «Повысить качество работы осмотрщиком вагонов, слесарям и автоматчикам работающим в новой четной сортировочной системе». За строкой обязательств: так долго ждали железнодорожники новой четной сортировочной системы! Наконец она заработала. Но вагонники решительно отказываются работать в новом парке «К». Дело доходит до того, что увольняются кадровые рабочие. Что же за условия труда в парке «К»? Осмотрщики вагонов, слесаря, автоматчики обижены тем, что здесь невозможно переодеться, а в ненастную погоду даже просушить одежду. Работают они буквально под открытым небом. А ведь от них многое зависит в безопасности движения поездов, они в ответе за каждый вагон, за каждую колесную пару, за тормозное оборудование. К тому же руководство ОРСа не продумало, каким путем доставлять обеды этим рабочим в парк. Поезда формируются, вытягиваются один за другим в парк отправления, их надо осматривать, давать гарантию на путь следования, а тут, как на грех, нужно самим рабочим готовить себе обед. И еще не менее важное, отработав смену, грузовая машина их везет в парк «Д», где в душевой моются, передеваются: и снова автомашинка везет их, теперь в поселок Гудрон, до конечной остановки автобуса маршрута № 7. Только на путь, после смены затрачивают до полутора часа, да плюс время, пока дождутся рейсового автобуса и доберутся до дома. А не лучше ли иметь служебный автобус? И случайно ли, что вагонники отказываются работать в парке «К»?

А как обстоят дела с пунктами соцобязательства у локомотивщиков?

Перевыполнены такие показатели как экономия топлива, электроэнергии, проведение тяжеловесных поездов, перевозка грузов. Но основной показатель - тонно-километры за полугодие не выполнен на 10 процентов. Этот показатель сжирает Никель-Тавское плечо. Здесь Актюбинское отделение, как правило берет плохо поезды следующие из Орска. К примеру, в отдельные дни июля локомотивные бригады плетутся до Никель-Тау до 30 часов. Это Актюбинское отделение непробиваемое, совершенно не дает ходу Орскому отделению. А ведь актюбинцы могут работать. Недавно по этому поводу приезжала комиссия их МПС и на это время поезда принимала станция Никель-Тау согласно графику. Стоило уехать комиссии - движение сразу же замедлилось.

А вот на участке Орск-Кувандык, работа идет полным ходом. Две комсомольско-молодежные колонны по перевозке груза работают тут: машинистов-инструкторов В. А. Кленкина, Л. И. Полещука. Бригады соперничают, и никакая из них не может взять окончательный реванш: то одна выходит вперед, то другая, также и колонны. Постоянная борьба, непостоянная победа... А каковы дела у ремонтников? Здесь имеется важный пункт о ремонте тепловозов. За полугодие этот пункт выполнен на 107,6 процента. А в прошлом году ремонтники сумели за такое же время достичь цифры 85,8 процента. Снизилась себестоимость ремонта, повысилась производительность труда, по сравнению с прошлым годом почти на 15 процентов.

Откуда же такой резкий скачок? Бригады перешли на работу по КТУ. И сразу же заметно

возросло качество ремонта: ведь за качественную работу ремонтник получает высший коэффициент трудового участия. Благодаря КТУ уменьшилось число нарушителей трудовой дисциплины — и снова качество только выиграло от этого.

В коллективе энергоучастка № 10 соцобязательства выполнены за первый и второй кварталы за содержание контактной сети получил оценку отлично. А сеть не малая: она пролегает от станции Айдырля до станции Кувандык. Оценку ставит не руководство, а специальный вагон-лаборатория, где исключен любой подхалимаш. В данном коллективе стали бороться за снижение себестоимости одного киловатта за счёт совершенствования хозрасчёта и усиления режима экономии. Начальник энергоучастка А. А. Колегов заострил внимание: "Экономия была мизерной, с одного киловатта - 0,009 копейки! Мы могли экономить, однако нашлись некоторые работники, которые криво усмехались, мол из-за такой "ерунды", такой "мелочи" стоит ли принимать какие-то отдельные обязательства? Но наш расчёт был верен. С одного киловатта, конечно, мизерная экономия, но в месяц потребляется электроэнергия 35 миллионов киловатт. За это время экономия составила 2100 рублей, за полгода достигла 12600 рублей. Так из капель родилось море. И родилось оно благодаря качественной работе, ведь это безаварийность, надёжность оборудования тяговых подстанций, надлежащий контроль за тяговой сетью дали такой результат".

В какой пункт не заглянешь, везде коллектив энергоучастка работает в постоянном его перевыполнении. К примеру, был запланирован народными контролерами энергоучастка рейд по проверке расходования электроэнергии - не отложили дело в долгий ящик, проверили весь узел и вовремя проверили. Перерасход электроэнергии наблюдался в вагонном депо, станции Орск-Сортировочная, ПЧ-23.

Есть в соцобязательстве и второстепенные пункты, конечно с точки зрения самих работников энергоучастка: это освещение жилых помещений в частном секторе и на всем узле. Коммунальных строений, парковых отправлений, сортировочной горки. И тут нашли некоторые отклонения.

ПРОКЛЯТОЕ ПЛЕЧО

На Орском отделении очень неблагоприятный участок считается Никель-Тау, куда локомотивные бригады неохотно водят поезда. Об этом делится на своем рабочем месте диспетчер Н.Г. Харитонов:

- Я заступила на смену в 4 часа 30 минут, а вот наш поезд, сформированный в Орске, с этого времени простоял на промежуточном посту 7 часов 48 минут. Не принимает станция Никель-Тау. А вот состояние на 6 часов. Один наш поезд стоит без тепловоза только потому, что бригада затребовала отдых так как на работе была около 20 часов. Пришлось тепловоз отцеплять и бригаде следовать резервом. Третий и четвертый пути этой станции не принимали поезда и еще два поезда без тепловоза стоят в направлении Никель-Тау. Один из них с рудой. Уж мы старались помогать актюбинскому отделению в силу своих возможностей, но отдачи от казахстанцев не видим. Даже наши локомотивные бригады согласны водить поезда до Кандагача, лишь бы была польза, но и такие предложения не принимает соседнее отделение, вроде бы не желает работать так, как положено. Ведь государство одно, а получается непонятное разграничение.

- С этим участком Западно-Казахской железной дороги у нас ни лада, ни контакта, - подтверждает слова Харитоновой старший диспетчер отдела движения Л. И. Борисова. - Доходит до смешного: мы даем все, лишь бы пропускать поезда даже не через Никель-Тау, а в обход. Вообще астраханские грузы отправляем в двойной обход через Кинель, чтоб ускорить продвижение грузов, так как Актюбинское отделение непробиваемое. Пробовали мы с работниками Никель-Тау договориться, отправляли туда свои локомотивные бригады, но безрезультатно, бригады простаивали. На этой станции дожидаются своей очереди брошенные поезда, чем задерживается доставка груза адресату. Двадцать четыре поезда в сутки провести через это не можем, несмотря на то, что они заложены по графику. Самое большое проталкиваем - семнадцать.

- Ведь идут поезда в сторону Карталов и Кувандыка строго по графику, да и график там насыщен так, что негде мухе пролететь, а вот на Актюбинское отделение - просто беда. Заставить работать Актюбинское отделение по графику не так просто, оно непробиваемое. И еще немало важно. Орские тепловозы идут без отцепки от состава до Кандагача, но обратно не возвращаются, а их крутят по всей Западно-Казахской дороге, возвращают лишь тогда, когда у тепловозов серьезные поломки и нередки случаи, когда их возвращают в холодном состоянии. Там их никто не ремонтирует. Но зато казахстанские тепловозы приписки депо Кандагач, всегда из Орска

возвращают своевременно и за ними техосмотр проводится так же, как и за своими. Эти большие вопросы пока не разрешены, а страдают от этого локомотивные бригады, да и ремонтные, которые ремонтируют потерпевшие тепловозы.

БРИГАДИР НА ДОЛЖНОЙ ВЫСОТЕ

Июль выдался жарким. Душно было и в колесном цехе вагонного депо. Однако никто не роптал. В это самое время мастер цеха ушел в отпуск и возглавить коллектив колесников доверили бригадиру Валентине Ивановне Мазуренко. Знания у нее были, за плечами железнодорожный техникум и приличный стаж работы. В первый же день ее работы мастером в цех поступили колесные пары со списанных вагонов, требующие большого ремонта. А что мог коллектив? Сложный ремонт - не мог специализироваться на промере бандажей, гребней, шеек, на проверке внутренних трещин и в осях, чистке, покраске. И был бы самым последним в технологической цепочке: после него колесные пары поступали в сборочный цех.

На летучке перед сменой Мазуренко поделилась с рабочими: нужно так организовать работу, чтобы добиться высоких конечных результатов. За словами - дело: мастер горячо взялась вместе с коллективом за сортировку поступающих колесных пар. Те, что поддались деповскому ремонту, - оставляли, остальные отправляли на завод. Ее пугало одно, ведь в коллективе наблюдались нарушители трудовой дисциплины, были и те, кто работал не с полной отдачей. Выход видела в одном: пораньше надо приходиться работникам на смену, попозже уходить, поскольку закончилась декада, а впереди маячило отставание. Об этом еще и еще раз говорила с рабочими, старалась мобилизовать на ударную работу.

Следующий рабочий день принес огорчение: из ремонтного цеха снова пошли колесные пары с технологическими нарушениями, с браком после обточки бандажей. Валентина Ивановна тщательно замеряла бандажи и гребни и отправляла их на доработку к поставщику. Отправила к ремонтникам и работника ОТК, чтобы на месте проверялось качество, сама заходила - и требовала, требовала, требовала.

Принятые меры дали конкретный результат - колесные пары стали поступать из ремонтного цеха вполне пригодными для эксплуатации. Здесь, в колесном, их быстро доводили до кондиции и отправляли в сборочный, уже на ходу на них высыхала краска. Почему-то уже никто не обращал внимания на духоту в цехе, усталость. Коллектив вошел в единый ритм, и отпала необходимость задерживаться после смены.

НЕОБЫЧНЫЙ ПОЕЗД

На станцию Орск-Грузовой прибыл необычный поезд, сверхтяжелый, состоящий из 5 железнодорожных составов и ведомый тремя тепловозами ТЭ-3. Общий вес сочлиненного поезда 15 тысяч тонн, колесных пар более тысячи. Этот поезд за двое суток преодолел расстояние 1560 километров от станции Гудермес Северо-Кавказской железной дороги до станции Орск. В вагонах грузы для предприятий и населения Южного Урала. Поезд привели Северо-Кавказские тепловозные бригады.

Сверхтяжеловесы были и до этого по 10-12 тысяч тонн. Их в этом году приведено на отделение более десяти.

В ответ на данный поезд под руководством начальника отдела движения Орского отделения дороги Г. И. Абрамова был сформирован счетверенный состав общим весом более 12 тысяч тонн. Вождение сочлиненных поездов повышает производительность труда, позволяет улучшить пропускную способность, экономит топливо. Такие поезда, как правило, пропускают напроход по всем отдельным пунктам, так как такой поезд не уместится ни на одной станции.

Воспоминание Надежды Кузьминичны Дешенковой:

- В 20 лет я пришла работать на железную дорогу, и мой муж в то время работал кондуктором. Мне сразу предложили работу полегче. Но я отказалась, попросилась непосредственно к поездам. Мне доверили поначалу заливать буксы в подвижном составе. Я понимала, что главное в таком простом деле упор надо делать на качество и добропорядочность. Потом напросилась трудиться слесарем подвижного состава, стала менять подшипники. Быстро освоила эту специальность и каждый подшипник в любую погоду меняю быстро. Причем всегда была уверена, что мной выполненная работа качественная и не переживала, что в пути следования она может принести брак. Причем, на работу прихожу всегда с хорошим настроением. Да и печалиться не было основания. Мы с мужем растили двух дочерей: Любу и Иру. Оба мы с мужем

были счастливыми, да и дети росли жизнерадостными.

Мужу пришлось сменить специальность лишь потому, что кондукторов, как таковых не стало в поездах, их упразднили. Пришлось Алексею осваивать специальность стрелочника. Работал на станции Никель.

Как-то возвращаясь с работы, решил ехать грузовым поездом. На этот раз грузовой проследовал напроход станцию Орск. Муж решил прыгнуть на ходу, а скорость была приличная. Как на грех нога попала под колесную пару. Алексей оказался на больничной койке. После работы дежурила в больнице у мужа, подбадривала его, размышляла, что беда - она и есть беда, но заверила, что вдвоем справимся и, заверила - никогда не брошу, каким бы он не был после этого несчастья.

После больницы Алексей стал помогать по дому, а когда почувствовал себя более сносно, устроился аккумуляторщиком. И снова веселым приходил с работы. Мы не унывали и считали себя счастливыми.

Я попросилась трудиться слесарем по ремонту автотормозного оборудования. Первоначально руководство колебалось, ведь работа намного трудней. Но зная мою настойчивость, удовлетворили просьбу. И тут я не спасовала, а трудилась с полной выкладкой. На любом торжественном праздничном мероприятии меня всегда отмечали ценными подарками, ведь я победитель соцсоревнования, лучшая по профессии на Южно-Уральской железной дороге.

Время летит невидя. Дочери выросли. Обе трудятся. Люба - монтером в ШЧ, Ира - оператором парка отправления.

В этой семье было и есть многие трудности, но как без них. Не даром говорится, что человек - кузнец своего счастья. Так оно и есть, при условии, если в семье согласие и лад.

ЧП НА ЭЛЕКТРОВОЗЕ

В поездах на электровозах еще можно экономить электроэнергию, а вот на маневровых электровозах трудно, а порой невозможно. Но тем не менее машинисты-инструкторы требуют экономию, порой с угрозой, что если будет пережог, то такого понизят в должности. Чтобы такое не случилось, некоторые машинисты идут умышленно на хищение электроэнергии. На сортировочной горке по роспуску поездов закреплен электровоз. При каждой смене на счетчике показываются неутешительные цифры. Есть незначительная экономия, а в основном в норму редко кто укладывается. Но чтобы начальство не ругало, бригады на некоторое время шунтировали счетчик, а перед сменой снимали. Все шло нормально, а главное появилась незаслуженная экономия. В одно из ночных дежурств, где-то за полночь, машинист (фамилию не называю потому, чтобы родственникам не напоминать боль о потере близкого человека) шунтирует счетчик, а утром, перед сменой, пошел снимать шунт.. Все выполнил правильно. На пульте нажатием кнопки отключил пантограф. Он должен опуститься от контактной сети. Надо бы выглянуть в окно и убедиться положением пантографа, но он этого не сделал наверное потому, что всегда пантограф отключался при нажатии кнопки, но на этот раз прилип к контактной линии. Машинист только дотронулся до шунта, как его высоким напряжением мгновенно убило.

Все сожалели о нелепой смерти, видимо такова его судьба. В основном локомотивщики винили за этот случай руководство локомотивного депо за то, что строго спрашивали за перерасход электроэнергии. За это поплатился жизнью замечательный человек, отдавший свою жизнь в расцвете лет за экономию. Только после этого случая горочному электровозу добавили норму расхода электроэнергии, чтобы машинисты не рисковали жизнью.

ПРОДОЛЖЕНИЕ ХРОНИКИ

За январь 1984 года локомотивные бригады задание в тонно-километрах перевыполнили на 7, по среднесуточному пробегу на 9 процентов. План производительности локомотивов тепловозной тяги выполнен на 111,2 процента к плановой, себестоимость перевозок снижена на 3,8 процента. При этом сэкономлено топлива 469 тонн и 736 тысяч киловатт-часов. Следует заметить, что январь был лютым, с частыми сильными ветрами, а на перегонах, особенно в выемках наметались сугробы, что вызвало определенную трудность в вождении поездов.

Совместно с постановлением бюро горкома КПСС, исполкома горсовета и бюро горкома ВЛКСМ за ударный труд и высокие производственные показатели в социалистическом соревновании по итогам минувшего квартала на городскую Доску почета занесена большая группа орчан с разных предприятий, в числе их есть и железнодорожники. Это начальник Орского

отделения железной дороги Кокуркин Михаил Александрович и машинист электровоза Ляхов Михаил Васильевич.

Воспоминания диспетчера службы движения Полкозникова Владимира Степановича:

- Давайте уточним, что такое инициатива и деловитость. В последнее время появилось немало людей, в которых нас восхищает деловая хватка, коммуникабельность, умение установить контакт с нужным человеком. Если все это делается на благо производства, коллектива, общества, мы эти качества называем творческой предприимчивостью. Если деловитость направляется только для своего блага, увеличения собственного благосостояния - в ход идут совсем другие определения: делячество, нахрапистость. Скажу о себе,нисколько не хваясь. Моя инициатива созрела, когда мне было 14 лет. Учился я в ремесленном училище Ташкента, осваивал профессию слесаря-вагонника. На заводе в годы войны достраивался очередной санитарный поезд. Мы, шестеро подростков, запасшись ключами, продуктами, проникли в вагон, заперлись в одном из помещений. И ...отправились на фронт. Дробно постукивали колеса на рельсовых стыках, а мы строили планы, как будем сражаться с врагом. Непременно хотели идти в разведчики. Все казалось сбыточным. Добрались до Люблино, и здесь наш поезд попал под бомбежку. Мы бросились к лесу, к счастью, остались живы. В лесу нас задержали советские воины, выяснили, кто мы, и тем же днем отправили с эвакуированными. Высадили нас в Оренбуржье, направили в совхоз Соц-Жол. Меня приняла семья Кошмана Телегенова. Сын их воевал, и я им стал родным. Помогал названным родителям (своих-то в девять лет лишился), работал в колхозе. Потом железнодорожное училище, работал кондуктором, курсы, должность начальника станции Кимперсай и Медногорск, снова курсы – на сей раз диспетчеров, после них приехал в Орск поездным диспетчером. Затем перевод на работу узловым диспетчером, что гораздо ответственней и сложней, и вот уже одиннадцать лет в моей смене ни единого сбоя поездов. Чтобы дать больше пользы для отделения, проявлял инициативу за инициативой. К примеру, когда пошли тепловозы на Кувандыкском плече, вес поездов увеличился. А работали еще по-старинке - ходили вывозные поезда из Медногорска в Кувандык, из Халилово - в Орск. Предложил на этом участке делать прицепки у порожняка к прямым поездам, следующим в Медногорск или Халилово. А отсюда забирать уже груженые вагоны и прицеплять к проходящим поездам. Попробовали - получилось. Таким образом мы высвободили два вывозных локомотива. Не менее важное и такое явление: из Рысаевр в Медногорск идут грузы для медногорского комбината, а обратно порожняк, так же осуществлялись прицепки, и медеплавильный комбинат не страдал от нехватки компонентов для выплавки меди. Привычка воспринимать окружающее раз и навсегда созданным, как оно есть. «Все то же солнце ходит надо мной, но и оно не блещет новизной» - говорил Шекспир. Но другие поэты открывают «свое солнце». Так и каждый на своем рабочем месте должен видеть новое, не бояться творчества, если даже не сразу тебя поймут, не сразу внедрят новшество. Вот на июньском (1983 г.) Пленуме ЦК КПСС прозвучала фраза о том, что каждый из нас должен быть хозяином своей страны. Что такое хозяин? Это не только потребитель, но и создатель, инициатор.

Скажу еще о не менее важном. Когда облетела весть о землетрясении в Ташкенте, а это было в 1967 году, я посчитал, что не могу быть в стороне, тем более, что там прошло мое детство. Прибыл в Ташкент, где мне предложили трудиться начальником транспортного цеха завода-ЖБИ: Трудности были, например, сильно завышенным оказался простой вагонов под разгрузкой, а Ташкент ждал поездов со строительными материалами и другим самым необходимым. Прикинул возможности, имеющиеся резервы. Убеждал отказаться от старых методов, рассчитывал, наконец, приказывал, и уже через пару недель перепростой под выгрузкой был ликвидирован. Три года служил делу восстановления. Вернулся во вновь организованное Орское отделение и стал обучать молодых диспетчеров. Я считаю, если ты вышел на любое рабочее место, ты обязан иметь знания своего дела. Современный специалист не просто может быть инициативным, он должен быть им.

ПРОДОЛЖЕНИЕ ХРОНИКИ

Труженики Орского отделения признаны лучшими среди родственных коллективов дороги в социалистическом соревновании за март, отличных показателей они добились в реализации встречного плана по итогам всего минувшего квартала. Коллектив досрочно к 28 марта справился с квартальным планом грузоперевозок. По сравнению с 1983 годом средний вес возрос на 200 тонн. В тяжеловесных поездах перевезено сверх плана 2644 тысячи тонн грузов. В прошедшем месяце по "отделению завоевала первенство смена № 4, она на 111,2 процента реализовала план отправления вагонов, на 119,2 процента - задание по погрузке.

Красивое, добротное здание почтового отделения № 8 на станции Орск построили для жителей при- вокзального поселка. Недавно открылся переговорный пункт. Новый пункт позволяет больше обслуживать количество заказчиков. Здесь имеется 5 переговорных кабин и есть телефоны-автоматы. Уютно в просторном зале ожидания. Обновлен он современной мебелью.

На многих предприятиях Советского района города Орска заметно снизился простой вагонов. Этот вопрос постоянно находится в центре внимания райкома партии и районного комитета народного контроля. К сожалению, отдельные руководители предприятий несвоевременно принимают меры для выгрузки вагонов в выходные и праздничные дни. К примеру, СМП-665, руководимый Е. Д. Бравером - здесь за 1983 год уплачено за простой вагонов 370 рублей штрафа. А вот с нового 1984 года простой резко подскочил и превысил норму почти в 4 раза. Отдельные вагоны простаивали от 27 до 38 часов. За 4 месяца штраф составил 1446 рублей. Вина в этом только руководителя данного предприятия. За причиненный государству ущерб от простоя вагонов Е. Д. Браверу объявлен строгий выговор на заседании районного комитета народного контроля и денежный начет в размере 200 рублей. Это поможет ему по-иному взглянуть на обязанности руководителя.

Труженики локомотивного депо решили ударным трудом отметить знаменитый юбилей - 40-летие Победы. Во всех колоннах прошли собрания, посвященные встрече Дня Победы, на которых машинисты приняли повышенные обязательства. Нашлись и инициаторы колонн: машинист-инструктор В. А. Кленкин, Л. И. Полещук, В. В. Жилин. Они призвали все коллективы депо поддержать их почин: каждой локомотивной бригаде к 1 Мая 1985 года провести 40 тяжеловесных поездов. И каждый такой поезд посвятить послевоенному году. По приблизительному подсчету поездные бригады депо смогут за 40 недель дополнительно перевезти около трех миллионов тонн груза.

Трудящиеся стальной магистрали систематически оказывают помощь сельчанам в строительстве жилья, объектов хозяйственного назначения. Коллективы локомотивного и вагонного депо, дистанций сигнализации и связи № 14 и 17, энергоучастка № 10 доложили о выполнении плана строительных работ в совхозе «Светлинский». Там построены 4 двухквартирных дома. Строительство было начато в мае и завершено в срок. Кроме жилых домов, построили кормоцех в совхозе «Вишневые горки». Уже намечено на 1985 год строительство жилья в Райском районе в совхозе «Передовик». Будет построено 7 жилых домов.

Воспоминание машиниста локомотивного депо Орск Сергея Лепенина:

- В 1973 году окончил Оренбургский железнодорожный техникум. Меня направили в Орск, где мог бы работать бригадиром, мастером, но решил сначала поработать помощником машиниста. Прикрепили меня к машинисту Анатолию Севастьянову, с которым водил пассажирские поезда. Освоился быстро и вскорости мог определить многие неисправности на тепловозе и их исправить. Как-то вели поезд Рудный Клад - Оренбург. Когда поднимались по последнему затяжному подъему к станции Сара, в высоковольтной камере резко хлопнули контактора и сразу пропала нагрузка. Скорость заметно падала, поезд остановился на перегоне. Я сразу же открыл высоковольтную камеру, увидел отключившиеся контакторы. Надо быстро искать неисправность и устранить ее причину. Проверил губки контакторов - они не подгорели. Присел у реверсора. Сразу обнаружил подгар на пальце блокировки. Вынул из кармана кусочек наждачной бумаги и зачистил. Всего шесть минут простоял поезд. До передаточной станции доставили пассажирский согласно графику.

Когда стал работать машинистом, в помощники ко мне определили Ивана Семенова, недавно окончившего курсы помощников. С первой поездки сдружились и понимали друг друга с полуслова. В пути нередко получались неисправности, мы быстро находили, исправляли и продолжали вести поезд. И что характерно, мы переняли от передовиков замечательную жизненную взаимовыручку. Это очень важно, без которой нельзя, особенно в пути. Помнится мне такое явление. Где-то в январе 1983 года, мороз был приличным под 30 градусов. Только я своим поездом миновал Губерлинский мост, как увидел на светофоре желтый сигнал: значит, необходимо сбавлять скорость потому, что не исключено: впереди из-за неполадок остановился поезд. Останавливаться пришлось на критическом участке - тут не просто взять поезд с места. Но ничего не поделаешь. А погода, как назло, испортилась. По степи гнало поземку, видимость ограничена, впереди тепловоза завихрялся снег плотной стеной, а свет прожектора никак не мог пробиться сквозь нее. Вызвал по рации впереди идущий поезд, ответил машинист Лаппо, сказал, что одна секция мертва и он не знает, в чем дело. В полуботинках, проваливаясь в сугробы чуть ли не по колено, но этого не замечал, машинист бежал, падал и вновь бежал к замолкшему тепловозу.

И вот запорошенный снегом тепловоз, поднялся в дизельное помещение, там полутемно и прохладно, ветер выдул все тепло и дизель уже остывал. Включил фонарик и обратил внимание, что блок-магнит самопроизвольно отвернулся, упал. Значит, как определил я, в регуляторе числа оборотов вытекло масло и поэтому замер дизель. Блок-магнит поставил на место, а Лаппо добавил масло в регулятор, завели дизель и поезд пошел дальше, а я опять по снегу вернулся на свой тепловоз и привел поезд в движение.

Вскоре я освоил электровоз, на котором успешно вожу поезда. И тут бывают неприятности, но нахожу их и любой поезд всегда довожу до места назначения только по графику.

УЛУЧШАЕТСЯ БЫТ РАБОТНИКОВ



Коллектив локомотивного депо, включившись в работы по реконструкции, успешно их выполняет. Построена котельная на газовом отоплении, которая введена в эксплуатацию в 1984 году. В период ее строительства энергоресурсами обеспечивались от стационарных паровозов. Для их обслуживания активно привлекались ветераны производства, которые оказали большую помощь. Своими силами построены помещения: химчистки в 1977 году, флотатарной станции в 1977 году, двухэтажное здание цеха эксплуатации в 1978 году. Были оборудованы в цехе эксплуатации классы для технических занятий и подготовки кадров с действующими схемами тепловозов и тормозного оборудования. Улучшены условия работ для расшифровщиков. В группе учета установлены телетайпы для передачи информации непосредственно в дорожный вычислительный центр. В 1982 году построен бытовой корпус на четыре этажа. Старый бытовой корпус перестроили под административное здание. В 1981 году построена столовая в непосредственной близости от ремонтных цехов. В 1984 году сданы в эксплуатацию корпус подъемочного ремонта на 4 позиции, электромашинный и механический цеха, оборудованными новыми балками и технологическими площадями. В депо стал выполняться подъемочный ремонт дизель-генераторной установки тепловозов. С введением в строй подъемочного и электромашинного цехов была завершена первая очередь реконструкции депо.

На основе созданной материальной базы отделение дороги с первых дней 1984 года резко увеличило ритмичность в работе, начало производить отдачу за затраченные капиталовложения. Итоги первого полугодия 1984 года говорят сами за себя. План погрузки выполнен на 103 процента, эксплуатационные тонно-километры - на 106,6, резко возросли скорости движения поездов по участкам, среднесуточный пробег локомотивов достиг 406 километров в сутки, что составило 121,9 процента плана. Повысился вес поезда на 208 тонн и статистическая нагрузка на вагон выполнена на 100,5 процента, возросла производительность труда на 10,7, при снижении себестоимости на 12,5 процента. Вопросы соцкультбыта и жилищного строительства постоянно находятся в центре внимания руководства и партийных организаций отделения. Построены бытовые корпуса в вагонном и локомотивном депо, столовая 6-ой дистанции погрузо-разгрузочных работ, развиваются базы 24-ой дистанции пути и путевых машинных станций № 16 и 275. Строится современная баня на станции Орск. Построено прекрасное административное здание отделения дороги с благоустройством прилегающей территории. Намечено строительство

отделенческого профилактория.

Ни одно из подразделений отделения не стоит в стороне от вопросов благоустройства территории как предприятий, так и поселков, где проживают рабочие и служащие железнодорожного транспорта. Особенно это заметно на территории железнодорожного поселка станции Орск, где приведены в порядок улицы, дворы, высажено большое количество деревьев и кустарников ценных пород. На территории отделения возведен современный фонтан, благоустроена территория около Дома культуры железнодорожников.

Воспоминание слесаря вагонного депо В. И. Котовского:

- Сорок четыре года назад я заменил ушедших на фронт взрослых и гордился тем, что ремонтировал вагоны, которые так нужны фронту, Родине. Вскоре прикрепили ко мне шестнадцатилетних пареньков - Сашу Шашлова и Колю Лебеденка. Мне-то в войну девятнадцать исполнилось, на фронт, правда, не брали, считали, что специальность моя тут нужнее будет, а на этих мальчишек смотреть было жалко: до того худы, да война отличий не делает. Об инструменте нашем надо особенно сказать: лом, кувалда, зубило, тяжеленная металлическая вага и винтовой домкрат. Мы втроем крутили ручку домкрата и то еле справлялись. По 12 часов работали, да еще полсмены прихватывали - некому заменить нас, а вагоны позарез нужны. Мальчишки мои не роптали. Как мы могли еще помочь Родине, попавшей в опасность, выжигаемой и истязаемой врагом? Только трудом. Как-то, вспоминаю, в конце сорок четвертого года дали нам лишний вагон, свалились без сил. Мастер подошел, попросил, чтоб отремонтировали еще один крытый, который военный комендант ждет под погрузку. А мы встать не можем. «Да вы в столовую сходите, подкрепитесь», - предложил он. В столовой мы узнали, что и другие бригады получили такое задание. Саша с Колей после супа повеселели, и мы взялись за срочный заказ. С огоньком трудились, придавало силы то, что наши войска уже уверенно продвигаются на Запад. Под утро пошли в душевую. Вошел я - гляжу, Саша с Колей спят на скамейке беспробудным сном, и сколько не пытался их разбудить, не смог. Еще какие-то люди остановились около меня, проклинали войну, которая принесла горе. Как-то со смены мы шли, увидели -поезд, груженный танками, возле платформы трудились слесари с осмотрщиками: надо было сменить колесную пару. Работа не из легких на станционных путях, а отцеплять платформу с танком не разрешалось, попросили и нас помочь. Посмотрел я на уставших товарищей и предложил им выручить слесарей, они согласились. Более чем в ста метрах находилась исправная колесная пара, и надо было ее подкатить, вместе с нами отправились четверо веселых танкистов.... Они шутили, рассказывали, как драпает фриц, что войне скоро конец придет, и больше на себя груз принимали, жалели моих хрупких парней, особенно, когда приходилось железной лапой приподнимать колесную пару, чтобы через рельс перекатить. Справились мы быстро, потому что действовали дружно, поезд не задержался ни на минуту больше положенного.

- Спасибо вам, - сказали на прощанье танкисты, - без вашего фронта в тылу и нам бы пришлось не сладко.

Вот так мы защищали Родину. Сейчас работа слесаря-вагонника облегчена намного, механизирована, а молодежь (некоторая, конечно) не больно-то старается. А мне хотелось бы, чтобы каждый молодой человек стал трудягой, ведь наше поколение в то время не знало слова «прогульщик», нарушений трудовой дисциплины не было. Тем, кто мечется с производства на производство, надо понять, что человек должен приживаться на одном месте, там тебя и люди хорошо знают, и дело изучишь, и старость легче встретить. Сам я в этом году должен уйти на заслуженный отдых, да не пойду: силы есть, желание помочь стране. Мы, рабочие, страну и партию не подведем, мы сами - их частица. Каждодневно начинаем смену с уверенностью - будет наша советская Родина еще богаче и могущественней. Это нам по силам.

Воспоминание Марии Семенович:

- Мне еще не исполнилось 30 лет, как я пришла в отдел кадров вагонного депо и попросила, что хочу работать с грузовыми поездами. Мне ответили, что труд тяжелый - не женский. Предлагали заливальщицей. Но я настояла, что только на ремонт. Влекло меня к слесарному делу. И все же меня направили на ПТО станции Орск-Сортировочная. Но там, прежде чем доверить самостоятельно работать, мне напомнили о смысле социалистического соревнования, которое выполняется не просто количеством, но прежде всего качеством выполненного ремонта. А до очередного пункта технического осмотра 300 километров, значит, вагоны должны пройти этот участок всегда в исправном состоянии. Я быстро освоилась с работой.

Главное тут не пропустить разметку осмотрщика. К примеру, меловая стрелочка в направлении рессоры. Я тут же осматриваю этот узел. Если подтянуть ослабшие хомуты или

предохранительные подвески - это дело, как говорится, плевое. А вот менять всю рессору - сложнее, тут уже одной не совладеть, приглашать приходится товарищей по работе. С дефектом рессору отправляем на ремонт, а новую водворяем на место. А чтобы подогнать новый подшипник к шейке оси, тут нужна не только сноровка, но и умение. Надо выполнить поверхность подшипника залитым бабитом так, чтобы в пути следования не грелась букса и вагон ни в коем случае не отцеплять по грению буксы. Не менее важна неисправность в автосцепке, которая чревата в пути следования, чтобы не получился от перегруза расцеп в пути. Обычно автосцепка меняется в депо, но бывают такие категории вагонов и грузов, что в депо вагон не затащишь, а необходимо устранить неисправность на станционных путях. Конечно, одной с автосцепкой не справиться, и тут уже трудимся втроем. Работа у нас - слесарей - сложная, тяжелая, но и ответственная, и я некогда не спасую, а всегда любой узел исправлю, а если самой не под силу, ребята у меня отзывчивые, всегда приходят на помощь. А иначе нельзя на железнодорожном транспорте.

ВЕРНАЯ КЛЯТВА ГИППОКРАТА



На снимке: Тамара Александровна и Василий Николаевич Лобковы.

Большой вклад в развитие Орского отделения железной дороги несла семья Лобковых. Общий их стаж работы на отделении 92 года, каждый супруг отработал по 46 лет.

Майорову (девичья фамилия) Тамару Александровну так же хорошо помнят старшие товарищи. Она по окончании Куйбышевского медицинского института в 1948 году приехала по распределению в Орск. Первоначально была назначена на должность врача-ординатора-хирурга. С 1950 года врач-гинеколог, в 1956 году трудилась заместителем начальника больницы по поликлинике, а с 1956 по 1963 год - начальником больницы.

На всех должностях была внимательна к больным, чем заслуживала положительный отзыв от железнодорожников.

Под руководством Т. А. Лобковой была построена и введена в эксплуатацию отделенческая больница.

Многие железнодорожники проходили курс лечения в больнице, возвращались в строй здоровыми и продолжали трудиться по своей специальности.

Многие годы, кроме основной работы, была врачом футбольной команды «Локомотив», более 15 лет - неосвобожденным председателем местного комитета профсоюза железнодорожной больницы, членом узлового парткома, депутатом горсовета, бессменным председателем врачебной комиссии. За безупречный труд медику Тамаре Александровне присвоили звания «Отличник здравоохранения» и «Почетный железнодорожник».

В любое время суток оказывала и оказывает медицинскую помощь железнодорожникам. Это ее жизнь - стоять на страже здоровья железнодорожного отделения.

ФИНАНСИСТ

Василий Николаевич Лобков посвятил себя вопросу учета и отчетности, сохранности материальных и денежных средств на предприятиях Орского отделения.

Начал трудовую деятельность с 1947 года в локомотивном депо Орск, где первоначально трудился статистом, затем заместителем главного бухгалтера, где проработал до 1967 года и

одновременно, без отрыва от производства, заочно учился, повышал свои знания. А в 1967 году перевели Василия Николаевича в вагонное депо главным бухгалтером, в котором протрудился до 1971 года, а затем был переведен главным бухгалтером централизованной бухгалтерии Оренбургского отделения, где проработал до 1975 года. С 1975 по 1981 год - начальником финансового отдела Орского отделения, а с 1986 года по 1990 год - финансовым ревизором.

Своим исключительным трудолюбием, принципиальностью и добросовестностью В. Н. Лобков внес большой вклад в совершенствование финансовой работы, в обеспечение сохранности социалистической собственности, выискивал неиспользованные резервы. Способствовал техническому перевооружению Орского отделения, строительству жилья, свинокомплекса, административного здания отделения, второй сортировочной системы и других объектов.

За годы трудолюбивой работы воспитал многих специалистов учета, которые работают на всех предприятиях отделения железной дороги и в других организациях города.

С уходом на заслуженный отдых (1990 г.) не прерывает связи со своими работниками.

В Совете ветеранов Орского регионального отделения бесценно трудится заместителем председателя, постоянно уделяет большое внимание в нуждах ветеранов ВОВ и труда. По силе и возможности помогает просьбам через руководство отделения.

Таков уж он человек. Если за что возьмется, всегда доведет до конца, а если не в его силах, честно объяснит любому пенсионеру.

МАШИНОСЧЕТНАЯ СТАНЦИЯ

В каждом предприятии железнодорожников имеется бухгалтерия, которая не только начисляет зарплату, но и ведет документацию о проделанной работе коллектива и на что истрачены финансовые средства, которые надежно контролируются и не допускают перерасхода денежных средств.

На помощь бухгалтерии в 1960 году пришло машиносчетное бюро, разместившееся в локомотивном депо. Время шло, грузоперевозки возрастали и данное бюро было уже перегружено, как говорится, по горло.

Руководство отделения приняло решение - расширить данную организацию, выделило на станции Орск помещение, закупило необходимое оборудование, установили и бюро превратилось в машиносчетную станцию, которая с 1971 года стала полностью обслуживать все Орское отделение. А в 1995 году данная организация полностью перешла на компьютеры, чем облегчился труд работников.

Данную организацию возглавляет уже четверть века опытный специалист, закончивший Оренбургский железнодорожный техникум, это Александр Николаевич Миронов. Начал он трудиться в данной организации первоначально слесарем, а когда получил диплом техника, ему доверили должность инженера машиносчетного бюро. А когда перешли в новое здание, руководство отделения увидело в нем способного специалиста и его назначили начальником машиносчетной станции.

Здесь коллектив грамотный, трудолюбивый, дружный и дисциплинированный.

Наверное только поэтому тут не замечается утечки кадров. Это говорит о том, что руководитель данного предприятия нашел изюминку в коллективе и здесь каждый труженик на своем месте несет определенную ответственность, хорошо понимая, что их труд необходим для всего отделения железной дороги.

ЧЕЛОВЕК ДЕЛА

Большой вклад в развитие СЦБ станции Орск внес Владимир Орлов, который начинал трудовую деятельность в охране, затем армия, в 1957 году демобилизовался, вернулся в Орск, сразу поступил в пожарную охрану, но эта специальность не привлекала. Вскоре определился в дорожную школу, где обучался на связиста. Окончил школу с отличием. После курсов стал трудиться в сигнализации и связи, где в нем увидели способного специалиста и назначили на должность инженера на посту ЭЦ станции Орск. Работая инженером, одновременно учился заочно в Свердловском институте железнодорожного транспорта. В 1969 году успешно сдает экзамен и его назначили трудиться заместителем начальника СЦБ. И на этой должности успешно справлялся со своими обязанностями. Работал и одновременно готовил специалистов по СЦБ, которые трудятся не только на орском участке, но и на многих станциях железной дороги.

Руководство отделения и дороги неоднократно предлагало ему, чтобы он возглавил

данную организацию, но Владимир Семенович не давал согласие, считая, что трудится на своем месте. Заместителем проработал до 1996 года. В этом же году проводили на пенсию, но из коллектива не ушел, а протрудился на этой должности еще 2 года.

Затем ему предложили должность мастера-инструктора в железнодорожном училище. Дал согласие и успешно обучает будущих железнодорожников.

За время работы в СЦБ имеет множество Почетных грамот, а в 1988 году присваивается звание "Почетный железнодорожник". Такого звания этот специалист достоин только потому, что отдавал все силы и знания производству и товарищам по работе.



На снимке: Белов Георгий Георгиевич

Воспоминание бывшего начальника восстановительного поезда Белова Георгия Георгиевича:

Начинал я трудовую деятельность в 16-летнем возрасте. Определился работать учеником слесаря восстановительного поезда в 1943 году. Спустя полгода стал трудиться самостоятельно. Мне присвоили четвертый разряд. А в 1946 году уже трудился в восстановительном мастером, через три года - заместителем начальника поезда, а в 1966 году — начальником, в 1981 году по инвалидности отправили на пенсию.

На станции Орск восстановительный поезд организован в 1936 году, который формировался в МПС на специальной базе. Мы имели необходимое оборудование и технику: паровые подъемные краны, трактора ЧТЗ, путевой инструмент, определенное количество шпал и рельс, которые возим с собой на восстановительные работы. Поезд состоял из вагона-столовой, санитарного, вагона-кладовой, вагона-электростанции и переносной электростанции, 6 штук переносных прожекторов, которые служат освещением в ночное время при ликвидации крушения поезда, крытые гаражи на двухосных вагонах, комплект гидropневматического оборудования /куда входят 5 домкратов, один из них подъемом на 120 тонн, 2 домкрата на 60 тонн, 2 домкрата горизонтальных для перемещения груза, а также имелись ручные винтовые домкраты грузоподъемностью 20 тонн. Штат восстановительного поезда 17 человек. К основному штату прикрепляется резерв от локомотивного и вагонного депо, от дистанции пути, от сигнализации и связи. Все прикрепленные рабочие получают 10 процентов доплаты. Кроме рабочих, выезжают на крушения руководители всех предприятий, связанных с движением поездов, а также выезжает транспортные прокурор и работник госбезопасности.

Когда восстановительный стоит на своем обычном месте, то в нем находятся дежурные и машинисты паровых котлов, которые всегда находятся в рабочем состоянии. А когда случается сход подвижного состава или крушение, всех по тревоге вызывают, и из штата никогда не было задержки. Что характерно, с начала формирования этой единицы не замечалось утечки кадров. Мы не только трудились в аварийных ситуациях, нас привлекали и на иные работы. Все переходные и железнодорожные мосты выполнялись при помощи наших, людей и техники. Очень трудно было в военное время. Часть специалистов призвали в армию, а взамен пришли подростки и те, кого забраковали от службы. Своими кранами на заводах города выгружали прибывшее с запада оборудование. На отдых почти не оставалось времени. Питание скудное, получали то, что давали по карточкам. Приходилось сажать общественный картофель и выращивать просо. Весь урожай

хранился при поезде и было немало подспорье при выезде на аварийные работы.

В 1942 году наш поезд восстанавливал железнодорожный мост через Урал, верно, я еще в то время не работал, но от рабочих знал, какие трудности тогда испытывали. День и ночь там трудились люди восстановительного и техника в течение месяца. Поезда в то время проходили через мост с ограниченной скоростью. Военные грузы должны идти любыми судьбами, так как фронт требовал. Уже когда я стал работать, то был очевидцем, что без восстановительного поезда станции не обойтись. Нередко случалось такое, что у груженого вагона надо менять колесные пары, а прежде чем сменить, необходимо выгру-¹-зить вагон, а на это уйдет много времени. А чтобы не выгружать, необходимо иметь мощные домкраты, а они только у восстановительного, который всегда идет на помощь со своей техникой. В считанные минуты домкратом поднимают вагон, заменяются колесные пары, опускают и вагон со своим грузом следует дальше.

За время войны было большое крушение в туннели за станцией Медногорск с наливным поездом. Паровоз и несколько цистерн прошли, остальные сошли с рельс и загромождали туннель, а горючее потекло по земле. Это случилось 7-го апреля 1943 года. Два восстановительных

поезда работали один из Кувандыка, другой - из Орска. Трудность состояла в том, что трудно было здесь применять технику. Вытащат цистерну, надо бы сбросить под откос, чтобы быстрее освободить туннель, но глубокая, длинная выемка не позволяла. Вот и приходилось их тащить на станцию Медно-горск, другие на станцию Рысаево. За сутки кропотливого труда было восстановлено движение поездов.

В 1945 году, в апреле, на станции Теренсай угольную кольцовку дежурный по станции принял на занятый путь. Вагонами чуть ли не всю станцию загромождали. Мы, прибыв на место крушения, сразу приступили к ликвидации этого непредвиденного обстоятельства. Первыми сошли на землю трактора и начали растаскивать вагоны, выдергивая по одному из хаотической кучи, а мощные краны, где возможно, отрывали от земли кузова вагонов, грузили на свободные платформы, а вовнутрь кидали колесные пары. Почти сутки шла кропотливая работа. Пока ликвидировали последствия крушения, путейцы смогли восстановить путь, по которому с ограниченной скоростью пошли поезда.

За войну было лишь два крушения на отделении, несмотря на то, что ремонтировать путь не хватало рабочих рук, да и паровозы, можно сказать, дышали на ладан.

23 февраля 1955 года ночью произошло крушение грузового поезда на станции Киргильда. На перегоне оставался поезд из-за поломки паровоздушного насоса на паровозе. Машинист с главным кондуктором полсостава повезли до станции Ащелисайская, а пока паровоз вернулся за другой частью поезда, его на месте не оказалось. Тормоза истожились и вагоны укатились под уклон, так как не были подклинены башмаком, а ручные тормоза у вагонов не заторможены. Эти вагоны на приличной скорости ударились в стоящий поезд и загромождали всю горловину. Тут восстановили движение поездов за полсутки. При разборе на оперативном совещании поездного мастера обвинили и передали материал в суд, так как он признал свою вину в том, что старшего кондуктора отговорил затормаживать ручными тормозами вагонов. А старшего кондуктора не наказали наверное потому, что она стала инвалидом после выписки из больницы.

В февральскую стужу 1957 года на перегоне 306 разъезд - Кимперсай сошел с рельс снегоочиститель в выемке, к которому не подойти. Вокруг него снег спрессован. Когда мы подъехали, наше начальство с мастерами решили ставить колесные пары снегоочистителя на рельсы при помощи "лягушек". Пришлось немало потрудиться только потому, что шпалы угодили полугнилые и костыли, крепящие "лягушки", слабо держали их. И все же хоть с большим трудом. В несколько приемов смогли поставить снегоочиститель на рельсы, а для осмотра его привезли на станцию.

Вскоре, после схода снегоочистителя, произошло крушение на перегоне 219 разъезд — Шильда. На кривом участке пути, где было предупреждение на ограничение скорости, выбросило паровоз с рельс под откос, а с ним упало несколько цистерн. Нашими силами при помощи мощного парового крана смогли поставить на путь паровоз, а за ним и тендер. Цистерны не стали поднимать, не было времени. В этом крушении пострадал лишь кочегар, которого ошпарило кипятком потому, что во время падения лопнуло водомерное стекло. Третье крушение этого же года случилось под станцией Канчерево. Там пропало много добра в виде консерв, бутылок с вином, радиоприемников и других ценных грузов. Наша техника на разбираясь мяла это добро, так как не было времени расчищать путь для тракторов, а необходимо быстрее ликвидировать последствия крушения. Мы буквально ходили по ценностям, но никто не притронулся ни к чему и даже не попробовали вина. У нас такого не было, чтобы пользоваться добром при крушениях.

Наиболее сильное произошло крушение 23 сентября 1966 года в 21 час 30 минут. Этот день памятный еще потому, что меня приказом провели начальником восстановительного поезда. Поезд шел со скоростью 80 километров в час и врезался на станции Ново-Орск в хвост стоящего поезда. На месте крушения вспыхнул пожар. Сюда прибыл не только наш восстановительный, но и пожарный поезд. Все 6 путей станции загромождены вагонами. Пожарники тушили горевшие вагоны, а мы растаскивали их, от которых дышало жаром. К утру смогли освободить первый и шестой пути, по которым пошли поезда, а мы продолжали освобождать от вагонов остальные пути. 60 вагонов было списано и весь груз, что находился в них. К счастью, обошлось без людских жертв. Крушение произошло по халатности дежурного по станции, которое дорого обошлось для отделения, так как за все это надо платить.

В 1968 году наш восстановительный поезд потребовали на станцию Алга Актюбинского отделения, где произошло крушение скорого пассажирского поезда Ташкент-Москва. Там тепловоз прошел с несколькими вагонами, а шесть упало под откос. Тут были человеческие жертвы. Пока мы прибыли, там уже велись восстановительные работы, но и для нас хватило, чтоб быстрее пошли поезда.

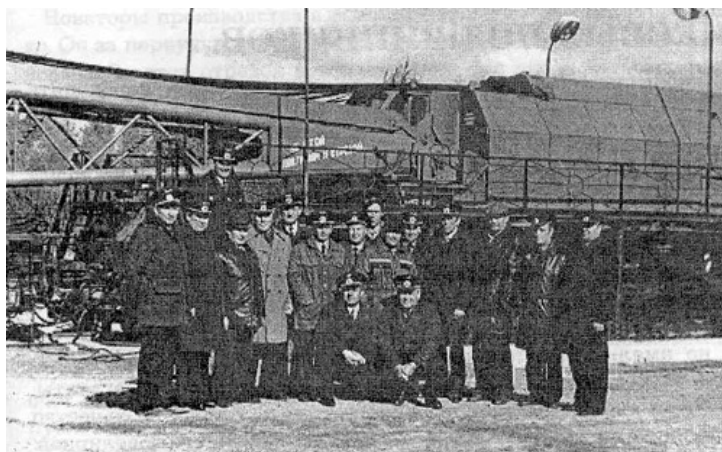
Был и такой неприятный случай по вине локомотивной бригады где-то в середине семидесятых годов. Тут цепочка вроде, как запланированная. Утром, накануне крушения, бригада приняла маневровый тепловоз и погнала на станцию Никель на замену. Работающий должен стать на запланированный ремонт. На все это ушло много времени. Пока в Орске поставили в депо на ремонт тепловоз, бригада уже отработала 12 часов. Ей надо бы идти на отдых, но по распоряжению заместителя начальника депо по эксплуатации данную бригаду заставили принять тепловоз ТЭ-3 и гнать в Бузулук на ремонт. Командировочное удостоверение уже было заранее выписано на эту бригаду, которая просила, чтобы дали отдохнуть, но ее не пустили, заверив, что в парке "В" поставят в поезд вторыми и будут следовать как проводники. Бригаде ничего не оставалось, как выехать в парк отправления, где сразу отправили резервом. Перед станцией Халилово машинист попросил у диспетчера приказ на отключение АЛСН, который часто срабатывал из-за неисправности. Диспетчер по радиации дал приказ на отключение этого прибора, а у себя на графике отметил карандашом номер приказа. Машинист отключил данный прибор и перед станцией Сара уснул вместе с помощником. Несколько бригад слышали данный приказ как и следовавший резервом. Им был закрыт входной сигнал и врезались в хвост пассажирского поезда Рудный Клад-Оренбург. На счастье поезд уже тронулся, это в какой-то степени смягчило удар. Но тем не менее, финиш оказался плачевным, тепловоз буквально влез в задний вагон, один из пассажиров оказался на крыше тепловоза совершенно не поврежденный, а часть пассажиров травмированы, имелись и смертельные исходы. Машинист с помощником погибли, так и не проснулись.

На место происшествия прибыл восстановительный поезд, где уже было несколько санитарных машин, их салоны заполнялись покалеченными. Два задних вагона были списаны, которые не подлежали ремонту.

Когда начали разбираться о случившемся, виновных не нашли ни с руководства локомотивного депо, ни с диспетчера, который аккуратно с графика стер резиночкой номер приказа, а то что бригады слышали в эфире во внимание не взялось. Списали на погибших наверное потому, то с мертвых не спросишь.

Данный поезд в 1955 году ЧТЗ заменили на С-80, а в 1966 году получили 125-тонный дизельный подъемный кран, а трактора заменили на самоходку и Т-34, с которых снято вооружение. Бывшая боевая техника начала служить железнодорожникам для мирных целей.

ПРОДОЛЖЕНИЕ ХРОНИКИ



В юбилейный год 40-летия Победы отделение дороги взяло намного выше социалистическое обязательство, чем в предыдущем году. Это позволило с вводом в эксплуатацию сортировочной горки четного направления. В обязательстве сказано: план погрузки перевыполнить на 90 тысяч тонн, отправить в тяжеловесных поездах сверх плана 10 миллионов тонн грузов, сократить простой вагонов под грузовыми операциями на 0,1 часа против нормы, высвободить за счет этого дополнительно для погрузки 3700 вагонов. Получить сверхплановую прибыль 46 тысяч рублей. Это действительно мощный размах, причем, выполнимый. Об этом всегда доказывают передовики производства.

За прошедший 1984 год Орским отделением годовой план выполнен на 100,5 процента. Перевезено более 30 миллионов тонн грузов сверх плана. Задание по грузообороту реализовано на 103,6 процента. Оборот грузового вагона на 6,5 процента выше планового. План среднесуточной производительности в пересчете на один вагон выполнен на 114,3 процента.

НА СЭКОНОМЛЕННОМ ТОПЛИВЕ

В честь 40-летия Победы над фашистской Германией молодой машинист Борис Васильев безвозмездно провел тяжеловесный поезд на сэкономленной электроэнергии. Вот о чем поведал Борис:

- В поездку отправился поздно вечером. Перед тем, как отправиться, потолковал с диспетчером, узнал, что моему поезду будет обеспечена «зеленая улица». Остались позади станция Никель, окруженная заводскими корпусами, мощный сноп света от электровозного прожектора словно ввинчивался в непроглядную темноту. Впереди видим с помощником на мачтах светофоров только зеленый свет. Следуя на подъем, я невольно вспомнил о том, что еще мальчишкой любил провожать поезда, выходя ближе к насыпи, и стоял до тех пор, пока мимо меня не простучит последний вагон. Наверное еще в детстве я заочно стал железнодорожником потому, что завидовал тем, кто водил поезда. Меня тянуло к локомотивам. А решающую роль сыграл отец, который в каникулы, иной раз, брал меня в поездку, а я радовался и весь путь донимал отца вопросами. Интересовало меня все, что замечал в пути. Когда закончил десятый класс, не стал долго раздумывать, чем заняться. Сразу поступил на курсы помощников машинистов. Окончил успешно и начались мои поездки. Когда приобрел опыт помощника, поступил на курсы машинистов электровоза. Преподавал Андрей Кузьмич Борисов, человек богатого профессионального опыта. Доводилось ему водить паровозы и тепловозы, а когда настала пора учить молодежь, взялся за это дело с душой. Допоздна я засиживался с ним в аудитории, до мелочей разбирали устройства новых локомотивов. Закончил успешно электровозные курсы и теперь вожу поезд. А составы длиной до двух километров и весом 7500 тонн. На подъем такой состав идет 60 километров в час. Различные мысли были в голове следуя на подъем, одновременно следил за свободностью пути и за приборами пульта управления. Почему-то вспомнил одну из поездок и происшедшей неполадкой. Когда проследовал с поездом станцию Халилово, сработало защитное устройство. Скорость начала падать. Стал поочередно выключать рубильники, и в одном из них обнаружил замыкание. На стоянке нашел неисправность и вновь повел поезд. За четыре года работая на электровозе, накопил опыт. После каждой поездки пополняется мой лицевой счет экономии электроэнергии. За пару месяцев этого года смог сэкономить 1800 киловатт-часов электроэнергии за счет проведения 20 тяжеловесных поездов. Эта

поездка в Кувандык в честь 40-летия Победы для меня стала знаменательной вдвойне. Средства за эту поездку перечислю в фонд мира. Считаю, так должен трудиться не только коммунист, но и беспартийный. Ведь мы делаем одно и то же дело для блага всего общества.

РЕМОНТ РОЛИКОВЫХ ПОДШИПНИКОВ

На железной дороге колесные пары со скользящими на роликовые подшипники стали переходить сравнительно недавно. Труженики стальных магистралей сразу же оценили это новшество по достоинству, ибо подвижной состав стал служить дольше и лучше, что немаловажно. Однако у вагонников оно на первых порах доставило и немалые трудности. Дело в том, что необходимого оборудования в вагонном депо не было, а поэтому колесные пары с роликовыми подшипниками приходилось отправлять в Оренбург. Зря терялось много времени.

Ударными темпами в Орском вагонном депо был построен специальный цех, оснащен необходимым оборудованием. Горячо взялись за дело ремонтники, но дело шло ни шатко ни валко. Кое-кто стал поговаривать: Странно, все стараемся, оборудование имеется, а ремонтируем всего лишь три-четыре пары колес.

Но странного ничего нет. Просто люди не имели еще никакого опыта, а без него высокие темпы невозможны. Некоторые сетовали применять испытанный метод штурмовщины и сверхурочные вахты. Но руководители депо не пошли на это. Методом авралов можно, конечно, повысить темпы, но качество ремонта подшипников - нет. Работа с подшипниками нужна тонкая, вернее, точная, почти ювелирная. Произвольная спешка в ней может дать только отрицательные результаты.

- Надо создать бригаду из наиболее опытных слесарей, воспитательной работой поднять сознание рабочих, - сказал мастер А. И. Кругликов, - и тогда будет нужный результат.

Его идею руководство одобрило и спросило мастера:

Но кого мы поставим во главе бригады? Ведь это должен быть не только хороший работник, но и грамотный специалист, умелый воспитатель.

- Если доверите, я сам возглавлю эту бригаду, - сказал Кругликов.

Ему дали добро.

В бригаде стал систематический разбор результатов минувшего рабочего дня и обсуждение задач на день предыдущий. Задания доводятся как для всей бригады, так и до каждого работника. Ребята просят не только думать о темпах, но и учиться друг у друга, творчески осмысливать технологические процессы.

Дело пошло заметно быстрее. Вот уже по 8, а потом и по 10 колесных пар стали делать слесаря в день, затем по 12-15.

Причем и качество работы стало улучшаться. Было заметно, что колесные пары возвращаются в ремонт из-за быстрого износа дисков в сепараторах. Слесарь Т. Ватолин предложил закалять их. В результате появилась возможность значительно реже, чем прежде, производить замену дисков, а значит, сберечь немало времени.

В цехе никто не удивился, что бригада стала передовой. Спаянность коллектива, нацеленность на конкретный результат известны теперь в депо всем. Средняя выработка норм у круглинцев достигла 130 процентов. Интересы производства потребовали создания второй бригады, которую возглавила Ольга Тикко.

В первое время между двумя коллективами не было полного взаимопонимания. Например, бригада А. Н. Кругликова, отработав смену, порой совсем не оставляла сменщикам ничего из материалов. И тем приходилось затрачивать какое-то время на снабженческие дела. Но вот однажды слесаря бригады Ольги Тикко, по-ударному завершив смену, сумели обеспечить нужными материалами и смену Кругликова так, что та сразу же включилась в работу, выделив для получения необходимого сырья лишь одного человека. Надо отдать должное Кругликовцам. Они правильно оценили инициативу сменщиков и тоже стали в свое рабочее время думать о том, чтобы вторая бригада после них не теряла время даром. Темпы работы повысились.

Обе бригады уделяют пристальное внимание экономической стороне порученного им дела. Ремонтируют колесные пары, новые подшипники ставят не всегда, а по возможности стараются использовать уже бывшие в употреблении, но тщательно реставрированные. Слесари знают, что каждый подшипник стоит около 50 рублей, их экономия сберегает родному предприятию немало средств. Доля реставрирования подшипников постоянно возвращает немало средств.

ПРОДОЛЖЕНИЕ ХРОНИКИ

Новаторы производства в локомотивном депо растут. Взять хотя бы одного машиниста Николая Марчен- ' ко. Он за первую половину 1985 года провел 58 тяжеловесных поездов и перевез в них 55 тысяч тонн сверх нормы. За этот отрезок времени сэкономил около четырех тонн дизельного топлива, когда водил поезда на тепловозах, и 144 тысячи киловатт-часов электроэнергии на электровозе. Это один из самых высоких показателей среди машинистов. А вот пережигающих топливо - единицы, с которыми работают инструктора и учат, как лучше вести поезд на любом участке, чтобы добиться экономии. В некоторой степени успех в этом есть.

Перевод на электротягу Орск-Оренбург поставил проблему строительства ПТО электровозов при орс-ком узле. Временный пункт технического осмотра не может обеспечить увеличенный объем работ по осмотру электровозов. В 1985 году началось строительство нового ПТО в нечетной сортировочной системе. Пуск в эксплуатацию намечен в первом квартале 1991 года.

В соцобязательствах Орского отделения на 1986 год записано: перевыполнить план погрузки народнохозяйственных грузов на 86 тысяч тонн, отправить в тяжеловесных поездах сверх плана 12 миллионов тонн груза, сократить простой вагонов под грузовыми операциями на 0,1 часа против нормы, высвободить за счет этого дополнительно для погрузки 2,7 тысячи вагонов. Получить сверхплановой прибыли 300 тысяч рублей.

Орским отделением железной дороги с 1986 года стал руководить Борис Владимирович Плохотнюк, который родился в нашем городе в 1949 году в семье железнодорожника. Окончил Орский техникум? Отслужил в армии, пришел на железную дорогу. Работал и учился. Получил высшее образование в Омском институте инженеров железнодорожного транспорта. Прошел трудовой путь от электромонтажника до главного инженера Орского отделения. Работая главным инженером, свято выполнял свои обязанности. Он хорошо знал, что надо для любого предприятия и, как говорится, выбивал оборудование, станки и все то, что необходимо для отделения. Руководство дороги в нем видело знающего и работающего специалиста, доверило быть начальником отделения, зная наперед, что он справится со своими обязанностями и не ошиблось. С первого же дня Б. Плохотнюк сразу окунулся в работу и его ценили не только руководители предприятий, но и работники от уборщицы до машиниста локомотива. По какому вопросу к нему не обратиться, обязательно выслушает и если в его силе - поможет.

КАК РАБОТАЕТ ОРСКИЙ УЗЕЛ

Как работает Орский узел? - такой вопрос был задан нескольким руководителям Орского узла. Вот ответ старшего инженера дистанции пути В. П. Бойко:

- Мы в ответе за качество путевого хозяйства, и наша ответственность особенно возросла в эти после-съездовские дни, когда мы ознакомились с материалами съезда, с обращением ЦК КПСС к советскому народу, с постановлениями о качестве, о дальнейшем развитии соцсоревнования. Еще в зимнее время мы начали подготовку к ремонту путевого хозяйства. Ведь для того, чтобы выехать на перегон, нужна безотказно работающая техника. Ремонтники справились отлично с этой задачей. Действует у нас балльная система оценки пути. Эти баллы стали более высоки, чем в прошлом году. Главный ход Орск-Оренбург оценен даже на три балла выше среднего. Сейчас выполняем качественный ремонт по главному ходу горловин на станции Круторожино, по обгонному пункту 213 "А" - длиной в три километра. Очень большая работа ведется на Никельтавском участке. И не только силами путейцев, но и всеми организациями нашего отделения, так распорядился новый начальник отделения Б. Плохотнюк. В этом году обязались ликвидировать три блокпоста. Что это даст? Во-первых, возрастет скорость на этих участках, во-вторых, отпадет необходимость круглосуточного дежурства на постах. А в зимнее время — очищать эти стрелки от снежных заносов. На следующий год запланировано ликвидировать еще пять постов, затем остальные, а всего их — двенадцать. Один такой стрелочный перевод стоит ни много нимало, а пять тысяч рублей, на двенадцати - их тридцать шесть, а изнашиваются они в три раза быстрее рельсов. Будет экономия материальных ресурсов, к тому же ликвидация вставок приведет к созданию двухпутных участков, улучшится безопасность движения.

Конечно, работа эта не из легких. Чтоб "разобрать" блокпост, необходимо отрыть насыпь, уложить шпалы с рельсами и только потом выбросить стрелочные переводы. Руководство отделения приняло решение выполнить весь объем собственными силами. Два блок-поста уже

ликвидированы, на этих участках поезда пошли по двухпутной колее.

Немаловажный резерв производительности труда видится в устойчивости дисциплины. Коллектив дистанции стремится отдать все силы для качественного ремонта, повышения производительности труда. Но у нас есть ручной труд, несмотря на то, что пришла к нам механизация. Рельсы со шпалами собираются в звенья, укладываются путеукладчиками на перегоны, но до нормального состояния этот путь доводится только вручную. Текущий ремонт, внезапная смена рельса или шпал — тоже работа немеханизированная. Однако каждый из нас понимает, что полная механизация - дело не одного дня. Главное, что коллектив взял верное направление: трудиться так, чтобы поезда всегда шли на зеленый свет.

Вот в чем поведаль старший осмотрщик вагонов В. С. Багданов:

- Трудно дать оценку всей работе осмотрщиков. Скажу, что брак заметно пошел на убыль. Есть этому причина: после 27 съезда КПСС ритмично заработала комиссия по качеству, которую возглавил начальник вагонного депо. Раз в месяц проводятся дни качества, где все выявленные упущения детально разбираются, им дается строгая партийная оценка, находятся более прогрессивные методы эксплуатации и ремонта вагонов. Повысился спрос как с эксплуатационников, так и с ремонтников. Но если заглянуть в отчеты, то сразу заметно будет противоречие: количество брака не снизилось, напротив, эта цифра возросла по сравнению с прошлым годом. И в то же время мы заявляем, что брака стало меньше. Эти "ножницы" получаются потому, что ранее некоторые случаи брака попросту скрывались, не фиксировались в документах, процветала обстановка мнимого благополучия. Теперь такое явление несовместимо с требованиями сегодняшнего дня. Выявляется и не скрывается даже малейшее упущение. Именно такое отношение ко всем случаям брака позволило значительно повысить качество нашей работы. Думаю, что не нужно нам бояться слов об уровне мировых стандартов. Разве мы не можем делать свою работу качественно? Можем и на высоком уровне. Это в наших силах и способностях.

Разберемся в отдельных случаях брака: много неприятностей приносит нам недобротные скользящие подшипники. Обнаружив буксу с подпаленным баббитом в подшипнике, вагон не отцепляли, заменяли на цельный подшипник, это делалось на пункте технического осмотра. Но в этом случае подшипник долго не выдерживает, выходит из строя. Наши специалисты установили, что заливка баббитом — мягкая, вот она и не терпит увеличенной нагрузки. Сейчас добиваемся, чтобы сплав стал тверже, заливался слоем чуть толще. Исключили и шабрение внутренней поверхности, всю работу сейчас выполняет станок.

Другое немаловажно: раньше из цеха подшипников эти детали грузились навалом. Пока на пункт технического осмотра доставят, подшипники были в задирах, вмятинах, а баббит раскрошится. Часть дефектов устраняли на месте. Часть отправляли в цех. Теперь изготавливаются для подшипников специальные кассеты, при транспортировке брак отпадает. Ужесточены требования к ремонту воздушной магистрали. Раз поезда "выросли" в длину, значит малейшая утечка воздуха в тормозной системе будет играть большую роль. Добиваемся нулевой утечки в каждом вагоне, неослабно следим за выходом штоков тормозных цилиндров.

Производительность труда выросла против прошлого года на 2,3%. Значит, можем работать качественно, добросовестно? Уверен, что можем. Не хуже зарубежных мастеров.

О работе участка ШЧ-14 поведаль А. Н. Куц:

- В последнее время качество связи улучшилось. Полностью обслуживаем участки Никель-Тау, Кувандык, Рудный Клад, получаем массу приборов, которые обязаны настроить так, чтобы они качественно работали. Если раньше и случались в связи помехи, то теперь это явление изжито, почти полностью избавились от постороннего шума. Кроме обслуживания участков, выполняем немало других работ. Оборудовали, к примеру, автоблокировку на участке Никель-Тау, идет удлинение Кувандыкского плеча и, стало быть, нам предстоит перемещать оборудование. В направлении Рудный Клад уложили 30 километров кабеля, предназначенного для связи. В коллективе принято решение о расширении зоны обслуживания.

Можем работать на высоком уровне. В чем наша задача? Чтобы улучшить качество связи, необходимо сначала проложить подземный кабель, а для этого мы вычерчиваем схему и делаем необходимые расчёты. Схема уже сделана. Остается согласно ей укладывать кабель и надежно подключить приборы. Не раз и не два коллектив предлагал внедрить комплексный метод обслуживания. Что это такое? Коротко говоря, узкая специализация. Если сейчас линейный механик обслуживает все устройства связи на линии, то естественно, делает это некачественно, многих узлов не знает. К тому же — спешка, он торопится устранять другие неисправности, сделать профилактику приборам. Вот и приходится выезжать на линию повторно. Подготовим

специалистов по отдельным узлам, объединим их в бригаду, она станет выезжать на линию, и каждый будет выполнять свою работу более качественно и с меньшими затратами людей и средств. Еще одно принято немаловажное решение: построить своими силами здание КИПов, в котором сконцентрируется все оборудование для более устойчивой работы связи и автоблокировки. От нас, связистов, тоже зависит простой поезда на перегонах и отдельных пунктах.

О своей работе рассказывает слесарь вагонного депо В. Злубко.

- Нелегкая работа слесарей по ремонту автосцепок. Это - один из важных элементов подвижного состава, который испытывает при движении поезда большие динамические нагрузки, а на горках, когда распускают вагоны, воспринимают удары. Вот тут-то они нередко выходят из строя. Тяжелый труд слесарей по сути дела облегчился только год назад, когда деповские умельцы соорудили своими силами конвейер. Теперь здесь вместо четырех человек трудятся только двое. Верно, стало намного легче, но все же определенная недоработка имеется. С конвейера готовую автосцепку приходится толкать по металлическим листам. Тут надобны катки. Беспокоит нас так же и то, что автосцепки нередко поступают к нам с большим объемом ремонта из-за повреждения на сортировочных горках, нам практически приходится заменять в них детали. А ведь мы на хозрасчете, и заготовительный цех едва успевает удовлетворять наши нужды. А вот отделению дороги не мешало бы строже спрашивать с движущихся, уменьшился бы у них брак, в свою очередь, получалась бы экономия. Само по себе дело неплохое, но тут просто необходимо, чтобы в конечных результатах были напрямую заинтересованы и другие службы. Например, на горке при роспуске вагонов заботятся только о том, чтобы как можно быстрее расформировать состав, а то, что от спешки бьют автосцепки, это, как говорится, их не волнует.

О цехе подшипников рассказывает бригадир А. И. Мордвинцев:

- Не менее важным подразделением в депо является и подшипниковый цех. Здесь каждый подшипник колесной пары разбирается, проверяется дефектоскопом на обнаружение внутренних трещин. Наиболее трудоемкая работа — распрессовка. Благо, что теперь установлен универсальный распрессовочный станок. Меньше стало выбракованных подшипников. Ускорился процесс.

Когда организовался цех подшипников, за смену выпускалось от трех до семи колесных пар. Ясно, что такое количество не удовлетворяло потребностей вагонного парка, который увеличивается. К тому же вагонные заводы перестали выпускать колесные пары со скользящими подшипниками. Приходится спешить, перекрывать сменные задания, уплотняя рабочий день. До января текущего года цех достиг выпуска 12 колесных пар, а с января, с переходом на хозрасчет, начал выдавать пятнадцать.

Взятое социальное обязательство к 70-летию Октября выполним и смонтируем на 300 колесных пар больше, чем установлено заданием. Хотя надо признать, что коллективу иной раз приходится несладко из-за того, что цех несвоевременно поставляет колесные пары после обточки бандажей и их проверки. И другое волнует: осталось совсем немного до 1990 года, когда по нашей дороге будут ходить поезда только на роликовых подшипниках. Значит, объем выпуска колесных пар следует увеличить. Пора делать пристройку или строить новый цех с таким расчетом, чтобы из-за нас ни один вагон лишнего не простаивал.

ПРОДОЛЖЕНИЕ ХРОНИКИ

В вагонном депо работают на общественных началах 13 школ коммунистического труда с охватом слушателей 457 человек и школа конкретной экономики. Учебный год начался во всех школах темой: "Все возможности и резервы — на выполнение плана". Особенно много уделяется изучению передового опыта. Проведены три школы по опыту Бабина: "Подготовка буксового узла к следованию на удлиненных плечах".

Опыт промывальщиков цистерн по обнаружению трещин котлов, колпака, фланцев, цистерн позволил резко сократить брак.

Учеба помогла 143 слушателям повысить квалификацию. Многим - приобретение смежных профессий. Разбушевалась метель на Орском отделении. Вторая половина декабря напомнила о себе. Видимость ограничилась, казалось, что и пропускная способность снижается, но эта непогода не сбавила ритма работы. Все службы на своих местах и выполняли свои обязанности. Особенно трудно было тем, кто трудился на снегоборьбе, на узле, от которых многое зависело, но и они не спасовали. А трудились на совесть, обдувая стрелочные переводы сжатым воздухом. Поезда прибывали на узел и следовали дальше по графику, а те, которым необходима разборка, они тоже не простаивали, их осматривали и сортировочная горка выполняла свою повседневную работу. Шла успешная работа и на четной сортировочной системе. Здесь выполнили план на 146 %, пропустили через горку 38 разборок поездов, установив рекорд системы по роспуску вагонов.

Несмотря на трудности работы с ограниченной видимостью, операторы работали внимательно на всех трех тормозных операциях и была обеспечена безаварийная работа с сохранением подвижного состава и грузов. Этот коллектив уже три недели отправляет поезда в счет 1987 года. Пока что, сколько не прибывает разборок, быстро их перерабатывает, кажется, что здесь затора никогда не будет.

Учаев Геннадий Валерьевич трудился в локомотивном депо машинистом на тепловозе, а так же и на электровозе. Был призван в ряды Советской Армии и выполнял добросовестно интернациональный долг в Афганистане. За умелые боевые действия и стойкость советского воина Родина отметила его орденом Красной Звезды. Вернулся со службы в свое локомотивное депо и продолжает трудиться, водит тяжеловесные поезда с опережением технической скорости, экономит дизельное топливо и электроэнергию. В 1978 году избирается делегатом на XX-ый съезд комсомола. Его бригада взяла обязательство: провести к 70-летию Великого Октября — 70 тяжеловесных поездов. Данное обязательство с честью перевыполнила. Иначе и не мог этот дисциплинированный, уважаемый в коллективе за отзывчивость и за безупречный труд.

Диплом управления и дорожного комитета профсоюза Южно-Уральской ордена Октябрьской революции железной дороги присуждается локомотивному депо Орск 1-ое место по итогам смотроконкурса санитарно-бытовых помещений за период с 1-го апреля по 1-ое октября 1987 года.

ЧТО ДАЕТ ХОЗРАСЧЁТ?

Прошедший год для коллектива Орского локомотивного депо был трудным, он начался с невыполнения плана по перевозкам, такое положение наблюдалось из месяца в месяц. Лишь в четвертом квартале сумели перевыполнить намеченное на 7 %, но годовой так и "недотянули". Набранный темп не ослаб и в январе. Локомотивщики сетуют: "лишь бы не подводили движенцы". Ведь пропускная способность железных дорог еще нестабильная. А сегодня, когда в депо внедрились хозрасчёт, и самофинансирование, особенно важна полная согласованность в действиях. Посмотрим, из каких параметров складывается хозяйственный расчет в депо, что нового он принес с собой.

Гарантийная путевка выдается после выхода тепловоза из ремонта. Теперь каждый машинист обязан во время поездки анализировать состояние всех узлов машины. Если этот тепловоз недорабатывает до ремонта, определенного гарантийным сроком, то происходит тщательный разбор причин и поиск того, кто ремонтировал узел. Слесарь, по вине которого была сорвана гарантия, лишается премиальных — за что наказывается, в лучшем случае. Не исключено и такое наказание, как удержание стоимости запчастей из зарплаты слесаря. И это понятно - кто-то должен нести ответственность за некачественный ремонт. А локомотивщики будут уверенно перевозить грузы, зная, что тепловозы не подведут. Еще идет баталия между слесарями и мастерами, и руководством депо, но не нужно забывать хорошую поговорку, что истина рождается в споре, что дойдет до сознания каждого выгода качественного ремонта и обслуживания.

Слесари задают вопрос: "А если сам машинист во время пути порвет автосцепку или при небрежной маневровой работе разобьет вагон, сделает выбоины на колесных парах — кто за это будет нести материальную ответственность? Неужели снова ремонтный цех? В том-то и дело, что спрос повысился не только с ремонтного состава, но и с поездной бригады. Если ранее за перечисленные выше действия машинист и его помощник отделывались административными взысканиями в виде выговоров, то теперь к словам и увещаниям прибегают редко. Недавно был случай, когда поездной бригаде пришлось заплатить стоимость автосцепки плюс, за задержку поезда по вине бригады. Ведь сцепку порвали по небрежному к ней обращению.

В настоящее время локомотивщики заинтересованы в том, чтобы перевезти за одну поездку как можно больше груза. Но есть отдельные участки пути, где тяжеловес просто не вытянет. Потому на станции Новый город до Ащелисайской, на самом трудном участке пути, решено ввести толкачи. Если раньше в составе было по норме 3900 тонн, теперь вес поезда увеличился до 4600 тонн. Толкачи внедрены и на Кувандыкском плече, несмотря на то, что это плечо обслуживается электровозной тягой. И вес поезда сразу увеличился на полторы тысячи тонн. Очень немаловажно, когда большое количество груза перевозится меньшим числом техники, чем увеличивается пропускная способность. В этом содержится "соль" хозспособа. А вспомним историю: толкачи на этих участках были и при паровозной тяге. Только, упразднились. Конечно, тепловоз или электровоз помощнее паровоза, но ведь возрастают и объемы перевозимых грузов.

Согласно новой системе повысились ставки локомотивных бригад и условия премирования, будет расти плановая прибыль депо, будет и сорокопроцентная премия. Сейчас до

этого "потолка" еще не дошли, премиальные поучили в размере 18% . Но все в собственных руках - это прекрасно знают все, кто на хозрасчете. Например, коллективно пришли к выводу - депо может обойтись без двухсот семидесяти трех человек. На сегодня сокращены 198 и с планом, как выясняется, оставшиеся справляются. Очень заметно это сокращение в цехе эксплуатации, где упорядочена работа на маневровых тепловозах, на толкачах, на вывозных. Да, требовательность повысилась. Но иначе хозрасчет не сработает. Честно говоря, именно отсутствие настоящей, принципиальной требовательности иной раз становится настоящим тормозом.

В первую очередь сократили локомотивщиков, а вот администрацию депо не трогают, хотя там без некоторых работников можно обойтись, да и машинистов-инструкторов в цехе эксплуатации на много больше, чем надо. Ведь, когда трудились на паровозе, было всего-навсего три машиниста-инструктора и они справлялись со своими обязанностями. Ведь количество локомотивщиков не убавилось, хотя и перешли на новую технику. Среди локомотивных бригад часто слышишь про лишние кадры, но руководство об этом вроде не слышит.

ПРОДОЛЖЕНИЕ ХРОНИКИ

Валентин Яковлевич Шибаршов в 70-х годах становится членом первой комсомольско-молодежной колонны имени 60-летия комсомола, - трудился тогда помощником машиниста тепловоза. По итогам работы за 1974 год он награжден орденом "Знак Почета". С 1981 года трудится машинистом на электровозе и в этом году награждается орденом "Трудового Красного Знамени" за систематическое вождение тяжеловесных поездов. Как лучшего работника локомотивного депо его избирают делегатом 19-й Всесоюзной конференции КПСС.

14 дистанция сигнализации и связи основана на станции Орск в 1969 году. Спустя десять лет, чтобы улучшить работу конторским служащим, для них построено новое здание, где разместились со всем удобством служащие дистанции. А в 1981 году улучшили условия труда КИПовцам, СЦБ, для них так же возвели здание, разместив в нем все необходимое для этой категории людей оборудование. В 1988 году в дистанции на бригадный подряд перешли 5 бригад. В этом году производительность труда возросла на 120%, а зарплата увеличилась на 115%.

Вспоминает пенсионерка М. П. Зерницкая:

В 1988 году не усидела дома, пришла в Совет ветеранов Отдела рабочего снабжения нашего отделения, где проработала много лет и мне не безразлично, как живут ветераны, отдавшие свои силы и знания ОРСу. Не знаю почему, но меня почему-то избрали председателем Совета. Что ж, время у меня есть и дала согласие быть руководителем этого Совета. Сразу же подключила комсомольцев, чтоб узнали, сколько пенсионеров ОРСа на счету. Оказалось, 161 человек. Заработал сектор по быту. Обследовали квартиры всех пенсионеров, выяснили, что пять из них подлежат немедленному ремонту. Пришлось обращаться к начальнику отделения В. В. Плехотнюку и ремонт был выполнен в сжатые сроки. А двум пенсионерам выдали ордера на новые квартиры. Наконец-то они вылезли из полуразрушенных землянок. Потом организовал Совет фонд помощи одиноким вдовам. Восьмерым остро нуждающимся выдали по 100 рублей. Верно, помощь незначительная, но для тех, у кого пенсия минимальная - эти деньги ощутимы. А часть пенсионеров уже получила по спискам дефицитные товары и вещи. 20 пенсионеров подлечились в отделенческом профилактории, четверо побывали в санатории. И все это пришлось выбивать, доказывать, убеждать руководство отделения и оно идет навстречу, понимая, что эта категория людей должна жить лучше. Они это заслужили своим безупречным трудом.

ПОЛЕЗНОЕ СОВЕЩАНИЕ

На Орском отделении состоялось совещание главных инженеров управлений железных дорог МПС, начальников конструкторно-технологического бюро. В Орск приехали заместитель министра путей сообщения В. С. Артаков, директор ВНИИ железнодорожного транспорта А. Л. Лисицин. Гостям предоставили возможность ознакомиться с работой дистанции погрузочно-разгрузочных работ, станции Орск-Сортиро-вочной и профилакторием. Затем состоялся обстоятельный разговор о путях дальнейшего развития, обмен мнениями.

Главный инженер Средне-Азиатской железной дороги Реутов рассказывал о введении централизованного диспетчерского управления поездами, что позволило ликвидировать отделы движения в некоторых отделениях дороги. На Белорусской железной дороге, отметил начальник конструктивного бюро Былинский, проводится большая работа по организации автоматического управления движением поездов электровычислительной, сокращается управленческий аппарат,

уменьшается количество бумаг и отчетности.

Опыт, накопленным на Московской железной дороге поделился заместитель главного инженера Грибков. За три года увеличив длину и вес грузовых поездов, нарастив количество пассажирских вагонов в пригородных поездах. Здесь создана возможность сократить 2 тысячи локомотивных бригад. Было немало выступлений по использованию современной электровычислительной техники на транспорте. Гости отметили, что на Орском отделении немало внимания уделяется решению социальных вопросов, а так же отмечено улучшение труда, особенно на четной сортировочной системе, где труд, в основном, заменила механизация.

ДОМОРОЩЕННЫЙ РУКОВОДИТЕЛЬ



На снимке: В. А. Кленкин

Можно сказать положительное и о начальнике локомотивного депо. Валерий Анатольевич Кленкин в 1987 году стал начальником локомотивного депо Орск в возрасте 35 лет. Прошел трудный путь железнодорожника. Начиная трудиться помощником машиниста тепловоза, затем машинистом, машинистом-инструктором, заместителем начальника депо по эксплуатации. И лишь потом принял на свои плечи коллектив депо.

Первоначально не хотелось ему быть таким руководителем, но товарищи по работе убедили, что он потянет такую нагрузку. И другое не менее важно. Он потомственный железнодорожник. Его отец работал машинистом как на паровозе, так и на тепловозе, водил поезда всегда безаварийно, часто брал с собой в поездку Валерия, который быстро вник в суть дела машиниста и уже с детских лет мечтал водить самостоятельно поезда. Валерий был на виду руководства депо своими высокими показателями в вождении поездов, и он рос на глазах. Этот человек не боялся трудностей, всегда старался сделать больше полезного для депо и делал. Он, как говорится, доморощенный руководитель, причем, грамотный и болеющий за производство. « Оно и понятно, что такие специалисты приживаются на одном месте. Ведь не секрет, как правило, присылают начальника депо со стороны, то такому в первую очередь необходимо знакомиться с коллективом и знать, чем он дышит. Как правило, «залетные» долго не задерживались, их сменяли такие же, а порой еще хуже предыдущего. А вот из местных совсем другое дело. Кленкин уже 13 лет руководит Орским локомотивным депо и успешно. Коллектив доволен им и считает, что этот человек на этой должности доработает до заслуженного отдыха. Иначе и не должно быть.

ПРОДОЛЖЕНИЕ ХРОНИКИ

На Орском отделении трудятся многие трудовые династии. В вагонном депо - династия Дедушевых с общим стажем 117 лет, в локомотивном депо - Лайченко (133 года), Кравцовых - 79, в НГЧ - Говорухиных - 97 лет. Только в локомотивном депо насчитывается 21 трудовая династия с общим трудовым стажем 1700 лет.

За успехи, достигнутые в выполнении заданий пятилеток и выполнении плана по развитию

железнодорожных перевозок народно-хозяйственных грузов, за замечательные достижения в труде составителю поездов станции Орск И. К. Максиму присвоено звание Героя Социалистического труда, орденами Ленина награждены - 16 человек, орденом «Знак почета» - 25, орденом Трудовой Славы III степени - 30, значком «Почетный железнодорожник» - 47, знаком «Победитель социалистического соревнования» - 1495, медалью «За трудовое отличие» - 29 и медалью «Ветеран труда» - 417 чел.

Конец восьмидесятых годов и начало девяностых работа на отделении шла полным ходом и она бы продолжала идти таким темпом, если бы не началась Горбачевская перестройка. И все же несмотря на большие трудности смогли полностью освоить все строительство и реконструкцию, как говорится, вовремя. Причем корпуса оснастили новым оборудованием. Если б замедлили, дождались бы рыночной экономики, остались бы стоять стены и без крыш ремонтные корпуса. Не секрет для всех жителей, что на всех стройках города замерло строительство, лишь успели выйти на 3-4 этажи жилых домов и теперь стоят, как памятники рыночной экономики. Даже было начато очень необходимое строительство тубдиспансера, возвели скелет до 8 этажа, местами сделали перекрытие и все. Вот уже десять лет все стоит и наверняка постепенно рушится, так как не построено и влаги есть куда проникать.

ОЦЕНКА РУКОВОДИТЕЛЕЙ

Вот о чем говорят некоторые о своем непосредственном начальнике Орского отделения. И. Кончакова - председатель профкома вагонного депо:

- Коллектив и руководство вагонного депо не могли поверить, что в трудное время у нас произойдет реконструкция, ведь все цехи старые, неудобные, да и оборудование изнашивалось.

Начальник депо Р. Беймлер ломал голову, как выйти из затруднительного положения. Нужны средства, а их просто нет, кое-как сводятся концы с концами по зарплате. Вагонный парк стареет, необходим ремонт, а вот с деталями туго, и все же мы понимали, что без реконструкции депо не выжить. Обратился Беймлер к Б. В. Плохотнюку, с которым прикидывали множество вариантов, и пришли к выводу - начать реконструкцию. С большим трудом, но уже закончили обновление сборочного цеха, тележного и другие вспомогательные производства, построили новый цех по ремонту автотормозов, провели реконструкцию промывочно-пропарочной станции, построили площадку по ремонту бункерных полувагонов, которая отмечена медалью ВДНХ. Эта площадка одна из лучших по сети дорог. В основном все цехи смогли обеспечить современным оборудованием, повысилось качество, а это самое главное для безопасности движения поездов.

Да и по экологии сделано немало. Смогли построить установку по очистке промышленных отходов. С введением ее в строй, меньше стало в воздухе вредных отходов.

При поддержке начальника отделения Б. Плохотнюка сохранили подсобное хозяйство.

Плохотнюк уделяет большое внимание профсоюзной организации, внимательно относится к каждому пенсионеру, помогает этой категории людей по ремонту частных домов.

В. Плешаков - начальник отдела кадров локомотивного депо:

- Бориса Плохотнюка знаю давно как замечательного, отзывчивого человека. Никто не думал, что этот юноша поднимется на высоту начальника Орского отделения дороги. Время шло и я видел, что этот специалист становится заметным в коллективе. А когда он стал главным инженером отделения, в нем увидели инициативного руководителя. Всегда принимает смелые решения и доводит их до конца. Эти качества видело и руководство дороги. Его назначили начальником Орского отделения железной дороги и не ошиблись. Он умело руководит большим коллективом, не только уделяет большое внимание дисциплине, технике безопасности, но и хорошо знает структуру всех подразделений. Он отзывчив к каждому человеку: будь то руководитель или рабочий. Часто решает некоторые вопросы на ходу, причем, как правило, положительно.

К примеру, к нуждам локомотивщиков депо всегда относится с пониманием. Часто бывает в нашем депо, всегда интересуется работой, дисциплиной, бытом коллектива. Этот руководитель требователен как к себе, так и к своим подчиненным. Всегда интересуется состоянием рабочего парка локомотивов и требует, чтобы тепловозы и электровозы были всегда исправны. Это и понятно. Ведь заработок всего отделения зависит от продвижения поездов, особенно грузовых, и чтобы они следовали безаварийно. Любая авария на транспорте требует колоссальных денежных затрат. А чтобы такое не случилось в пути следования, все локомотивы должны быть исправными, чего и добиваются работники депо.

В. Шерудило - главврач железнодорожной больницы.

- Когда я принял больницу, сразу определил, что вся имеющаяся аппаратура и оборудование дышит на ладан. Необходимо заменить, но каждому ясно, что больница не имеет своих средств, значит, надо искать выход. Больницу финансирует отделение железной дороги. Значит, вопрос может решить только начальник отделения. Мой предшественник говорил, что несколько раз посещал больницу бывший начальник отделения Кокуркин, который обещал помочь, но дальше слов дело не пошло. Недопонимал человек, что больница служит не только для лечения железнодорожников, но и для предупреждения болезней, а для этого необходимы не только лекарства, но и аппаратура.

Наконец-то сменил Кокуркина Циттель, а затем новый начальник отделения, наш доморощенный руководитель Борис Владимирович Плохотнюк. При первом же его посещении нашего заведения я обстоятельно рассказал о наших бедах. Борис Владимирович внимательно выслушал и заверил, что постарается помочь в приобретении необходимой аппаратуры, но для этого нужна смета. Я в кратчайший срок составил смету, сумма оказалась приличной. Но почему-то надеялся, что Плохотнюк поможет, и не ошибся. В кратчайший срок вся старая аппаратура была заменена на современную.

Настроение у нашего коллектива поднялось. Ведь мы теперь в силах бороться со многими болезнями.

И другое не менее важно. Данная больница уже не удовлетворяет потребности железнодорожников. Необходимо строить новую. Наш коллектив вновь обратился к Плохотнюку с просьбой о постройке нового здания. Наш голос был услышан. Правда сейчас стройка замерла, но не по его вине, а по внезапно начавшегося пресловутого рыночного начинания, от которого все стало замирать, остается лишь не рынок, а базар, где пропадает население в поисках необходимых продуктов. Верно все есть, но кусается, причем импортное, все безвкусное. Ведь нашу промышленность умышленно заморозили реформаторы и жизнь стала ухудшаться из года в год, тут не до строительства, и все же наш начальник отделения надеется, что больницу все равно построят. А вот начатое строительство отделенческого профилактория все же закончил и лично подобрал штат, в котором не ошибся. В профилактории лечатся и отдыхают железнодорожники. Что отрадно, находящиеся на отдыхе и лечении оплачивают лишь 20 процентов стоимости путевки, а также бывают бесплатные заезды пенсионеров.

Очень важно для наших медиков, что этот руководитель смог дать каждому благоустроенную квартиру. Теперь никто из медиков не нуждается в жилье.

Еще очень довольны медики тем, что с приходом на должность начальника Орского отделения железной дороги Плохотнюк, сразу поднял зарплату в виде 15 процентов «уральских».

Л. Стругова, специалист по кадрам Никельской дистанции пути:

- Вспоминаю, когда возглавил наше Орское отделение, Б. Плохотнюк, он побывал в нашем хозяйстве и сразу заметил, что техника находится под открытым небом, администрация ютится в ветхом помещении барачного типа. Нашел средства на административное здание, возвели ангар для путевой техники, тем самым создал ремонтникам условия для нормальной работы. Плохотнюк часто выезжает на линии к путейцам, где интересуется не только работой, но и бытом. Если где видит беспорядок, обязательно поправит, проследит, чтобы вовремя завозились продукты, предметы первой необходимости. Имея все это, люди и работают с полной отдачей, стараются не подводить своих руководителей.

С. Коряк - заместитель начальника по кадрам и социальным вопросам СЦБ:

- Б. Плохотнюк, как хозяйственник, просто незаменим, так думают у нас в коллективе. Сотрудники дистанции, нуждавшиеся в жилье, почти все получили благоустроенные квартиры, много построено жилья, его стараниями газифицированы поселки Москва и Степной, микрорайоны Кувандыка, Саракташа, станций Сара и Халилово.

Большое внимание уделяет Борис Владимирович повышению квалификации работников. По штату у нас числится 662 человека, из них в настоящее время 92 человека учатся в институтах и техникумах, причем бесплатно. Даже многие дети наших работников занимаются в вузах без затраты личных денежных средств.

Начальник отделения держит тесную связь с Советом ветеранов, знает их нужды и помогает по силе возможности, хорошо понимает, что эта категория людей много дала пользы в свое время железнодорожному транспорту.

В. Жмак - начальник станции Орск:

- С приходом на отделение и его возглавлением Б. Плохотнюком появилась возможность ввода в эксплуатацию многих объектов на станции Орск. В 1989 году был введен в эксплуатацию

Алимбетовский ход, который был предназначен для развязки грузопотока из Казахстана и Орского узла.

Для исключения тяжелого физического труда регулировщиков скорости движения вагонов в парке «С» построены два поста операторов 3-й тормозной позиции, оборудованных замедлителями, введен в эксплуатацию дополнительный пост дежурного на станции парка «А».

Длительное время составы в парке закреплялись тормозными башмаками. В связи с вводом в эксплуатацию тормозных упоров существенно уменьшился физический труд. Под контролем Плохотнюка был создан вычислительный центр, при помощи которого станция Орск перешла на АСУ СС последней модели, созданы автоматизированные рабочие места. Благодаря финансовой помощи НОДа и техническому прогрессу сегодня станция имеет выход в Интернет, на многих рабочих местах имеются ПЭВМ.

Для работников станции значительно улучшен соцкультбыт: только за 1998 год работники станции Орск получили 32 благоустроенные квартиры. В январе 1999 года к 70-летию пропуска первого поезда через станцию Орск Плохотнюк изыскал возможность подарить нам мебель на сумму 250 тысяч рублей,

Е. Колесникова, председатель Совета клуба «Сударушка»:

- 9 лет назад пенсионеры обратились к начальнику отделения железной дороги Б. В. Плохотнюку с просьбой выделить помещение для организации клуба ветеранов. С тех пор при поддержке Бориса Владимировича работает клуб «Сударушка», здесь создан замечательный хор, в состав которого вошли пенсионерки М. Зерницкая, Р. Егорычева, В. Лаптева, З. Михальчук и многие другие. Идет нам навстречу и руководство Дома культуры железнодорожников, предоставляя помещение, музыку для проведения вечеров отдыха. Со многими вопросами обращались к Б. Плохотнюку и все он решает в положительную сторону. С его помощью для хора приобретены костюмы.

ЭПИЛОГ

Начальнику Орского отделения железной дороги Борису Владимировичу Плохотнюку досталось не такое уж хорошее время. Когда принял отделение, все было налажено, предприятия работали ритмично, знай лишь умело руководи. И он руководил, улучшал бытовые условия железнодорожников, возводились и сдавались в эксплуатацию пяти- и девятиэтажки. Но настало тревожное время, первоначально Горбачевская перестройка, а затем развалился Советский Союз. Россия стала одним из государств Советского Союза. Все бывшие республики хлебнули уже досыта суверинитета. Стали жить намного хуже, чем до перестройки. Наша промышленность стала постепенно замирать. Заводы, фабрики и предприятия уже к концу 1996 года не выпускают продукцию и наполовину, чем в застойные времена. Грузопоток стал уменьшаться по сети железных дорог. Из 150 грузовых поездов, проходящих в сутки по Орскому узлу, уменьшилось в пять раз. Некоторые пассажирские поезда отменились, а наш ходовой Оренбург-Свердловск, ходивший ежедневно с незапамятных времен, стал ходить через сутки. Не по карману стало ездить простому люду в пассажирских поездах. Уже забыли, как ездить к родственникам, а на курорты, санатории и дома отдыха тем более. Жизнь просто замирает. Дикий рынок сжирает все и вся. На отделении что стало? Закрыли четную горочную систему. Законсервировали ее, там лишь остались сторожа. Обводной путь из Алимбетовки до Орска закрыт. Не проработал этот путь и год. Все пошло насмарку. Замерли под локомотивным депо десятки тепловозов, они стали не нужны. Сокращены не только локомотивные бригады, но и слесаря. Безработица свирепствует как в промышленности, так и на железнодорожном транспорте.

Очень в сложное положение попал Плохотнюк, но все же не дал распасться основному костяку специалистов-железнодорожников. Финиш для Орского отделения оказался трагическим. Все, что строили, возводили, пошло насмарку.

В январе 1998 года в связи со слиянием отделений Борис Владимирович Плохотнюк был назначен начальником объединенного Оренбургско-Орского отделения Южно-Уральской железной дороги. Он и на таком посту, где добавилось работы, надежно тянет лямку руководителя и надеется, что еще вернуться хорошие времена и железнодорожный транспорт будет работать как и раньше, как часовой механизм.

От души благодарю в продвижении издания книги замечательных товарищей, которые хорошо понимают, что данная книга необходима подрастающему поколению, чтобы знали они, как трудились люди с начала основания Орского отделения железной дороги.

Первый проявил озабоченность член городского Совета ветеранов войны и труда Свищев

Николай Яковлевич, написавший ходатайство на имя начальника отделения Б. В. Плохотнюка (он в это время сдавал отделение) о необходимости создания книги. Его ходатайство было вежливо отклонено, сославшись на трудности в финансах.

Большую настойчивость проявили заместитель председателя Совета ветеранов регионального отделения железной дороги Василий Николаевич Лобков и председатель Совета Евгений Иванович Грачев. Они ходили на прием к начальнику отделения только что принявшего дела от Б. В. Плохотнюка и смогли убедить, что такая книга нужна и необходима для подрастающего поколения.

На ходатайство была наложена положительная резолюция по выделению денежных средств и как говорится - лед тронулся.

Очень и очень большое спасибо новому начальнику Оренбургского отделения Андрею Петровичу Бахареву, который понял, что ветераны пекутся не о себе, а о подрастающем поколении. А также считает, что история отделения необходима каждому железнодорожнику. Ведь многие не знают, как строилась ветка, каковы были трудности и в каких условиях рождалось Орское отделение.

Хочется отметить отзывчивость работников Орского краеведческого музея, которые с большим вниманием отнеслись к моей просьбе - представить архивный материал. Просьбу удовлетворили. Весь материал изучил и сделал соответствующие записи дореволюционных лет, предвоенных, военных и как трудились железнодорожники в послевоенные будни, наращивая темпы вождения тяжеловесных поездов локомотивными бригадами, а также трудом ремонтников и всеми службами Орского отделения, без которых не обойтись.

Большую помощь оказала смотритель музея Орского отделения железной дороги Егорчева Маргарита Васильевна, которая предоставила серию фотоснимков железнодорожников, внесших неоценимую «лепту» в развитии узла и всего отделения, ушедших в небытие раньше времени, но о них, смотритель музея печется как за родное дитя, чтобы ни одно фото не исчезло, а это очень важно.

Компьютерная верстка: Хисматуллина Ф. М. Корректор Сараева В. В.
Формат А4. Бумага писчая. Заказ № 1385. Тираж 10 шт.
Отпечатано в ОАО «Орская типография», г. Орск, ул. Толстого, 35.