

БАКОВЕЦКИЙ Дмитрий Андреевич

**Начальник Томской железной дороги
с октября 1946 г. по май 1949 г.**

На свет Дмитрий Андреевич появился в 1910 г. на украинской станции Балта Юго-Западной железной дороги. Родители всю жизнь проработали на «железке». С нею с первых же дней существования оказалась связана и судьба самого Д.А. Баковецкого. До отроческого возраста с семьей отца Дмитрий кочевал с одной



станции Юго-Западной железной дороги на другую. Но в четырнадцать лет детство Дмитрия фактически закончилось. После семилетки отец отдал его в школу ФЗУ получать профессию. Четыре года он учился и параллельно работал, сначала котельщиком, потом помощником машиниста в депо станции Бирзула Юго-Западной железной дороги, посещал курсы по подготовке в вуз. А в 1929 г. Дмитрий Баковецкий поступил на эксплуатационный факультет Ленинградского политехникума путей сообщения.

Карьера у Дмитрия Андреевича действительно складывалась весьма удачно.

В декабре 1931 г. его направили после политехникума в Жмеринку и назначили дежурным по станции. В Жмеринском отделении Д.А. Баковецкий проработал до 1934 г., успев побывать не только дежурным, но и заместителем начальника и начальником станции Греганы. В 1934 г. его перевели заместителем начальника Гайворонского эксплуатационного района, а позже – службы движения станции Гайворон.

В 1935 г. Дмитрия Андреевича вызвали в Наркомат путей сообщения на аттестационную комиссию, которую он успешно прошел и получил назначение на должность начальника внеклассной станции Дарница. Было ему тогда 26 лет. Всего же на Юго-Западной железной дороге Д.А. Баковецкий проработал без перерыва до 1937 г. и дошел до должности начальника Шепетовского отделения службы движения. Трудился Дмитрий Андреевич все это время неплохо, и в 1936 г. заработал первый свой орден «Знак Почета».

В 1937 г. Д.А. Баковецкий по приказу Наркомата путей сообщения был перемещен на Ашхабадскую железную дорогу. Здесь Дмитрий Андреевич тоже проработал шесть лет, занимая последовательно должности начальника Ашхабадского отделения службы движения, заместителя начальника службы

движения дороги, а потом – заместителя начальника и, наконец, начальника Ашхабадской железной дороги.

В знойной Туркмении застала его Великая Отечественная война. Оттуда в военные годы шли эшелоны с продовольствием, обмундированием, боевой техникой, свежими формированиями, а в тыл везли раненых, эвакуированных, потрепанные в боях воинские части на переформирование. Не хватало подвижного состава, людей, но требовалось обеспечивать бесперебойное движение поездов, ритмичную работу дороги – и Д.А. Баковецкий обеспечивал, обнаруживая в себе качества энергичного, волевого, грамотного командира, умеющего в экстремальных условиях организовать и мобилизовать большой производственный коллектив на выполнение труднейших задач.

Непосредственным участником боевых действий Д.А. Баковецкого не назовешь, тем не менее на фронте он побывал. В августе 1943 г. Дмитрия Андреевича командировали в Польшу, в Люблин, советником полномочного представителя СССР при Польском комитете национального освобождения и уполномоченным Наркомата путей сообщения на 1-м Белорусском фронте. Больше года Д.А. Баковецкий руководил восстановлением железных дорог и налаживанием движения на освобожденной советскими войсками территории этой страны. И только в ноябре 1944-го, после передачи управления польскими железными дорогами Польскому правительству, он отбыл в Союз.

На родине его ждало назначение начальником Кишиневской железной дороги. Но здесь ему долго проработать не дали, и через год, в 1945 г., при организации округов, назначили заместителем начальника Урало-Сибирского округа железных дорог.

Позади осталась тяжелая военная пора, в которую Д.А. Баковецкий проявил себя с самой лучшей стороны, о чем свидетельствуют присвоенные ему высокие награды: ордена Трудового Красного Знамени (1943), Ленина (1945), медали «За оборону Кавказа», «За победу над Германией», «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941 – 1945 гг.». Но вскоре окажется, что еще более трудные времена ждут его впереди...

22 октября 1946 г. приказом министра путей сообщения генерал-директора движения III ранга Д.А. Баковецкого назначили начальником Томской железной дороги вместо Т.Т. Пушкина.

Томская магистраль стала четвертой в трудовой жизни Д.А. Баковецкого. Принял он новую свою дорогу не в лучшем состоянии. Не зря же, наверное, его предшественника сняли с должности в первую очередь «как не обеспечивающего работу дороги». И не в лучшее время. Надвигалась сибирская зима

с морозами и снежными заносами, а к зиме Томская железная дорога оказалась подготовлена плохо. Поэтому и стала зима 1946–1947 г. для нового начальника большим испытанием.

В то же время из-за изношенности железнодорожного пути скорость движения на магистрали не превышала 40–45 км/ч. Естественно, что при неуклонном возрастании объема перевозок и при существовавшей тогда слабой технической базе железные дороги Западной Сибири с ними не справлялись. Зимой ситуация резко усугублялась сибирскими климатическими условиями. От морозов, которые в послевоенные годы доходили до пятидесяти градусов, лопались подчас даже рельсы, происходили сходы вагонов с путей и крушения. Только в зиму 1946–1947 г. их на разных участках Томской дороги произошло около десятка.

Немудрено, что Д.А. Баковецкий, получив в наследство изношенное, неподготовленное к зимовке хозяйство и не имея опыта работы в таких специфических условиях, свою первую зиму в качестве начальника Томской железной дороги «успешно» провалил.

В «Листе служебной аттестации», подписанном начальником Урало-Сибирского округа железных дорог Егоровым 26 апреля 1947 г., в частности, отмечалось: «В зиму 1946–1947 гг. тов. Баковецкий впервые работал на крупной дороге и в трудных условиях зимы, не проявил достаточной стойкости и умения в преодолении трудностей, в силу чего ему пришлось оказывать повседневную помощь с пребыванием руководства Округа на дороге».

В начале мая 1947 г. Коллегия МПС признала работу Томской железной дороги неудовлетворительной. Такая оценка была дана в связи с тем, что магистраль в минувшую зиму и весну систематически не выполняла плана погрузки и перевозок угля, черных металлов, леса, зерна, цемента и других важнейших грузов. Случилось это, по мнению Коллегии, из-за резкого ухудшения использования подвижного состава, потому что накануне зимы дорогу не укомплектовали кадрами массовых профессий, и что здесь не велось «настойчивой борьбы с текучестью рабочей силы, по-настоящему не насаждали во всех звеньях железную дисциплину».

Д.А. Баковецкий выводы для себя сделал. На укрепление трудовой дисциплины он, безусловно, обратил самое серьезное внимание. Однако главные усилия направил на усиление пропускной способности дороги, без чего просто

немыслим был какой-либо прогресс в дальнейшей работе. Благо и Коллегия МПС прекрасно это понимала, утверждая большой план по капитальному строительству и реконструкции Томской дороги на 1947 г.

С особой остротой встал вопрос о строительстве дополнительных железнодорожных линий, разгружающих главный ход Омск – Новосибирск. В 1947 г. было возобновлено сооружение Южно-Сибирской магистрали. Велось оно первоначально на участках Артышта – Алтайская и Барнаул – Кулунда. Одновременно увеличивалась пропускная способность уже имеющихся линий, прежде всего, за счет реконструкции железнодорожного пути. Активно начало развиваться станционное хозяйство. На Инской, например, в 1947 году произвели капитальный ремонт механизированных горок. Велась на Томской дороге под руководством Д.А. Баковецкого серьезная работа по внедрению средств механизации. Регулярно пополнялся сильно износившийся за годы войны вагонный парк. В 1947 г. весь паровозный парк дороги также был переведен на хозрасчет. Изменения в лучшую сторону происходили и в других хозяйствах железнодорожных служб. Значительное место отводилось внедрению передовой технологии и передовых методов ведения труда, из которых по-прежнему широко применялся «лунинский».

Все это вместе благотворно сказалось на работе дороги и общем ее состоянии. Две последующие зимы пережили куда спокойнее, хотя полностью избежать сбоев в продвижении поездов все же не удалось, и экономические результаты довольно скоро стали видны. В 1947 г. Томская железная дорога впервые за многие годы перевыполнила как общий план погрузки, так и всех основных видов груза: угля, металла, леса, руды и т.д. Основные предприятия дороги успешно завершили годовую программу.

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК КУЗБАССА

ОРГАН УПРАВЛЕНИЯ И ДОРПРОФСОЖА ТОМСКОЙ ЖЕЛ. ДОР.

№ 25 (2981)
Четверг
27
февраля
1947 г.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ ТОМСКОЙ ПОДДЕРЖИВАЮТ ВЕЛИКИЙ ПОЧИН ЛЕНИНГРАДЦЕВ

ТОМСКАЯ—ОМСКАЯ

Соревнование двух магистралей

Наши обязательства

**Годовой план—к
30-й годовщине
Октября**

Коллектив станции Анжерская за 25 дней февраля перевыполнил задание по погрузке угля на 1178 вагонов. Этот успех обеспечен, благодаря слаженной работе всех сил.

В новом, 1947 году Родина предлагает железнодорожникам еще держать в пределах нормы. План

Железнодорожники Томской магистрали решили в 1948 г. бороться за дальнейший подъем в работе по обеспечению перевозок, а также за выполнение послевоенной пятилетки в четыре года. И добились определенных успехов. Рассмотрев итоги Всесоюзного социалистического соревнования за январь 1948 г., ВЦСПС и МПС признали победителем Томскую железную дорогу, которой было вручено знамя Совета Министров СССР. Это достижение стало, пожалуй, пиком успешной деятельности Д.А. Баковецкого в качестве руководителя магистрали.

В том же году в августе работа Томской дороги резко ухудшилась. Снизились темпы погрузки угля металлургического сырья и других грузов. На что МПС немедленно отреагировало приказом, где дало суровую оценку сложившейся ситуации, указывая в числе главных причин отставания дороги неудовлетворительную организацию работы, невыполнение заданных параметров движения поездов, слабую дисциплину, ухудшение использования паровозов, многочисленные случаи брака.

Производственную деятельность магистрали на протяжении всей второй половины 1948 г. продолжало лихорадить. И причиной тому в немалой степени был сам Д.А. Баковецкий.

Роль личности командира производства, особенно такого, как железная дорога с ее спецификой, жесткой структурой и иерархией, с ее исключительной важностью в народном хозяйстве страны, весьма высока. О личности Д.А. Баковецкого известно по большей части из служебных характеристик и прочих документов. Но обратим внимание, как менялся их тон за период работы Дмитрия Андреевича начальником Томской железной дороги.

В характеристике парткома Управления Томской железной дороги от 11 ноября 1946 г. отмечалось, что новый ее начальник за короткое время *«показал себя волевым, энергичным и инициативным руководителем, требовательным к себе и подчиненным, что он «настойчиво борется за укрепление трудовой и государственной дисциплины», «принимает активное участие в общественно-политической жизни, своевременно реагирует на мероприятия, проводимые партийным комитетом».* Менее чем через полтора года в характеристике той же парт-организации от 4 июня 1948-го начинают звучать и другие ноты: *«...Одним из серьезных недостатков в работе у т. Баковецкого нужно считать чрезмерное самомнение, что иногда мешает ему использовать повседневную помощь партийных организаций, общестественности...»* Все это пока не мешало Дмитрию Андреевичу «соответствовать занимаемой должности».

Но в справке начальника Управления руководящих кадров МПС Чернышева, появившейся в мае 1949 г.,

накануне снятия Д.А. Баковецкого с должности, Дмитрий Андреевич подвергается форменному разносу. Ему пеняют на то, что он *«склонен преувеличивать трудности», что «хорошее приписывает к заслугам себе, а плохое относит за счет других», что «при решении вопросов работы на своих заместителей и актив не опирается».* Обвиняют Д.А. Баковецкого и в том, что он *«не выполняет «постановления Коллегии МПС в части идейно-политического воспитания командного состава»* и еще в том, что *«в практических действиях т. Баковецкий игнорирует решения бюро Новосибирского обкома ВКП(б)».*

Отметим одну деталь: все обвинения фактически обходят сферу конкретной производственной деятельности Д.А. Баковецкого, хотя много говорится о взаимоотношениях начальника дороги с его заместителями и партийными органами. И видно, что налицо весьма распространенный кадрово-номенклатурный конфликт: начальник дороги пытался создать свою управленческую команду, сменив в первую очередь оставшихся ему в наследство заместителей, которых поддерживали определенные силы в министерстве и обкоме. Тем более что заместители были «своими», а Д.А. Баковецкий – «человеком со стороны».

Это противостояние для Дмитрия Андреевича закончилось, в итоге, поражением. Вероятно, не хватило ему опыта аппаратных игр, где в цене не обязательно талант и деловые качества. Он ведь всегда был практиком, а не кабинетным управленцем с гибким хребтом. Подвел его и собственный характер человека сложного, неоднозначного, иной раз непоследовательного и даже противоречивого в поступках и решениях. Но, как бы там ни было, к маю 1949 г. Д.А. Баковецкого «дожали».

24 мая 1949 г. приказом министра путей сообщения СССР генерал-директор III ранга Д.А. Баковецкий был освобожден от должности начальника Томской железной дороги. Но вскоре он опять оказался на родной Украине. С учетом его большого опыта руководящей работы по организации движения поездов и высоких деловых качеств Д.А. Баковецкого уже в начале июля 1949 г. назначили начальником Управления движения, грузовой и пассажирской работы Донецкого округа железных дорог.

О дальнейшей судьбе Д.А. Баковецкого известно лишь то, что она осталась связанной с железной дорогой. Ну а в истории Томской (впоследствии Западно-Сибирской) железной дороги Дмитрий Андреевич Баковецкий остался памятен тем, что сумел в труднейших условиях первых послевоенных лет начать перестройку самой грузонапряженной магистрали, нацелить и сориентировать ее на задачи мирного времени, связанные с подъемом народного хозяйства и дальнейшим ростом железнодорожных перевозок.

В сентябре 1947 г. отдел электрификации Томской железной дороги преобразован в службу электрификации.

1 апреля 1947 г. участок пути от Алейской до Семипалатинска – 8-е Рубцовское отделение – передан в ведение Туркестано-Сибирской дороги.

Начальником Барнаульской дистанции связи назначен Владимир Дмитриевич Каратуха.

20 октября 1947 г. начальником Омского отделения Омской железной дороги назначен Константин Николаевич Голиков. Работал в этой должности по 30 октября 1950 г. Позднее, в период с 1954 по 1958 гг. Константин Николаевич возглавлял Омскую железную дорогу.



К.Н. Голиков

В 1947 г. создано Омское пассажирское вагонное депо.

Приказом начальника Омской железной дороги в 1947 г. было произведено разделение вагоноремонтного пункта Омск-Сортировочный. Было создано отдельное пассажирское вагонное депо Омск, которое занималось ремонтом только пассажирских вагонов.



Процесс обмывки вагонов в Омском вагонном депо

11 июля 1948 г. в районе станции Анатолий (линия Алтайская – Артышта) произошла встреча строителей железной дороги, которые одновременно вели линию навстречу друг другу – со стороны станций Артышта-II и Смазнево.

В 1948 г. жилищные отделы дорог (НЖ) преобразованы в службы зданий и сооружений (НГС), а жилищно-ремонтные конторы (НЖЧ) – в дистанции зданий и сооружений (НГЧ). На Омской железной дороге созданы Омская, Ишимская, Петропавловская, Барабинская и Славгородская дистанции зданий и сооружений.

29 сентября 1948 г. принято Постановление ЦК ВКП(б) «Об организации политотделов на железнодорожном транспорте». Вновь введенные (в третий раз) политотделы на транспорте ставили целью улучшить воспитательную работу в трудовых коллективах. Они частично разгрузили руководство дороги от политической работы, позволив ему целиком сосредоточиться на технических и организационных вопросах.

6 декабря 1948 г. состоялся первый на сети дорог СССР сеанс радиосвязи с машинистом движущегося локомотива. Беседа велась между министром путей сообщения Б.П. Бещевым непосредственно из Москвы и машинистом паровоза № 706-73 В.М. Барбашиным, ведущим локомотив на участке Омск – Татарская, во время сетевого совещания МПС СССР.

В послевоенные годы началась замена устаревших устройств связи и СЦБ для увеличения пропускной способности дороги, обеспечения безопасности движения и мобильного управления сложным потоком грузов. В 1947–1948 гг. коллектив Омской дистанции связи провел радиофикацию путевых будок и казарм на Омском отделении дороги. Воздушные линии заменялись на кабельные. Для улучшения оперативного управления на Омском узле впервые применили поездную радиосвязь с дежурным по станции и поездным диспетчером.

В январе 1949 г. начато строительство системы путевой автоблокировки на участке Барнаул – Алейская. Дистанция связи разделена на два участка: 9-я Барнаулская: Алейск – Черепаново, Укладочный – Тягун и 8-я Алтайская: Барнаул – Алтайская – Бийск.

Февраль 1949 г. На угольном складе станции Барнаул смонтирована скреперная установка подачи угля для снабжения паровозов. Эта установка заменила труд 22 грузчиков, уменьшила время на снабжение паровозов и дала экономический эффект более 400 000 рублей в год.

С мая 1949 г. по август 1955 г. начальник Томской железной дороги – Петр Григорьевич Муратов.

П.Г. Муратов



10 августа 1949 г. начальником Омской железной дороги назначен Николай Павлович Стельмаков. Он руководил дорогой до 28 июля 1951 г.

Н.П. Стельмаков



В 1949 г. начальником Славгородского отделения дороги назначен А.А. Учакин.

2 января 1950 г. Приказом министра путей сообщения электромеханик Рубцовской дистанции связи и СЦБ Иван Павлович Кузьменко был награжден третьим значком МПС «Почетному железнодорожнику».

И.П. Кузьменко



30 октября 1950 г. начальником Омского отделения Омской железной дороги назначен В.М. Ковбасинский. Василий Матвеевич руководил Омским отделением дороги почти 20 лет – до 20 октября 1969 г.



В.М. Ковбасинский

Родился Василий Матвеевич на Украине, и уже в 14 лет пришел работать учеником слесаря на паровозоремонтный завод в Киеве. Работал кочегаром, помощником машиниста и машинистом, а к 1936 г. стал начальником паровозного депо Дарница. В годы войны, руководя паровозным депо Курган, В.М. Ковбасинский самоотверженным трудом заслужил боевой орден Красной Звезды, медаль «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.» и звание «Почетный железнодорожник». В 1947 г. был переведен на должность начальника паровозного депо Омск. Здесь Василий Матвеевич проявил себя как настоящий хозяин и руководитель. Он стал одним из инициаторов внедрения в депо хозрасчета у паровозных бригад. А в 1949 г., вместе с единомышленниками, Ковбасинский перевел на самостоятельный баланс все цеха депо. Предприятие стало рентабельным, работало с экономией. Этот опыт получил широкое распространение на многих предприятиях сети дорог СССР.

На посту начальника Омского отделения дороги профессиональные и организаторские способности В.М. Ковбасинского были реализованы в полной мере. Важнейшей из задач стало внедрение электрической тяги как неперемного условия роста грузооборота, увеличения пропускной способности отделения. За время его руководства было улучшено путевое хозяйство, качественно изменился состав локомотивного и вагонного парков. На станции Московка построено

МУРАТОВ Петр Григорьевич

Начальник Томской железной дороги с мая 1949 г. по август 1955 г.



П.Г. Муратов был коренным сибиряком и имел большой опыт работы на стальных магистралях Сибири и Урала.

...В 1910 г. крестьянин Тульской губернии Григорий Муратов, отчаявшись прокормить многодетную семью, где было пятеро детей, покинул родное село Дичня и в поисках лучшей доли отправился

в Сибирь. Осел он на станции Иркутск-II, где устроился в паровозное депо. Работал сначала чернорабочим, потом кочегаром, помощником машиниста, и машинистом. Здесь, в пригородном поселке Иннокентьевский (сегодня это часть Ленинского района Иркутска) 17 октября 1910 г. и родился Петр Григорьевич Муратов.

После окончания семилетней школы раздумий, что делать дальше, не было: отец – паровозник, и вся жизнь в этом иркутском предместье так или иначе связана с железной дорогой. В 1927 г. он поступил в школу фабрично-заводского ученичества при паровозном депо станции Иркутск-II. А в конце 1929 г., получив специальность слесаря по ремонту паровозов, начал в том же депо осваивать профессию на практике. Работал Петр добросовестно, слесарь из него получался неплохой, но очень хотелось учиться дальше. Поступил на вечерние курсы по подготовке в вуз. А с сентября 1931 г., успешно сдав вступительные экзамены, был зачислен в Томский электромеханический институт инженеров железнодорожного транспорта.

Студенческая жизнь в железнодорожном вузе протекала не беззаботно: большие учебные нагрузки, дисциплина, а главное то, что теория обязательно сопровождалась серьезной практикой. Во время прохождения таких практик, а еще во время своих очередных отпусков Петр Муратов обычно ездил помощником машиниста. А в 1934-м, получив право самостоятельного управления паровозом, более года проработал машинистом.

Пять институтских лет пролетели незаметно. И вот в 1936 г. у него на руках диплом инженера-механика паровозного хозяйства, направление на работу в родное депо станции Иркутск-II – «для использования по Вашему усмотрению» – и аванс в 450 рублей.

«Использовали» молодого специалиста поначалу в качестве бригадира и мастера по ремонту паровозов. Всего через полгода, в феврале 1937 г. он становится заместителем начальника паровозного депо Иркутск-II. Но и на этой должности грамотный, обладающий хорошими организаторскими способностями и энергичный инженер долго не задерживается. В июне 1937 г. П.Г. Муратова назначают начальником паровозного депо Тайшет Восточно-Сибирской железной дороги. Через год он вступил в партию, хотя кандидатом в ней состоял с 1931 г. – полоса массовых чисток и репрессий на несколько лет задержали его прием. В Тайшете П.Г. Муратов проработал до октября 1939 г., а потом еще год возглавлял паровозное депо Нижнеудинск той же дороги.

А время было тревожное. На дальневосточных рубежах СССР зашевелились японские милитаристы и даже попытались вторгнуться на территорию нашей страны в районе реки Халхин-Гол. В связи с этим началась срочная переброска военной техники и грузов на Дальний Восток, в обеспечении которой самое активное участие принял и начальник Тайшетского, а потом и Нижнеудинского депо П.Г. Муратов. За выполнение особых заданий, связанных с событиями на реке Халхин-Гол, он был награжден орденом Ленина.

В октябре 1940 г. П.Г. Муратов пошел на повышение: его назначили начальником паровозной службы Восточно-Сибирской железной дороги. В этой должности проработал он до 1944 г. Шла Великая Отечественная война, и, естественно, все силы приходилось отдавать на организацию бесперебойных перевозок для действующей армии и оборонной промышленности. В том числе и... в прифронтовой полосе. А дело в том, что в марте 1944 г. П.Г. Муратова назначили заместителем начальника оперативной группы Латвийской железной дороги, где он принял самое деятельное участие в организации прифронтовых перевозок и в подготовке к восстановлению ее разрушенного хозяйства. За эту работу П.Г. Муратова наградили орденом Отечественной войны I степени.

Из Прибалтики путь его лежал в Челябинск. В августе 1944 г. его назначают начальником паровозной службы Южно-Уральской железной дороги. На этой магистрали П.Г. Муратов пройдет еще две ступени служебной лестницы: в конце 1947 г. станет главным инженер-заместителем начальника, а в сентябре 1948-го – первым заместителем начальника Южно-Уральской железной дороги.

С окончанием Великой Отечественной войны стальные магистрали страны переводили стрелки на мирные рельсы, и приходилось прилагать огромные усилия для перестройки всей работы. Давалась она нелегко, тем не менее под руководством и при

непосредственном участии П.Г. Муратова были разработаны и осуществлены крупные организационно-технические мероприятия по наращиванию пропускной и провозной способности Южно-Уральской железной дороги.

Не в последнюю очередь и это обстоятельство дало основание министру путей сообщения Б.П. Бецеву ходатайствовать перед ЦК ВКП(б) об утверждении П.Г. Муратова начальником Томской дороги, обращая при этом внимание на то, что последний, *«занимая продолжительное время командные должности на сложных участках железнодорожного транспорта дорог Сибири и Урала, проявил себя хорошим организатором, технически грамотным и авторитетным командиром, способным обеспечить работу с большим объемом».*

24 мая 1949 г. Приказом министра путей сообщения за № 345 директор-полковник тяги П.Г. Муратов был освобожден от работы первого заместителя начальника Южно-Уральской и назначен начальником Томской железной дороги.

Прежний ее руководитель Д.А. Баковецкий передал П.Г. Муратову магистраль с немалым числом нерешенных проблем, но успел начать реорганизацию, связанную с новыми социально-экономическими задачами при переходе народного хозяйства страны на мирную жизнь. Новый командир Томской дороги продолжил, прежде всего, курс на расширение и серьезное техническое перевооружение дороги для значительного увеличения ее пропускных и провозных возможностей.

Активно развивалось и станционное хозяйство, и оно теперь не только реконструировалось. Как на действующих, так и на новых линиях стали появляться новые станции: Иня-Восточная, Междуреченск, Ребриха, Мыски, Заринская и др.

Вожделение тяжеловесных поездов позволило значительно увеличить пропускную и провозную способность отдельных участков дороги, значительно меньшим числом локомотивов выполнить больший объем работы и сэкономить топливо. К 1955 г. более 40% грузовых поездов были тяжеловесными. В эти годы Томская дорога дала немало мастеров скоростного вождения тяжеловесных поездов, таких как И. Баранов, П. Усанов, П. Шолкин, В. Петров, А. Парфенов, А. Павлов А. Сазонов и др. Широкое распространение получило на рубеже 1940-50-х годов движение машинистов-«пятисотников», соревновавшихся за достижение пятисоткилометрового пробега локомотива в сутки.

В годы 5-й пятилетки, на которые в основном и приходится руководство П.Г. Муратова, Томская железная дорога, работала достаточно устойчиво и стабильно. Регулярно перевыполнялся план погрузки, ежегодно сверх плана грузились десятки тысяч

вагонов с углем, коксом, рудой, металлом, нефтепродуктами, зерном, товарами народного потребления. Улучшались и многие качественные измерители, например, использование подвижного состава и локомотивного парка, оборот вагонов, участковая и техническая скорости. От 80 до 90% всех поездов следовало в эти годы по графику, который, как известно, является основным законом работы железнодорожного транспорта. За всем этим стоял самоотверженный труд десятков тысяч работников магистрали самых разных профессий. И то, что 750 лучших ее работников, среди которых были машинисты паровозов, путевые обходчики, диспетчеры, дежурные по станции, руководители разного уровня, отметили в 1951 г. высшей наградой родины – орденом Ленина, – красноречиво тому подтверждение. Коллективы многих предприятий Томской дороги в 5-й пятилетке неоднократно выходили победителями во Всесоюзном социалистическом соревновании железнодорожников, получали знамена Совета Министров СССР, ВЦСПС и МПС.

Большая в этом была, безусловно, и заслуга самого П.Г. Муратова, организовывавшего слаженную, ритмичную и качественную работу гигантского производственного механизма магистрали, чутко улавливавшего передовой опыт и творческую инициативу и горячо их поддерживавшего.

П.Г. Муратов стремился постоянно повышать собственный научно-технический уровень, находя время и силы для научной работы. В начале 1955 г. на ученом совете Томского политехнического института им. С.М. Кирова он защитил диссертацию на соискание ученой степени кандидата технических наук по актуальной для железнодорожного производства того времени теме: «Влияние изгари и угольной пыли на боксование паровозов при низких температурах».

Большое внимание как начальник дороги П.Г. Муратов уделял социально-бытовой сфере ее жизнедеятельности. Строительно-монтажные конторы Томской магистрали в начале 1950-х годов развернули широкое жилищное строительство и сооружение объектов соцкультбыта. За время 5-й пятилетки было сдано около 25 тысяч квадратных метров жилья, полтора десятка школ несколько детсадов, магазинов и столовая. Дорога располагала двумя десятками домов культуры, двумя стадионами, многими спортплощадками, лыжной базой, десятками библиотек и стационарных киноустановок. Организовывались пионерские лагеря для детей железнодорожников, большие средства шли на санаторно-курортное лечение. На самые отдаленные полустанки, в дома путевых обходчиков приходило радио. В общем, делалось все возможное для создания необходимых условий труда и отдыха работников магистрали.

Личные заслуги П.Г. Муратова в обеспечении нормальной работы крупнейшей российской железной дороги правительством были оценены по достоинству. За время работы на Томской магистрали он награждался орденом Трудового Красного Знамени (1953), медалями «За трудовую доблесть», «За освоение целинных земель». Два раза ему присваивалось персональное звание высшего начальствующего состава железнодорожного транспорта: при вступлении в должность начальника Томской дороги Петр Григорьевич стал генерал-директором тяги III ранга, а в конце августа 1953-го – генерал-директором тяги II ранга.

Не стоит, однако, думать, что все в производственной деятельности П.Г. Муратова было гладко и безоблачно. Награды и звания – это результат, вершина, в основании которой бесконечная рутинная работа, где не только начальник постоянно спрашивает с подчиненных, но и с него огромный спрос за все, что делается на дороге. И прежде всего – за выполнение планов, графиков движения, производственной дисциплины.

С дисциплиной на Томской дороге дела обстояли не совсем благополучно, вследствие чего магистраль по состоянию безопасности оказалась одной из худших на сети дорог. Коллегия МПС остро критиковала начальника Томской дороги за ослабление внимания к безопасности движения и не раз наказывала его. В личном деле П.Г. Муратова можно найти не один приказ МПС, где ему объявляется выговор то «за... непринятие мер к оборудованию локомотивов автостопами, имевшимися в наличии на Томской ж.д, то за «...непринятие необходимых мер к обеспечению безопасности движения поездов, вследствие чего в январе 1952 г. на Томской дороге произошло 7 крушений, то за «...за систематический срыв подачи вагонов под погрузку угля», то еще за какой-либо производственный сбой. Все это являлось обычной нормальной практикой, неотъемлемой частью повседневной работы, двумя сторонами одной медали. Из критических замечаний делались соответствующие выводы, наказания искупались хорошей работой.

Более шести лет П.Г. Муратов руководил Томской магистралью. Как писал в июле 1955 г. в ЦК КПСС министр путей сообщения Б.П. Бещев, рекомендуя Петра Григорьевича на новую должность, он *«по работе на Томской железной дороге зарекомендовал себя хорошим организатором, инициативным и подготовленным командиром»*. А рекомендовали Петра Григорьевича в аппарат МПС. И вот в августе 1955 г. в связи с назначением его начальником Главного управления локомотивного хозяйства МПС А.Г. Муратов расстался с Томской железной дорогой и переехал из Новосибирска в Москву.

На новом месте Петру Григорьевичу тоже хватало дел. 6-я пятилетка стала периодом серьезной технической реконструкции железнодорожного транспорта на основе широкого внедрения электрической и тепловой тяги, в которой П.Г. Муратов принимал самое непосредственное участие. Более того, его плодотворная работа способствовала быстрейшему решению сложных практических проблем, возникавших в связи с заменой в массовом порядке паровозов на электровозы и тепловозы.

В 1959 г. П.Г. Муратов получил новое повышение: стал заместителем министра путей сообщения. Он курировал работу Главных управлений МПС локомотивного и вагонного хозяйства, электрификации и энергетического хозяйства, по ремонту подвижного состава и производству запасных частей.

Параллельно Петр Григорьевич длительное время возглавлял Центральное правление научно-технического общества железнодорожного транспорта и секцию по транспорту выставочного комитета ВДНХ СССР, проводя значительную работу по пропаганде новейших достижений науки и техники, экономических знаний, показу и внедрению достижений новаторов. Эта сторона его деятельности была отмечена золотой медалью ВДНХ и Почетной грамотой ВСНТО с занесением в Книгу почета.

Нельзя не сказать еще об одной стороне жизни П.Г. Муратова – общественной. Он избирался членом Новосибирского обкома КПСС, депутатом областного и городского Советов депутатов трудящихся, членом ЦК профсоюзов рабочих железнодорожного транспорта, делегатом краевых, областных, городских и районных конференций, съездов профсоюза рабочих железнодорожного транспорта и съездов профсоюзов СССР. И Почетная грамота Президиума ВЦСПС в досье Петра Григорьевича видится на этом фоне фактом совершенно закономерным.

Деятельность П.Г. Муратова в «министерский» период его жизни была отмечена значком «Почетному железнодорожнику», и еще одним орденом – «Знак Почета» (1966).

17 лет проработал П.Г. Муратов в аппарате Министерства путей сообщения. Возраст и здоровье давали о себе знать, и Петр Григорьевич подал рапорт об отставке. В сентябре 1972 г. он был освобожден от обязанностей заместителя министра путей сообщения в связи с уходом на пенсию. С этого времени он стал персональным пенсионером союзного значения.

Однако сидеть без дела на заслуженном отдыхе не стал. Вскоре устроился во Всесоюзный заочный институт инженеров железнодорожного транспорта на должность старшего преподавателя. И более пяти лет передавал новому поколению руководящих кадров свой богатейший опыт.

13 октября 1984 г. Петр Григорьевич Муратов ушел из жизни. А плоды десятилетий его подвижного труда на железных дорогах страны, способствовавшего их совершенствованию и развитию, остались.

СТЕЛЬМАКОВ Николай Павлович

**Начальник Омской железной дороги
с августа 1949 г. по июль 1951 г.**

Николай Павлович Стельмаков родился в 1910 г. в селе Благовещенье Шавельского уезда Ковенской губернии. В 1914 г., в момент наступления немцев, семья переехала в город Орел, где глава семьи тяжкий крестьянский труд менял на отнюдь не более легкий труд рабочего. Через несколько лет отец из-за инвалидности устроился монтером телефонной сети. От отца у Николая на всю жизнь была и привычка к труду, и уважение к людям труда. В 1919 г. семья переехала в город Мелитополь. Отец вследствие инвалидности работать больше не мог, а мать всю жизнь была домохозяйкой. Родители находились на его иждивении, пока он не похоронил их в Мелитополе, в 1937 г. – отца и в 1943 г. – мать. Было у Николая Стельмакова еще три брата.



В 1925 г., окончив семилетку, Николай поступает в ФЗУ при депо станции Мелитополь Сталинской железной дороги. Окончив училище в 1929 г., работает в Мелитопольском депо помощником машиниста, а затем освобожденным секретарем комсомольской организации узла, потом полгода руководит бригадой по ремонту паровозов. В 1930 г. направляется ЦК ЛКСМУ на комсомольскую работу в Донбасс, на шахту в Макеевке. После отзыва железнодорожников на транспорт вновь возвращается в депо Мелитополь и работает машинистом паровоза.

Тяга к учебе Стельмакова находилась в русле потребности железнодорожного транспорта в грамотных высококвалифицированных специалистах. В 1931 г. он поступает в Днепропетровский институт инженеров транспорта по специальности «Инженер-механик паровозного хозяйства». После окончания его с отличием в 1937 г. работает в Центральном управлении паровозного хозяйства НКПС в качестве инженера-диспетчера, начальника сектора эксплуатации и начальника Урало-Сибирского отдела ЦТ. Затем его в феврале 1939 г. направляют на Рязано-Уральскую железную дорогу. Там он работает до

января 1944 г. в должности заместителя начальника паровозной службы и начальника отделения паровозного хозяйства в Саратове.

В 1944 г. Николая Павловича назначают заместителем начальника Северной железной дороги.

За напряженный самоотверженный труд в годы войны и «за выполнение заданий по воинским перевозкам» Н.П. Стельмакова Верховный Совет СССР награждает орденами и медалями: в 1942 г. медалью «За трудовую доблесть», в 1943 г. орденом Трудового Красного Знамени, в 1945 г. медалями «За освобождение Советского Заполярья» и «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.».

В октябре 1947 г. Николая Павловича направляют на учебу в Академию железнодорожного транспорта, по окончании которой в Министерстве путей сообщения решают назначить его начальником Омской железной дороги.

Министр Б.П. Бещев шлет на Стельмакова представление в ЦК ВКП(б) П.К. Пономаренко:

«Министерство путей сообщения просит:

Утвердить тов. Стельмакова Николая Павловича начальником Омской железной дороги...

Тов. Стельмаков технически грамотный командир, обладает организаторскими способностями, имеет опыт руководящей работы, с обязанностями начальника Омской железной дороги справится.

Министр путей сообщения Б. Бещев».

В августе 1949 г. Николай Павлович Стельмаков становится начальником Омской магистрали. И сразу же после академической атмосферы, где главное было усвоить материал и сдать все зачеты и экзамены, окунается в атмосферу сибирской дороги, для которой главное на тот момент заключалось в подготовке дороги и всех ее служб к очередной долгой и суровой зиме.

Начальнику дороги приходится много времени проводить в разъездах по линиям и станциям. В конце 1940-х – начале 1950-х годов одной из главных задач Омской железной дороги, как и других дорог сети, стало сооружение новых линий и увеличение пропускной способности уже имеющихся. В связи с этим проводились большие работы по усилению мощности пути и его переустройству с использованием тяжелых типов рельсов и щебеночного балласта. Тяжелые дорожные работы пошли гораздо скорее, когда стал использоваться путеукладочный кран инженера Платова. Стельмаков приложил много усилий к его внедрению на дороге.

Стало развиваться станционное хозяйство, без которого невозможно было увеличить пропускную и провозную способность магистрали. Появилась новая станция – Московка.

Очень часто Николай Павлович бывал в Барабинске, где курировал работу связистов Барабинской дистанции связи, где для улучшения оперативной работы поездных диспетчеров на участке Барабинск – Чулымская они впервые на сети дорог страны оборудовали все локомотивы радиостанциями типа ЖР-1. На участке был организован цех поездной радиосвязи, а также радиопроводной канал «локомотив – диспетчер».

Как и в предыдущие годы существования Транссиба, главной тяговой силой на магистрали в годы четвертой пятилетки оставался паровоз. Тогда же широкое распространение на сети дорог получает движение машинистов-«пятисотников», соревновавшихся за достижение пятисоткилометрового пробега локомотива в сутки.

Новые подходы к своей работе искали и находили путейцы. Дорожный мастер Вагайской дистанции Омской железной дороги А. Удалов впервые на сети дорог организовал планово-предупредительный ремонт пути в зимнее время. Вскоре опыт дорожного мастера распространился по всем железным дорогам страны. А. Удалову в 1951 г. вручили Сталинскую премию, наградили орденом Ленина и значком «Почетному железнодорожнику».

Но в 1951 г. произошел неприятный инцидент, который обрел всесоюзную известность и в конце концов поставил руководство МПС перед необходимостью отстранения Н.П. Стельмакова от должности начальника Омской железной дороги.

27 марта 1951 г. в газете «Правда» была опубликована корреспонденция «Так ли надо исправлять ошибки?» Суть опубликованного материала заключалась в том, что в конце 1950 г. в Омский обком партии поступило письмо, где сообщалось о недостойном поведении начальника Омской дороги Стельмакова. Оно заключалось в том, что начальник дороги обязал руководителей Омского пассажирского депо произвести ремонт персонального вагона по высшему разряду, не предусмотренному никакой сметой и никакими разрешениями соответствующих органов. Вагон в течение трех с половиной месяцев несколько раз перекрашивался, все металлические части, включая подножки, были покрыты никелем, для салона выткали специальный ковер. На ремонт вагона ушло несколько тысяч рублей, и ушло, что там говорить, незаконно.

В рубрике «Партийная жизнь» проходных статей не бывает. Естественно, после публикации в «Правде» этой статьи бюро Омского обкома ВКП(б) обсудило корреспонденцию, признало изложенные в ней факты правильными и «за грубый зажим критики, за высокомерие и чванство» объявило Стельмакову строгий выговор.

Отреагировал на корреспонденцию и министр путей сообщения Б.П. Бещев. 12 апреля 1951 г. он издает Приказ за № 89 М «Об излишествах, допущенных при ремонте служебного вагона на Омской железной дороге».

«Проверкой подтвердилось, что в декабре 1950 г. в вагонном депо Омск, по указанию начальника Омской железной дороги т. Стельмакова, был произведен средний ремонт служебного вагона № 1. При ремонте выполнен ряд дополнительных работ, не предусмотренных правилами среднего ремонта.»

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. За допущенное излишество в ремонте служебного вагона № 1 начальнику Омской железной дороги т. Стельмакову объявить строгий выговор.

2. Начальнику Главного управления вагонного хозяйства МПС т. Курочкину и начальнику Главного управления заводами по ремонту подвижного состава МПС т. Парамонову капитальный и средний ремонт служебных вагонов начальников округов и дорог производить только на заводах.

Министр ПС Б. Бещев».

Через месяц после этого Омский обком ВКП(б) поставил вопрос перед руководством МПС об освобождении Н.П. Стельмакова от обязанностей начальника Омской железной дороги.

28 июля 1951 г. вышел Приказ министра путей сообщения СССР за № 139, которым Н.П. Стельмаков был освобожден от обязанностей начальника Омской железной дороги, а на его место назначен Г.П. Даниленко, только что окончивший Академию железнодорожного транспорта.

15 октября 1951 г. директора-полковника Н.П. Стельмакова назначают ревизором по безопасности движения Министерства путей сообщения.

Работая в аппарате Главного ревизора МПС, Стельмаков в начале декабря 1951 г. подал заявление на имя Б.П. Бещева с просьбой о снятии наложенного на него строгого выговора. К указанному заявлению Стельмаков приложил письменное сообщение Омского обкома ВКП(б) на имя министра путей сообщения о том, что в результате проверки, произведенной Министерством Госконтроля СССР, виновность его не установлена и наложенное партийное взыскание снято. Министр своим Приказом № 379 от 13 декабря 1951 г. снял ранее наложенное на Стельмакова взыскание – строгий выговор. Проходит несколько месяцев, и Николай Павлович Стельмаков награждается за выслугу лет орденом Трудового Красного Знамени. Всего за время работы на транспорте Н.П. Стельмаков имел шесть прави-



Н.П. Стельмаков с женщинами-активистками Омской железной дороги, 1950 г.

тельственных наград и значок «Почетному железнодорожнику».

С июля 1952 г. Н.П. Стельмаков работал заместителем начальника технического отдела Московско-Курско-Донбасской дороги (г. Москва). Потом – с июня 1953 г. – главным инженером Московского отделения Горьковской железной дороги.

Николай Павлович всегда совмещал основную работу с партийной и общественной деятельностью. В Омске, например, он был членом пленума обкома КПСС (1950 – 1951 гг.), а в Москве его выбрали депутатом Московского областного Совета депутатов трудящихся (1951 – 1952 гг.).

Пятидесятые годы прошли у Николая Павловича без особых эксцессов. Характеризовался он везде положительно. Последний по времени архивный документ – «Справка на тов. Стельмакова Николая Павловича, представляемого для назначения на должность начальника Московского отделения Горьковской железной дороги от 01.02.1954 г.».

«Тов. Стельмаков технически грамотный командир, имеет практический опыт руководящей работы и хорошую техническую подготовку, знает хозяйство и кадры Московского отделения, уделяет внимание внедрению передовых методов труда, провел большую работу по разработке и внедрению новой технологии на отделении. Свою производственную деятельность сочетает с научной работой, занимаясь на заочном отделении аспирантуры МЗМИИТа.

Руководством дороги и партийной организацией характеризуется положительно.

Решением бюро Московского горкома КПСС от 22.2.1954 г. тов. Стельмаков утвержден в должности начальника Московского отделения Горьковской железной дороги.

Начальник Управления руководящих кадров МПС П. Волков».

В эти дни Стельмаков проживал в г. Люблино на улице Вокзальной со своей семьей – женой, сыном и дочерью.

вагонное депо, где впервые были разработаны и внедрены автоматические поточные линии на ремонте цистерн. Станции и участки главного хода в этот период были переведены на электрическую централизацию и автоблокировку.

По-новому заработали коллективы ремонтников и машинистов, появилась революционная практика вождения локомотивов по большому кольцу. Повсеместное распространение получила научная организация труда.

Особое внимание Василий Матвеевич уделял подготовке специалистов, поощрению рационализаторов и высококвалифицированных профессионалов на линейных предприятиях.

Массовое распространение получило в эти годы строительство жилья хозяйственным способом, что позволило улучшить жилищные условия многим семьям омских железнодорожников. Началось строительство железнодорожных поселков на станциях Входная и Иртышское.

В мирное время за трудовые заслуги В.М. Ковбасинский награжден орденом Ленина, Трудового Красного Знамени, «Знак Почета», медалью «За освоение целинных земель» и другими наградами.

В 1950 г.

начальником Барабинского отделения был назначен Юрий Михайлович Медведев, ранее работавший на Барнаульском отделении. Он возглавлял работу Барабинского отделения в течение 30 лет – по 1981 г.



Ю.М. Медведев

Юрий Михайлович родился в 1917 г. на станции Боготол Красноярского края. В 1940 г. окончил ТЭМИИТ и был направлен на Барнаульское отделение, где около года поработал начальником планово-производственного бюро, а в 1941 г. был назначен на должность заместителя

начальника отделения. Спустя шесть лет, в 1947 г. Ю.М. Медведев становится начальником Барабинского отделения.

В 1950 г. его, уже с должности заместителя начальника по оперативной работе переводят начальником Барабинского отделения дороги.

В 1951 г., через несколько месяцев после назначения Ю.М. Медведева в Барабинск, начались строительно-монтажные работы по электрификации участка Чулымская – Барабинск (174 км). Уже в апреле 1954 г. на этом участке прошел первый поезд с электровозом. А 12 мая того же года электрифицированный участок Чулымская – Барабинск был сдан в постоянную эксплуатацию.

В 1952 г. – впервые на сети железных дорог – опять же на участке Барабинск – Чулымская началось внедрение диспетчерского контроля движения поездов. Оригинальное устройство позволяло диспетчерам фиксировать по свечению ламп позиции поездов на участке и оперативно принимать решения при сбое.

Под руководством Медведева была проведена большая работа по внедрению электрической централизации стрелок и сигналов, по оборудованию железнодорожных переездов поездной радиосвязью. В течение 30 лет ежегодно производился большой объем работ по улучшению текущего содержания пути.

Будучи сам дипломированным инженером-паровозником, Юрий Михайлович всячески поощрял техническое и технологическое новаторство, глубоко вникал в суть предлагаемой новинки, и не раз именно с его легкой руки передовые методы, разработанные барабинскими железнодорожниками, получали прописку не только на отделении, но и на всей железной дороге, на сети стальных магистралей страны.

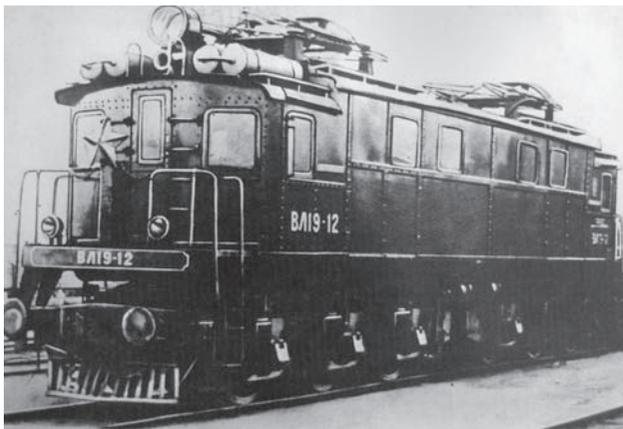
В 1957 г. Ю.М. Медведев окончил высшие инженерные курсы при ЛИИЖТе.

Параллельно профессиональной деятельности он занимался и общественной работой: с 1951 г. был членом горкома партии

и членом бюро горкома КПСС, с 1953 г. избирался депутатом Барабинского городского Совета депутатов.

Ю.М. Медведев – кавалер орденов Ленина, Трудового Красного Знамени, «Знак Почета», награжден медалями «За трудовую доблесть», «За трудовое отличие», «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.» и др., значком «Почетному железнодорожнику». В 1972 г. ему было присвоено звание «Почетный гражданин города Барабинска».

С 1950 по 1956 гг. осуществлялась электрификация главного хода Омской железной дороги.



Электровоз ВЛ19

28 июня 1951 г. упразднены округа железных дорог.

Из Приказа министра путей сообщения Б.П. Бещева от 28 июня 1951 года № 131 Ц:

«Объявляю для руководящего и неуклонного исполнения Постановление Совета Министров Союза ССР от 25 июня 1951 года № 2165 «О ликвидации округов и укреплении единоначалия на железных дорогах».

Совет Министров Союза ССР постановляет:

8. Для обеспечения повседневного руководства отдаленными железными дорогами и осуществления контроля за выполнением постановлений и распоряжений Правительства СССР и приказов Министерства признать целесообразным иметь постоянных уполномоченных Министерства путей сообщения по железным дорогам

Урало-Сибири (Пермской, Свердловской, Южно-Уральской, Карагандинской, Омской и Томской) с местонахождением в городе Свердловске и по железным дорогам Дальнего Востока (Красноярской, Восточно-Сибирской, Забайкальской, Амурской, Дальневосточной, Приморской и Южно-Сахалинской) с местонахождением в городе Чите».

25 июня 1951 г. вышло Постановление Совета Министров СССР № 2164 «О неблагоприятном положении с безопасностью движения и о мерах по укреплению дисциплины на железнодорожном транспорте», установившее максимальное количество рабочих часов для паровозных бригад, определившее необходимость телефонизации квартир машинистов, предоставление служебных квартир и выделение машин для доставки бригад на работу. Постановление было принято после тяжелейшего крушения пассажирского поезда № 6 под Новосибирском. Подписал его лично И.В. Сталин.

28 июля 1951 г. начальником Омской железной дороги назначен Георгий Петрович Даниленко. Руководил дорогой до 26 мая 1954 г.

1951 г. Начальником Барнаульского отделения назначен Александр Иванович Чебыкин. Главным ревизором Барнаульского отделения назначен Леонтий Герасимович Амиров.



А.И. Чебыкин



Л.Г. Амиров

В 1951 г. начались строительно-монтажные работы по электрификации участка Чулымская – Барабинск протя-

ДАНИЛЕНКО Георгий Петрович

**Начальник Омской железной дороги
с июля 1951 г. по май 1954 г.**



Родился Георгий Петрович на станции Кульбакино Одесской железной дороги (Октябрьский район Николаевской области) 5 мая 1912 г. в семье рабочих. Отец его был путевым рабочим, потом дошел до бригадира пути и дорожного мастера. На это, собственно, и ушла вся жизнь, и с 1935 г. вышел на пенсию по инвалидности.

Георгий, освоив в паровозном депо Николаев Одесской железной дороги профессию паровозного кочегара, работает помощником машиниста и, сдав экзамен на право самостоятельного управления паровозом, становится машинистом. Работу он совмещал с успешной учебой в Николаевском паровозном техникуме.

В конце 1931 г. был командирован на работу в управление 4-го эксплуатационного района (станция Знаменка Одесской железной дороги), где работал техником отдела тяги, далее был выдвинут инженером при партийном организаторе района, позднее назначен на руководство самостоятельного отдела технической учебы и технической пропаганды эксплуатационного района.

В июле 1933 г. при реорганизации районов просит вернуть его в депо Николаев и, вернувшись туда, работает мастером депо. Постоянная тяга к получению новых знаний приводит Даниленко в ноябре 1934 г. в Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта, на паровозный факультет, который он оканчивает с отличием в предвоенном 1940 г.

Учеба в институте не ограничивалась одними аудиторными и лабораторными занятиями. Дважды Даниленко выполнял поручения НКПС. В зиму 1936/37 гг. он оказывал помощь в работе депо Унеча Белорусской железной дороги, а в зиму 1939/40 гг. обеспечивал продвижение поездов для нужд Финляндского фронта. За выполнение последнего задания он был даже награжден значком «Почетному железнодорожнику».

После окончания института молодого специалиста (уже с весьма солидным производственным опытом) направляют на только что организованную после восстановления советской власти в Латвии Латвийскую железную дорогу. На этой дороге

Георгий Петрович работает начальником службы подвижного состава (паровозное и вагонное хозяйство).

С началом Великой Отечественной войны Г.П. Даниленко обеспечивал эвакуацию подвижного состава с населением и оборудованием. После эвакуации дороги по решению правительства и приказу НКПС на Северо-Западном фронте создается управление уполномоченного НКПС по Северо-Западному фронту (УПС-9), где Георгий Петрович работает сначала начальником группы подвижного состава (июль – октябрь 1941 г.), а позже заместителем уполномоченного НКПС по Северо-Западному фронту.

В марте 1942 г. в связи с реорганизацией УПС, Г.П. Даниленко был командирован на напряженно работающую Куйбышевскую железную дорогу на должность первого заместителя начальника паровозной службы.

В марте 1944 г., с началом наступления Красной армии, по приказу НКПС возвращен в оперативную группу Латвийской железной дороги (г. Ржев) и вместе с войсками вошел на территорию Латвийской ССР, восстанавливая хозяйство дороги и обеспечивая нужды перевозок Прибалтийских фронтов. До августа 1945 г. он работает в Риге начальником службы подвижного состава Латвийской железной дороги.

В августе 1945 г. по указанию транспортного отдела ЦК КПСС и по приказу НКПС для укрепления руководства паровозной службы Куйбышевской дороги направлен туда начальником паровозной службы, где и работал в течение пяти лет. Осенью 1949 г. МПС командирует Г.П. Даниленко на учебу в Академию железнодорожного транспорта, которую он оканчивает с отличием в 1951 г. и тут же получает назначение на Омскую железную дорогу – начальника дороги.

Министр путей сообщения Б.П. Бещев 7 июля 1951 г. в письме на имя секретаря ЦК ВКП(б) Н.К. Пономаренко характеризовал будущего начальника Омской железной дороги: *«Тов. Даниленко технически грамотный и способный командир, имеет опыт руководящей работы, хорошо знает хозяйство железнодорожного транспорта. Руководство Омской железной дорогой обеспечит».*

На новом месте Георгий Петрович стал активно осваивать средства, поступающие на новое строительство и реконструкцию железных дорог в Сибири. В течение трех лет Г.П. Даниленко обеспечивает реконструкцию путевого хозяйства и электрификацию участков дороги, не отвлекаясь, разумеется, от главного – выполнения большой эксплуатационной работы. Переход на электротягу в Сибири начался еще до Великой Отечественной войны, после войны про-

должился. Еще до Даниленко, в 1947 г. были начаты работы по электрификации участка Инская – Чулымская протяженностью в 143 км, а в 1948 г. СМП-108 треста «Омсктрансстрой» приступил к строительству Барабинской ГРЭС. Ее сооружение финансировало Министерство путей сообщения и без нее невозможно была электрификация самого грузонапряженного участка в мире – от Чулымской до Омска.

При нем в 1951 г. начались строительные-монтажные работы по электрификации участка Чулымская – Барабинск, в мае 1954 г. он был сдан в постоянную эксплуатацию, а за ним и участок от Барабинска до Татарской. 22 мая 1954 г. Григорий Петрович, за три дня до своего перехода на Балтийскую железную дорогу, принимает участие во вводе в эксплуатацию первой очереди Барабинской ГРЭС.

Уходил Георгий Петрович с дороги, когда она от Омска до Новосибирска была уже почти полностью электрифицирована. Причем на электрической тяге шли не только пассажирские и грузовые поезда, но и пригородные.

Сегодня уже не восстановить все причины, по которым весной 1954 г. министр путей сообщения принял очередное кадровое решение. Очевидно было одно – Омская дорога «провалилась» с перевозками. Реконструкции и новации – это, конечно, хорошо, но они, как правило, дают эффект в будущем, а в настоящем надо было справиться с планами перевозок.

Следует Приказ МПС СССР по личному составу № 96 от 26 мая 1954 г.:

«1. Освободить т. Даниленко Г.П. от должности начальника Омской железной дороги.

2. Назначить т. Голикова К.Н. начальником Омской железной дороги, освободив его от обязанностей заместителя начальника этой же дороги. Министр ПС Б. Бецев».

Г.П. Даниленко переводят на Балтийскую железную дорогу, первым заместителем начальника дороги. В справке на него указывается, что *«тов. Даниленко технически грамотный командир, имеет опыт руководящей работы, хорошо знает хозяйство железнодорожного транспорта. Однако, работая начальником Омской железной дороги, не справился с возросшим объемом работы, в связи с чем был освобожден от занимаемой должности.*

Руководство Балтийской железной дороги поддерживает кандидатуру т. Даниленко на должность первого заместителя начальника дороги.

Назначение т. Даниленко на указанную должность согласовано с секретарем ЦК КП Латвии тов. Калнберзиним.

Начальник Управления руководящих кадров МПС П. Волков».

После разделения Балтийской железной дороги на три – Литовскую, Эстонскую и Латвийскую – Г.П. Да-

ниленко до июля 1958 г. работает на Латвийской железной дороге заместителем начальника дороги.

В 1957–1962 г. он – слушатель Всесоюзного заочного института инженеров железнодорожного транспорта (тепловозы и тепловозное хозяйство). Это его третье высшее образование и третий «красный» диплом. Георгий Петрович знал три языка: читал и переводил с немецкого, украинским владел свободно, а на латышском мог читать и изъясняться.

С середины 1958 г. Г.П. Даниленко возглавляет транспортный отдел Совнархоза Латвийской ССР (г. Рига), а с октября следующего года до марта 1966-го (до реорганизации системы управления) он – председатель технико-экономического совета Совнархоза Латвийской ССР (г. Рига).

За период работы на железнодорожном транспорте и в Совнархозе административных и партийных взысканий Г.П. Даниленко не имел.

Он постоянно выполнял множество общественных поручений, избирался в партийные органы: член парткомов управлений дорог (Куйбышев, Омск), член райкомов и горкомов КПСС (Омск, Рига), член Омского обкома КПСС и кандидат в члены бюро обкома. От Омской областной партийной организации Г.П. Даниленко посылают делегатом на XIX съезд КПСС. В Совнархозе последние четыре созыва был членом парткома Совнархоза и заместителем секретаря парткома по идеологической работе, членом идеологической комиссии Рижского горкома партии.

Неоднократно Георгий Петрович избирался депутатом районного, городского и областного Советов депутатов трудящихся. Являлся членом президиума республиканского правления общества «Знание» и заместителем председателя правления, членом президиума республиканского совета НТО.

За сорок лет работы на железнодорожном транспорте Даниленко много раз награждался орденами и медалями, особенно в годы Великой Отечественной войны. У Георгия Петровича два ордена Трудового Красного Знамени (1945, 1953), орден Красной Звезды (1945), орден «Знак Почета» (1942); 4 медали: «За оборону Ленинграда», «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941 – 1945 гг.», «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941 – 1945 гг.», «Двадцать лет Победы над Германией».

Дважды награждали Г.П. Даниленко Почетной грамотой Президиума Верховного Совета Латвийской ССР. Награжден он также значками «Почетному железнодорожнику», «Отличный восстановитель», дважды значками «Отличный паровозник».

МПС наградило Георгия Петровича именными часами с гравировкой, которые он не снимал с руки до того дня, как ушел на заслуженный отдых.



Подвеска контактной сети

женностью 174 км. При монтаже контактной сети впервые применялся метод раскатки проводов «понизу», разработанный отделом электрификации Омской железной дороги. Новая технология монтажа контактной сети сокращала продолжительность «окон» в графике движения поездов всего до 200 ч (по старой технологии – 3500 ч).

В 1946 г. в связи с намеченной электрификацией железной дороги было принято решение о строительстве Барабинской ГРЭС. Первоначально планировалось построить станцию в Барабинске – на одном из самых напряженных участков дороги, посередине железнодорожного перегона Омск-Новосибирск. Но после изучения возможностей и перспектив строительства было решено возвести электростанцию в Куйбышеве. Однако название Барабинская ГРЭС осталось, как соответствующее назначению станции и ее местоположению в Барабинской степи.

В мае 1953 г. в выстроенных корпусах начался монтаж основного оборудования электростанции. 22 января 1954 г. турбогенератор № 1 и котел № 1 были приняты в эксплуатацию. ГРЭС начала давать элект-

рическую энергию. Уже через год с момента пуска турбоагрегатов № 2 и 3 станция достигла мощности 75 тыс. кВт.

Параллельно трест «Запсибтрансстрой» строил тяговые подстанции. В апреле 1954 г. на этом участке прошел первый поезд с электровозом.

25 октября 1951 г. началось движение поездов на электрической тяге на участке Инская – Чулымская. Работы по электрификации этого участка протяженностью 143 км начались в 1947 г. и выполнялись трестом «Сибстройпуть» и монтажной конторой Томской железной дороги. 30 декабря 1951 г. все объекты электрификации были сданы в постоянную эксплуатацию, а для его обслуживания были созданы Новосибирский и Чулымский участки энергоснабжения.

28 ноября 1951 г. начато рабочее движение по железнодорожной ветке Алтайская – Заринская. Создан отдел временной эксплуатации, который возглавлял Василий Моисеевич Гривко. Большая заслуга в запуске этой железнодорожной линии принадлежит Брониславу Устиновичу Нишперу, работавшему в то время главным инженером Барнаульского отделения.



**Отдел временной эксплуатации.
В центре – В.М. Гривко**

Декабрь 1951 г. Открыто сквозное движение на участке Южно-Сибирской магистрали между Алтаем и Кузбассом.



И.В. Подцикин



П.И. Медведев



М.Н. Корытин

**Лучшие
машинисты
депо Белово**

В 1951 г. в депо Белово электровозы ВЛ19 заменяются новым типом электровозов серии ВЛ22м. С их поступлением локомотивные бригады переводятся на хозрасчет для создания условий лучшего использования локомотивов.

В 1951 г. на дорогу стали поступать путеукладочные краны, созданные инженером В.И. Платовым. Широкое внедрение путеукладчиков Платова с созданием для них сначала временных, а затем и постоянных звеноборочных баз сделало путевые машинные станции производственными предприятиями индустриального типа. Сборка путевой решетки в стационарных условиях дала возможность повысить уровень механизации путеукладочных работ, повысить их качество и одновременно улучшить условия труда и жизни путейцев. Впоследствии парк дорожно-ремонтных машин постоянно пополнялся, а уровень механизации путевых работ соответственно повышался.



Укладка пути путеукладочным краном Платова

В феврале 1952 г. принято решение о строительстве паровозного депо на станции Алтайская.

В мае 1952 г.

закончено строительство базы трансформаторно-масляного хозяйства, которую возглавил Л.С. Панфиль.



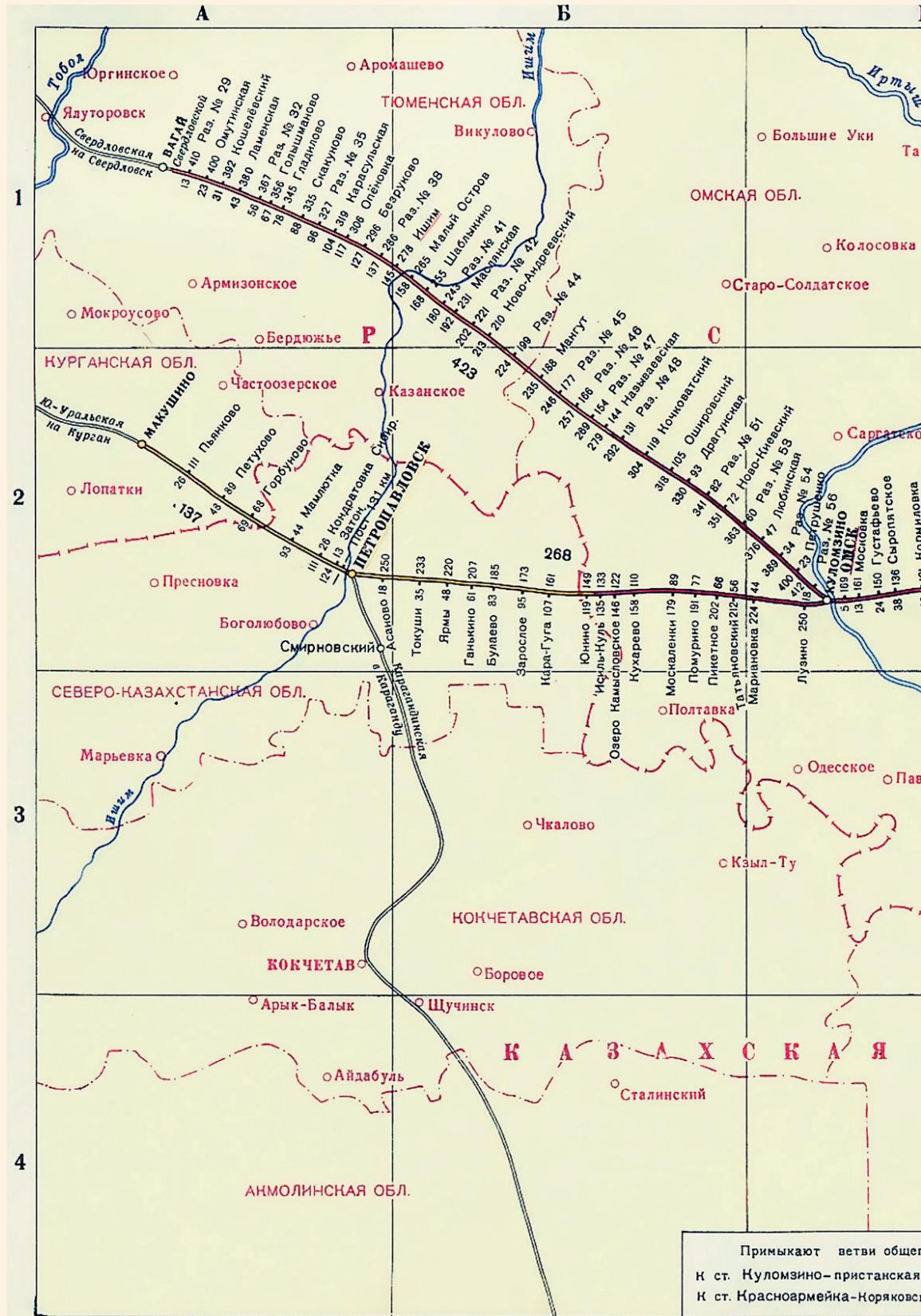
Л.С. Панфиль

Для изготовления металлоконструкций контактной сети: консолей, фиксаторных кронштейнов и т. д., а также щитов управления для тяговых подстанций созданы дорожные электромеханические мастерские.

15 июня 1952 г. на станции Аламбай состоялся торжественный митинг по случаю завершения строительства ветки Алтайская – Сталинск (Новокузнецк). Был забит «серебряный костыль».

1 июля 1952 г. начальником Новосибирского отделения назначен Александр Александрович Шепелев. Работал на этой должности до 18 сентября 1955 г.

В декабре 1952 г. закончено строительство железнодорожной линии Барнаул – Кулунда протяженностью 340 км.



В 1953 г. в депо Новосибирск прибыли две электросекции Ср3 № 1179 и № 1180.

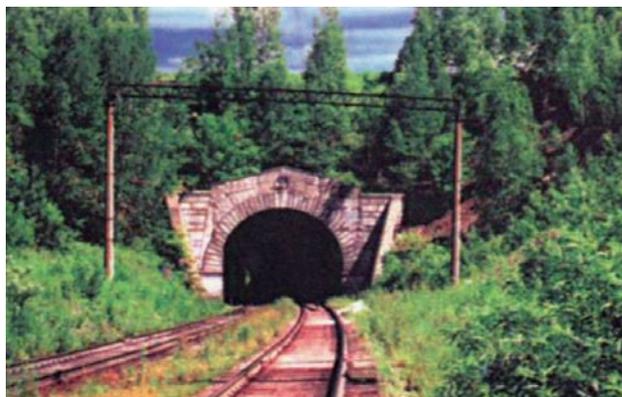


Электросекция Ср3

Обкатывались электросекции в присутствии начальника дороги П.Г. Муратова, 7 июля были отданы в пригородное движение.

С 1 января 1953 г. Приказом начальника Томской железной дороги П.Г. Муратова № 46 Н организована Смазневская дистанция сигнализации и связи 2-го разряда с присвоенным ей телеграфным адресом ШЧ-11. Границы дистанции простирались от 6-й Беловской дистанции (станция Артышта-II) до 8-й и 9-й Барнаульских дистанций (станция Алтайская-II).

3 февраля 1953 г. сдана в эксплуатацию линия Алтайская – Артышта, которая вошла в состав Барнаульского отделения (без станции Артышта-II, которая была включена в состав Беловского отделения).



Двухпутный тоннель на линии Алтайская – Артышта

Созданы линейные предприятия и организации: станции Алтайская (1-го класса), Тягун (2-го класса), Смазнево и Заринская (3-го класса), Шпагино и Салаирская (4-го класса), станции и разъезды Бешенцево, Голубцово, Батунная, Голуха, Укладочный, Загонный, Ново-Кокорский, Проходной, Анатолий, Тогуленок, Аламбай, Каменный Ключ (5-го класса); вокзалы станции Заринская, Смазнево, Тягун (4-го класса); кондукторские резервы на станции Алтайская и Тягун (2-го разряда); основное паровозное депо на станции Алтайская (1-го разряда) и на станции Тягун (2-го разряда).

Вскоре, 28 февраля, на участке Алтайская – Артышта было открыто постоянное регулярное движение и линия введена в постоянную эксплуатацию.

1 марта 1953 г. первый пассажирский поезд Сталинск – Барнаул введен в постоянное обращение.

В марте 1953 г. завершилось строительство паровозного депо на станции Алтайская. Начальником паровозного депо Алтайская, назначен инженер-майор службы тяги Алексей Тихонович Комаров.



Коллектив конторы паровозного депо Алтайская. В первом ряду третий слева – начальник депо А.Т. Комаров

1 апреля 1953 г. участок Заринская (вкл.) – Артышта-II (искл.) передан Беловскому отделению.

11 сентября 1953 г. электрифицирован участок Новокузнецк-Пассажирский – Космическая.



Первые строители паровозного депо Алтайская

В 1953 г. завершены работы по электрификации участка Чулымская – Барабинск Омской железной дороги. Включена в контактную сеть тяговая подстанция Омск.

7 ноября 1953 г. началось пригородное движение электропоездов на Омской железной дороге. Работы по электрификации велись на разных участках дороги с конца 1940-х годов. К ноябрю 1953 г. была закончена электрификация участка Московка – Куломзино (ныне Карбышево).

Первый рейс пригородного электропоезда на этом участке в 14 км состоялся 7 ноября 1953 г. Электропоезд провела локомотивная бригада в составе: машинист В.А. Щебров, помощник машиниста С.А. Грызлов, машинист-инструктор колонны электропоездов Юрий Янович Унтъ.

Колонна электропоездов была создана на базе Омского локомотивного депо. В первые годы коллектив ко-

лонны был не более трех десятков человек, включая эксплуатационный и ремонтный персонал. Открывали движение в 1953 г.: М.И. Богданов, С.А. Грызлов, Я.И. Плохов, В.А. Щебров, Е.Н. Никифоров, Я.А. Унтъ, В.И. Павленко, В.В. Гремитских, Д.И. Михеенко, Г.А. Першин, А.А. Ярыгин, В.П. Петров.

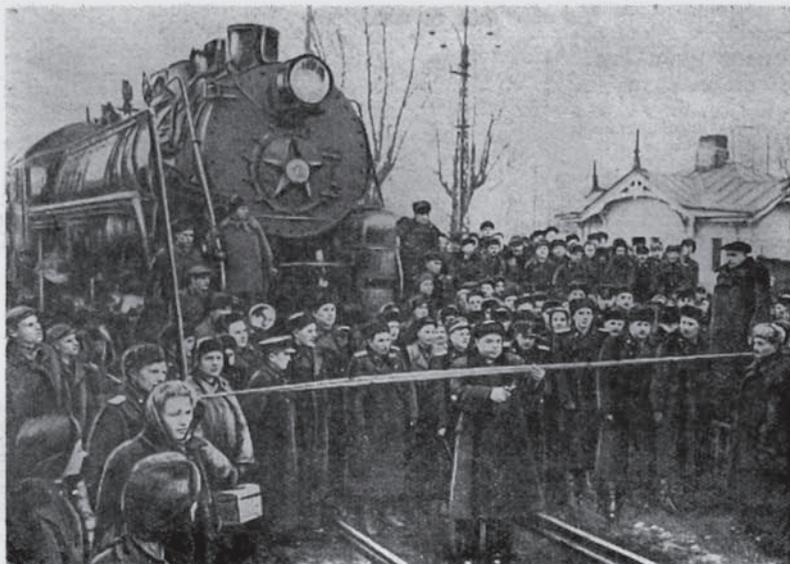
Парк электропоездов включал в себя четыре шестивагонных состава с электросекциями серии Ср3 производства Рижского



Коллектив 5-й колонны депо Омск, 1954 г.

«Железнодорожник
Кузбасса»,
№ 43, апрель 1954 г.

На линии Барнаул—Кулунда



Железнодорожная линия Барнаул—Кулунда вступила в строй. 1 апреля, как сообщалось, открыто регулярное движение пассажирских и товарных поездов на этом участке Южсиба.

Регулярное движение поездов на новом участке открывает прямой путь из Кузбасса на Южный Урал, дает выход магнитогорскому металлу в Сибирь, а кузбасскому углю — на Урал.

Огромное значение имеет линия Барнаул—Кулунда для Алтайского края. Она проходит по территории восьми районов: Кулундинского, Благовещенского, Завьяловского, Шаршинского, Ребрихинского, Парфеновского, Пайловского и Барнаульского.

Большую работу проделали строители железной дороги, решившие в сжатые сроки завершить поставленные перед ними задачи. Они переработали более 5 миллионов кубометров земли, возвели около 100 больших и малых искусственных сооружений, уложили 400 километров главных и станционных путей, 800 тысяч кубических метров балласта, выполнили большой объем жилищного и культурно-бытового строительства. Все работы на линии были широко механизированы. На стройке использовались экскаваторы, грейдеры, скреперы, бульдозеры, автосамосвалы, краны, путеукладчики, мощные грузовые автомашины. О степени механизации работ можно судить по такому сравнению. На строительстве Туркестано-Сибирской дороги, протяженностью 1600 километров, работало всего лишь 18 экскаваторов, а на линии Кулунда—Барнаул, длина которой 343 километра, было занято 40 экскаваторов.

На сооружение этого участка Южсиба строители затратили менее двух лет. И плоды этого напряженного созидательного труда налицо.

По бескрайним просторам Кулундинской степи, оставляя

позади километр за километром, идут поезда. Они везут посевные грузы, богатую сельскохозяйственную технику, товары народного потребления. Светящимися пунктирами электрических огней врзаются в ночную темень новые станции и разъезды: Ленки, Гилевка, Овечкино, Корчино, Ребриха, Кольванский. Там, где недавно была голая степь, выросли рабочие поселки железнодорожников.

Новая дорога соединяет воедино важнейшие сельскохозяйственные районы Алтайского края, улучшает их хозяйственные и культурные связи с Барнаулом. Особенно большое значение приобретает железнодорожная линия в зимнее время, когда грунтовые дороги занесены снегом и связь со многими районами очень затруднена. Раньше, чтобы попасть из Кулунды в Барнаул, надо было затратить несколько суток на проезд по железной дороге через Татарскую и Новосибирск, на расстоянии более тысячи километров. Теперь проезд по железной дороге сократился в три раза.

Непроезжие зимой дороги затрудняли доставку в районы горючего для МТС, строительных материалов, товаров широкого спроса. Доставка грузов на автомашинах производилась летом и осенью. Это был весьма дорогостоящий вид транспорта. Взять хотя бы такой пример. Ребрихинский райпотребсоюз ежегодно расходовал на перевозку товаров из Барнаула свыше 200 тысяч рублей. Расстояние же от краевого центра до Ребрихи всего лишь 115 километров.

Зимой в глубинные степные районы товары можно было доставить только гужевым транспортом. Например, на перевозку из Барнаула в Завьялово 40 тонн сахара требовалось по санному пути 140 лошадей. На поездку уходило до 12 дней. Теперь для этого достаточно одного четырехосного вагона. На

продолжение его до станции Гилевка уйдет меньше суток. Перевозка обойдется, примерно, в десять раз дешевле.

Открытие движения на линии Барнаул—Кулунда значительно облегчит заготовку зерна и продуктов животноводства в прилегающих районах. Вместе с тем железная дорога создаст большие возможности для внедрения в земледелие новых сельскохозяйственных культур. Во многих колхозах Кулундинской степи имеются все условия для возделывания сахарной свеклы. До последнего времени производство этой культуры не получало распространения из-за транспортных затруднений, не позволявших доставлять свеклу на сахарные заводы. Ныचे это препятствие устранено.

Освоение многих тысяч гектаров целинных и залежных земель в районах Кулунды открывает широкие перспективы развития и укрепления общественного хозяйства колхозов и совхозов. Это будет большим вкладом в решение задачи создания обилия продовольствия для населения и сырья для легкой и пищевой промышленности.

Железнодорожники Барнаульского и вновь созданного Кулундинского отделений дороги встали на трудовую вахту. Обеспечить бесперебойное продвижение поездов по линии Барнаул—Кулунда — вот ответственная задача, решению которой отдадут они свои силы и энергию.

1 апреля открылось регулярное движение товарных и пассажирских поездов на участке Барнаул—Кулунда.

На открытие новой линии собралось много железнодорожников Барнаульского узла.

На снимке: председатель исполкома Алтайского краевого Совета депутатов трудящихся т. Пысин открывает путь первому поезду.

Текст К. Литвинчука.
Фото Н. Иванова.

вагоностроительного завода и курсировал на единственном маршруте Московка – Куломзино.



Электропоезда серии Ср3 выпускались в Риге с 1952 по 1958 гг., в виде так называемых электросекций. Каждая электросекция, которой присваивался свой порядковый номер, состояла из одного моторного вагона, располагавшегося посередине, и двух прицепных вагонов. В каждом из прицепных вагонов располагалась кабина машиниста, и электросекция могла использоваться как сама по себе, так и в составе электропоезда из нескольких секций. Конструктивная скорость Ср3 – 85 км/ч, количество мест для сидения (в одной секции) – 321.



Электропоезд Ср3 на ст. Карбышево-1, парк А, 1954 г.

26 декабря 1953 г. принята во временную эксплуатацию железнодорожная ветка Барнаул – Кулунда.

В 1953 г. Новосибирский институт военных инженеров транспорта (НИВИТ), который около 20 лет был един-

ственным в стране железнодорожным вузом, готовившим военных специалистов транспорта, был преобразован в Новосибирский институт инженеров железнодорожного транспорта (НИИЖТ). Он стал крупным учебно-образовательным центром Сибири.

В 1954 г. сформирован Омский энергоучасток электроснабжения (ЭЧ-3 Омск) с границами от станции Татарская до станции Куломзино.

19 февраля 1954 г. Приказом МПС



Г.В. Огуй

№ 39 создано Кулундинское отделение Омской железной дороги и передано в ведение Томской железной дороги. В него вошли участки линий Славгородского отделения: Кулунда – Павлодар и Кулунда – Малиновое Озеро, включая станцию Кулунда.

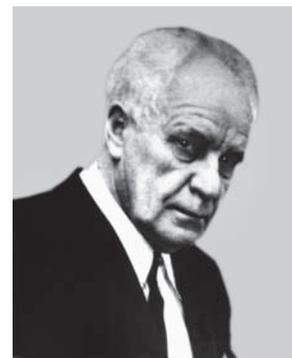
Кулундинское отделение возглавил Григорий Васильевич Огуй.

Славгородское отделение было организовано в границах: станция Татарская (исключительно) – станция Кулунда (исключительно), протяженностью 364 км. Отделение дороги из тупикового превратилось в транзитное. Во втором квартале 1954 г. в связи с этим по дороге был изменен план формирования поездов, и возникло движение транзитных поездов.

Начальником Славгородского отделения дороги назначен Д.И. Логачев.

Февраль 1954 г.

Начальником Барнаульского отделения Томской железной дороги назначен Степан Никифорович Кириллов.



С.Н. Кириллов

28 февраля 1954 г. в Барнаул прибыл первый эшелон целинников. На перроне новоселов встречали руководители края и города, представители общественности. Хор школьников школ железнодорожного района города № 78 и № 34 исполнил песню «Едут новосель».



Митинг на вокзале Барнаула, посвященный встрече первых целинников

8 марта 1954 г. на Алтайскую целину прибыли из Краснодарского края 245 молодых парней и девчат. Были скомплектованы 13 тракторных бригад для работы в Угловском и Табунском районах.

1 апреля 1954 г. была принята в постоянную эксплуатацию железнодорожная линия Кулунда – Барнаул.

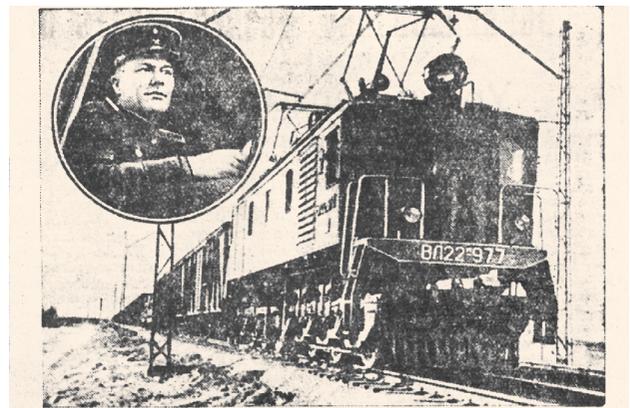
Технический проект железнодорожной линии Кулунда – Барнаул был утвержден Министерством путей сообщения 29 октября 1947 г. В том же году начато сооружение линии как однопутной магистрали на паровой тяге. Однако в 1948 г. работы на строительстве линии были временно прекращены и возобновлены только в 1951 г. С июня 1952 г. работы по сооружению линии были начаты и со стороны Барнаула. В мае 1953 г. шедшие друг другу навстречу укладочные бригады встретились близ станции Корчино – в 197 км от Кулунды и в 146 км от Барнаула, и путь был соединен. 26 декабря 1953 г. железнодорожная ветка была сдана во временную эксплуатацию. На линии было уложено 343 км главных и 80 км станционных путей.

В состав Кулундинского отделения теперь входило: три паровозных депо, три дистанции пути, дистанция связи, дистанция гражданских сооружений. Подменный пункт на станции Кулунда получил статус основного паровозного депо. Первым начальником депо был назначен А.П. Фролов.

Участок Ребриха – Барнаул был присоединен к Барнаульскому отделению.

В апреле 1954 г. Приказом начальника Томской железной дороги была организована Кулундинская дистанция сигнализации и связи. Первым руководителем был назначен Венидикт Николаевич Глухов. Границы дистанции общей протяженностью 228 км были от станции Кулунда до станции Леньки и от станции Кулунда до станции Малиновое Озеро.

20 апреля 1954 г. на электрифицированном участке Барабинск – Чулымская прошел первый поезд с электровозом. Провел его лауреат Сталинской премии, депутат Верховного Совета РСФСР В.И. Голенков. К этому времени были завершены работы по созданию необходимой инфраструктуры на линии и началось движение электропоездов.



Электропоезда на Омской магистрали

На участке Барабинск—Чулымская Омской железной дороги с 20 апреля этого года началось регулярное движение электропоездов. Первый тягловесный состав провел лучший машинист лауреат Сталинской премии, депутат Верховного Совета РСФСР Владимир Иванович Голенков.

Рейс электропоезда показал большое преимущество перед паровой тягой.

Участок Барабинск—Чулымская был пройден на два часа раньше расписания и с большим превышением веса поезда.

С вводом электротяги значительно возрастает пропускная способность дороги, увеличится поток грузоперевозок.

На снимке: электровоз на перегоне. В овале — В. И. Голенков.

Фото К. Рудакова.



Прибытие первого грузового поезда на станцию Кулунда

В мае 1954 г. образована Смазневская дистанция пути с границами от Тягуна до Укладочного.

26 мая 1954 г. начальником Омской железной дороги назначен К.Н. Голиков. Константин Николаевич руководил дорогой до сентября 1957 г.

В июне 1954 г. начато строительство железнодорожной линии от Карасука до Камня-на-Оби.

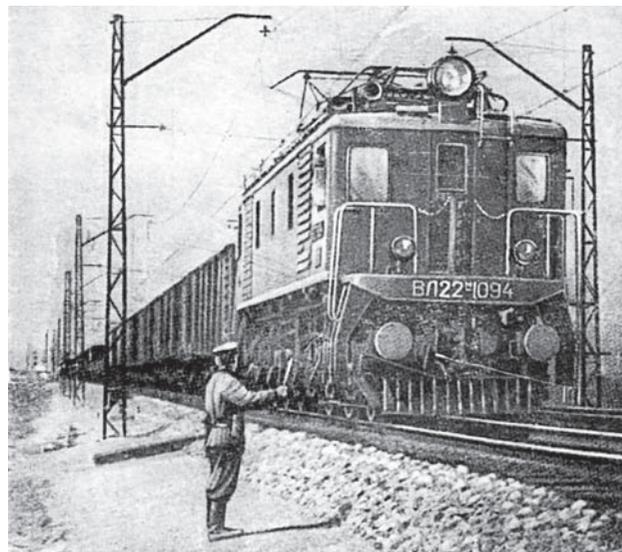
Поднятие целинных и залежных земель в Кулундинской степи и на Западно-Сибирской равнине значительно увеличило предложение к перевозке сельскохозяйственной продукции: зерна, мяса, овощей и др., что сделало необходимым дальнейшее развитие транспортных путей в этом регионе.

В перспективе, после строительства железнодорожного моста через Обь, планировалось продолжить строительство от Камня-на-Оби до Средне-Сибирской с целью соединения Кузбасса с Уралом, минуя Новосибирск.

Первые строители на станции Карасук появились еще зимой 1954 г. Это были работники 6-й и 7-й мехколонн (руководители Курмановский и Мокротоваров) и укладочный поезд № 6 (руководитель В.А. Крюков). По плану строительство первого участка Средне-Сибирской магистрали Карасук – Камень-на-Оби должно быть закончено в июле 1957 г.

1 августа 1954 г. открылось регулярное движение товарных и пассажирских поездов на участке Барнаул – Кулунда.

К октябрю 1954 г. завершены работы по электрификации и сдан в эксплуатацию участок Барабинск – Татарская.



Таким образом, к IV кварталу 1954 г. наиболее грузонапряженное Барабинское отделение Омской железной дороги было полностью электрифицировано.

Для обслуживания магистрали были сформированы энергоучастки. Так, на основании Приказа начальника Омской железной дороги от 17 ноября 1954 г. № 562 Н был создан Омский энергоучасток электроснабжения (ЭЧ-3 Омск) с границами от станции Татарская до станции Куломзино. Первым начальником Омского энергоучастка был назначен Александр Степанович Шилов.

26 ноября 1954 г. электрифицирован участок Космическая – Новокузнецк-Северный.

В декабре 1954 г. начальником Барнаульского отделения назначен Михаил Витальевич Васильев.



М.В. Васильев

ГОЛИКОВ Константин Николаевич

**Начальник Омской железной дороги
с мая 1954 г. по сентябрь 1957 г.**

Свой трудовой путь Константин Николаевич Голиков заканчивал, уходя с поста председателя Омского облисполкома, до этого более десятка лет трудился на партийной работе. Но память о себе он оставил прежде всего как железнодорожник, большую часть жизни связавший с Западной Сибирью, с Омской дорогой.



К.Н. Голиков родился 18 мая (по старому стилю) 1910 г. на станции Грязи Юго-Восточной железной дороги, которая тогда относилась к Липецкому уезду Воронежской губернии (в настоящее время – Липецкая область). Отец, Николай Филиппович, всю жизнь работал в депо машинистом паровоза, поэтому без преувеличения можно сказать, что железная дорога с пеленок вошла в плоть и кровь Константина Николаевича.

Окончив семилетку, К.Н. Голиков в 1924 г. поступил в школу фабрично-заводского ученичества при депо станции Грязи. Здесь он получил специальности слесаря и помощника машиниста, и в феврале 1928 г. после окончания ФЗУ поступил на работу в местное депо. Начинать слесарем. Но за три года, которые он провел в депо, прошел не одну ступень: работал и бригадиром, и мастером, и помощником машиниста, и машинистом паровоза.

В сентябре 1931 г. К.Н. Голиков поступил в Сибирский институт инженеров транспорта (позже переименованный в Томский электромеханический институт инженеров транспорта – ТЭМИИТ) и переехал жить в Омск. Учился вечерами, а днем работал в паровозном депо Омск. Здесь пришлось перепробовать за три года разные профессии: от помощника машиниста и машиниста до и старшего инженера по ремонту и даже начальника отдела труда и заработной платы. Весь этот разнообразный производственный опыт в недалеком будущем ему очень пригодился.

Вузовскую программу Голиков заканчивал уже в Омском филиале ТЭМИИТа. Пятый курс он проучился на дневном отделении. В октябре 1935 г. Константин Николаевич получил диплом инженера-механика тягового хозяйства, и его направили в распоряжение Управления Омской железной дороги на должность старшего инженера локомотивного от-

дела Паровозной службы. Но задержался он здесь совсем недолго.

Всего через месяц его призвали в армию. Служил на Дальнем Востоке, в Приморье, в строительном железнодорожном полку особого корпуса железнодорожных войск, сначала сержантом, потом получил звание младшего лейтенанта.

В марте 1937 г., демобилизовавшись, К.Н. Голиков вернулся в Омск, с которым отныне будет связана вся его дальнейшая жизнь. В том числе и личная, поскольку тогда же, в 1937 г., Константин Николаевич обзавелся семьей, женившись на работнице депо Омск. Впоследствии у него появятся сын и дочь.

С этого времени начинается его быстрый карьерный рост.

К.Н. Голиков снова в локомотивном отделе, но теперь уже возглавляет его. А через два года, в мае 1939-го, Константина Николаевича назначают начальником паровозного депо Барабинск. За четыре года работы здесь К.Н. Голиков сумел доказать, что он не только высококвалифицированный специалист, прекрасно знающий сложное локомотивное хозяйство, ремонт и эксплуатацию паровозов, но и самостоятельный руководитель, обладающий организаторскими и административными способностями.

Весомым доказательством тому стали первые трудовые награды К.Н. Голикова. В 1940 г. Наркомат путей сообщения отметил его значком «Почетному железнодорожнику», а в 1942 г. Указом Президиума Верховного Совета СССР «за перевыполнение производственных заданий по перевозкам» К.Н. Голикова наградили орденом Трудового Красного Знамени. Ценность этой награды весомей еще и оттого, что получена она в самый тяжелый год Великой Отечественной войны.

Война заставила железнодорожников перестраивать всю свою работу. Грузонапряженность участков Барабинск – Омск и Барабинск – Чулымская, и без того самая высокая на сети дорог, с началом войны резко возросла. Огромные трудности возникали из-за того, что железным дорогам Западной Сибири предстояло, кроме воинских перевозок на запад, осуществить значительные эвакуационные перевозки на восток. Тем не менее начальник депо Барабинск К.Н. Голиков сумел мобилизовать своих подчиненных на самоотверженный ударный труд в сложнейших условиях военного времени и обеспечить ритмичную бесперебойную работу всех цехов и служб предприятия.

Для него самого это постоянное перенапряжение стоило пошатнувшегося здоровья. Руководство Омской железной дороги справедливо посчитало, что Константину Николаевичу «в связи с болезнью не-

обходимо переменить место работы», и в сентябре 1943 г. его назначили заместителем начальника Паровозной службы Омской дороги.

В этой должности К.Н. Голиков пробыл до последних дней Великой Отечественной войны, заслужив еще две правительственные награды. В июле 1945 г. Указом Президиума Верховного Совета СССР «за образцовую работу и перевыполнение производственных заданий по перевозкам» К.Н. Голиков был удостоен ордена Ленина и медали «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.». Тогда же начальник дороги премировал его карманными часами и наградил значком «Отличный паровозник».

С июня 1945 г. Константин Николаевич снова возглавил паровозное депо. Теперь уже – Омское.

Директор-подполковник тяги К.Н. Голиков принял это предприятие в очень нелегкое время. Первые послевоенные годы были исключительно напряженными в жизни западносибирских железных дорог. С окончанием войны началось восстановление разрушенного хозяйства на недавно оккупированных врагом территориях. Огромную роль в этом сыграла Сибирь. Именно отсюда несколько послевоенных лет шли на запад уже не воинские эшелоны, а составы с топливом, лесом, металлопрокатом, станками и оборудованием для восстанавливающихся заводов, тракторами и комбайнами, сельхозпродуктами и потребительскими товарами. Объем перевозок неуклонно увеличивался.

Результаты аттестации Н.К. Голикова на должности начальника депо свидетельствовали: *«Тов. Голиков пользуется большим авторитетом среди всего коллектива депо, сумел организовать коллектив предприятия на выполнение и перевыполнение всех планов подъемочного и промывочного ремонта паровозов, добился значительного снижения в простое подъемочного и промывочного ремонта».*

Так что работу К.Н. Голиков обеспечивал неплохо. Об этом говорит и то, что менее чем через два года он пошел на повышение. В сентябре 1946 г. Постановлением Совета Министров СССР («Об организации на железных дорогах отделений железных дорог») на Омской магистрали создали Петропавловское, Омское, Барабинское, Славгородское и Ишимское отделения. А в августе 1947 г. приказом министра путей сообщения к этому времени уже директор-полковник К.Н. Голиков назначается начальником Омского отделения Омской железной дороги.

Ему всего 37 лет, но он, как говорится в его аттестациях и характеристиках, «энергичный, дисциплинированный и волевой командир, опытный руководитель, обладающий организационными способностями», который «производственные вопросы

решает продуманно и оперативно». Он технически образован, имеет опыт работы в тяжелейших условиях, умеет обеспечивать слаженность и четкость всех звеньев производственного процесса.

А.К. Голиков и на новом месте почти три года успешно подтверждал свою репутацию технически грамотного, хорошо знающего железнодорожное хозяйство, умеющего организовать людей на выполнение производственных заданий руководителя. Уже через год после вступления в должность он добился улучшения работы по ряду плановых показателей. В частности, более чем наполовину сократились хищения грузов. Перевыполнено плановое задание по погрузке. Отделение лучше, чем в прошлые годы, провело подготовку к зиме. Поввысилась дисциплина среди командного состава.

Однако не все в работе начальника отделения А.К. Голикова шло гладко. В характеристике, данной ему Омским горкомом ВКП(б), говорится, например, что «задания по выгрузке, приему и сдаче вагонов, отправлению и проследованию поездов по расписанию, участковой и технической скорости недовыполнены», «неудовлетворительно еще поставлена организация труда, не на высоком уровне находится трудовая дисциплина», что на отделении «недостаточно поставлена еще техническая пропаганда и экономическое образование руководящего состава служб». Вместе с тем, отмечалось, что «тов. Голиковым принято и принимается ряд мероприятий к дальнейшему улучшению работы Омского отделения, в осуществлении которых т. Голиков проявляет энергию и настойчивость».

То, что труд начальника Омского отделения Омской железной дороги, несмотря на отдельные промахи и недостатки, ценится по-прежнему высоко, подтверждал врученный ему в 1951 г. «за безупречную долговременную работу на железнодорожном транспорте» второй орден Трудового Красного Знамени.



К.Н. Голиков (в центре)

В должности начальника Омского отделения К.Н. Голиков проработал до октября 1950 г. Появилась возможность продолжить свое образование, и Константин Николаевич поступил учиться в Академию железнодорожного транспорта МПС. Почти два года он прожил с семьей в Москве. Учился добросовестно, имел только отличные оценки. В июле 1952 г., окончив академию, К.Н. Голиков вернулся в Омск.

Сразу последовало новое назначение – заместителем начальника Омской железной дороги. К.Н. Голиков и в этом качестве умело координирует подведомственные ему службы, лишней раз доказывая, что он хороший организатор производства. Уже через год, в июне 1953-го, Константин Николаевич поднимается еще на одну ступеньку по служебной лестнице – становится первым заместителем начальника Омской железной дороги, а признанием его производственных заслуг становится еще одна правительственная награда – второй орден Ленина.

В мае 1954 г. приказом министра путей сообщения Константин Николаевич Голиков назначается начальником Омской железной дороги. Его первым заместителем, стал легендарный советский железнодорожник Б.К. Саламбеков.

Чем примечательны 1950-е годы в жизни западносибирских железных дорог? В первую очередь началом их массовой электрификации. В 1954 г. поезда на электрической тяге пошли от Чулымской до Барабинска и от Барабинска до Татарской. В 1956 г. электрификацию железных дорог страны признали на XX съезде КПСС первоочередной и приоритетной задачей транспортников, и темпы работ в этом направлении значительно возросли. На электрическую тягу перевели западные участки Омской железной дороги: Омск – Исилькуль, Омск – Называевская.

Большой размах приняло и сооружение железнодорожных магистралей, в том числе линии Омск – Карасук. Активно строились и вторые пути на уже действующих магистральных, а также дополнительные станционные пути.

Широко использовались на Омской дороге новаторские методы. Так, на Ишимском отделении было организовано соревнование за стопроцентное проследование поездов по графику. Высоких показателей достигла служба движения Омской магистрали. В социалистическом соревновании железных дорог Сибири и Урала она заняла в 1955 г. третье место.

В общем, в середине 1950-х годов Омская железная дорога под руководством К.Н. Голикова работала достаточно успешно, хотя по ряду позиций и отставала от соседней, Томской.



Начальник Омской железной дороги К.Н. Голиков возглавляет колонну железнодорожников на первомайской демонстрации в Омске, 1955 г.

В 1957 г. железнодорожная карьера Константина Николаевича Голикова фактически закончилась, жизнь пошла совсем по другому руслу. Как хорошо подготовленного специалиста и опытного организатора его выдвинули на партийную работу. На VI пленуме Омского обкома КПСС в июле 1957 г. К.Н. Голикова избрали секретарем и членом бюро обкома партии, а в сентябре приказом министра путей сообщения СССР «в связи с переходом на другую работу» освободили от занимаемой должности.

Вряд ли такой поворот в судьбе К.Н. Голикова для всех тех, кто работал с ним, явился неожиданным. С общественной и партийной работой Константин Николаевич был связан долгие годы. Еще до перехода на партийную работу избирался и депутатом Омского городского и областного Советов, и членом парткома Управления Омской железной дороги, Ленинского райкома, горкома КПСС и Омского обкома КПСС.

Общественная деятельность К.Н. Голикова неотделима от производственной. И авторитет железнодорожного руководителя, безусловно, отражался на его партийном и общественном влиянии. В январе 1956 г. на IX Омской областной партийной конференции Константина Николаевича выбрали делегатом XX съезда КПСС с правом решающего голоса.

В обкоме КПСС К.Н. Голиков курировал работу промышленности и транспорта, в том числе железнодорожного. Не случайно третьим орденом Ленина Константина Николаевича наградили в 1959 г. «за достигнутые успехи в развитии железнодорожного транспорта». За заслуги в деле подъема промышленного производства области он получил в 1961 г.

и свой третий орден Трудового Красного Знамени. А вот четвертым наградили, как явствует из записи в его партийной учетной карточке, «за успехи, достигнутые при строительстве и освоении новых производств по выпуску минеральных удобрений, сырья для них и других важных продуктов химической промышленности РСФСР». В декабре 1964 г. Константин Николаевич избирают вторым секретарем Омского областного комитета КПСС. В этой должности он проработал четыре года.

Все это время К.Н. Голиков являлся депутатом Омского городского и областного Советов, продолжал вести большую общественную работу. Три раза (в 1963, 1967 и 1971 гг.) избирался депутатом Верховного Совета РСФСР от Омской области. Был также делегатом XXIII и XXIV съездов КПСС.

В январе 1968 г. К.Н. Голиков избирается председателем исполкома Омского областного Совета. Теперь в сфере его внимания весь сложный хозяйственный механизм области. Заниматься приходилось не только промышленностью, но и сельским хозяйством. Делом не совсем для Константина Николаевича привычным. Но он и здесь оказался на высоте. Ему удалось организовать работу так, чтобы хозяйства области не только выращивали высокие урожаи, но и собирали их с минимальными потерями. Шестой орден Трудового Красного Знамени вручили К.Н. Голикову в 1972 г. «за успехи, достигнутые в увеличении производства и продажи государству зерна, других продуктов земледелия и проявленную трудовую доблесть на уборке урожая».

В 1973 г. Константин Николаевич вышел на пенсию, а спустя шесть лет, в декабре 1979 г. его не стало. К.Н. Голиков прошел большой, нелегкий и славный трудовой путь. Но чем бы ни приходилось заниматься Константину Николаевичу, на первом месте оставалась у него железная дорога.

НИКОЛЬСКИЙ Николай Порфирьевич

**Начальник Томской железной дороги
с августа 1955 г. по май 1961 г.
и Западно-Сибирской железной дороги
с мая 1961 г. по июль 1973 г.**

В Новосибирске, на фасаде здания Управления Западно-Сибирской железной дороги установлена мемориальная доска. На ней барельеф лица мужественного, целеустремленного человека и надпись: «В этом здании с 1949 по 1973 год работал видный организатор железнодорожного транспорта, Герой Социалистического Труда Николай Порфирьевич Никольский».

Он прожил яркую, полнокровную жизнь. При нем Западно-Сибирская железная дорога достигла небывалых по тем временам высот и стала современной магистралью, мировым лидером железнодорожных перевозок.



Н.П. Никольский родился 3 декабря 1911 г. в небольшом городке Боготол Мариинского уезда Томской губернии. Было в семье, кроме него, еще две сестры. Отец, Порфирий Львович, пройдя огонь Первой мировой и Гражданской войн, работал до самой пенсии в местном депо: сначала слесарем, потом кочегаром, помощником машиниста. Так что смело можно утверждать, что железнодорожное будущее Николая Порфирьевича предопределило уже само его происхождение.

Заветной мечтой родителей было дать высшее образование детям, особенно сыну, на которого они возлагали большие надежды. Но время стояло голодное, отец, единственный кормилец, едва мог прокормить семью из пяти человек. Прекрасно понимая это, Николай после семилетки в 1928 г. пошел работать в депо Боготол, где трудился его отец. Был сначала рабочим по загрузке угля в паровозы, потом в Нижнеудинской школе ФЗУ выучился на токаря.

Мечта продолжить ученье юношу не оставляла. Но вот беда: средней школы он так и не окончил. Тем не менее, Николай упросил начальство депо дать ему направление в Томский электромеханический институт инженеров транспорта. И, как ни удивительно, его зачислили студентом на паровозный факультет. Сегодня такое кажется невероятным, а тогда подобные чудеса случались. Помогло то, что отец был большевиком с дореволюционным стажем и красным партизаном. Да и в годы индустриализации стране требовались молодые подготовленные кадры. Поэтому нередко на студенческие скамьи садились ребята, не сумевшие получить полного среднего образования.

В институте Николаю приходилось осваивать одновременно и курс средней школы, и специальные дисциплины, поэтому учиться было вдвойне тяжело. Просиживал за учебниками дни и ночи, отказываясь от многих соблазнов юности – кино, танцев... Оттуда, из студенческой юности Н.П. Никольского, идут его фантастическое упорство, трудолюбие и неиссякаемая воля к победе, которыми будет отмечена вся его дальнейшая жизнь.

В 1936 г. он успешно окончил институт и, получив диплом инженера-механика паровозного хозяйства,

был направлен Наркоматом путей сообщения в Боготол.

Новая встреча с родными местами не порадовала. Здесь остро не хватает специалистов, изношенное оборудование давно устарело, паровозы подолгу простаивают на ремонте. Все это нелегким бременем ложится на плечи молодого инженера. Но трудолюбия, энергии, желая работать у него с избытком. Начав с должности мастера, Н.П. Никольский вскоре становится заместителем начальника депо по ремонту.

Надо сказать, что начинать свою служебную карьеру Н.П. Никольскому пришлось в сложное время. Продолжалась охота на «врагов народа», а таковыми в ту пору могли стать любой и каждый. Из восьми мастеров паровозного депо Боготол на свободе к концу 1937 г. оставался только один. Были арестованы и начальник депо, и начальник Боготольского отделения Красноярской железной дороги. Когда же Николай Порфирьевич попытался отстаивать товарищей, в райкоме партии ему пригрозили, что и его может постигнуть та же участь.

В феврале 1939 г. Н.П. Никольский приехал в качестве делегата краевой партконференции в Красноярск. В Боготол он уже не вернулся. В порядке партийной дисциплины ему было приказано принять паровозное депо Красноярска.

Положение в депо к тому времени сложилось просто катастрофическое: массовая течь паровозных котлов, нечем водить поезда, вот-вот остановится движение на магистрали. Начальники здесь больше года не держались. «Этому надо положить конец!» – сказали Н.П. Никольскому в райкоме партии.

Принял депо, прошелся по цехам. Добиваться успеха он поначалу взялся ужесточением требований и наказаний, и очень скоро почувствовал, как вырастает между ним и машинистами, бригадирами стена отчуждения. А на одной из планерок устроили ему форменный экзамен и, признали малокомпетентным в тонкостях практического вождения паровозов, а, стало быть, и не имеющим морального права учинять с них за это повышенный спрос.

Николай Порфирьевич сменил на время кабинет на кабину паровоза. Поездил пару недель дублером сначала с одним опытным машинистом, потом – с другим. Досконально изучил паровоз «ФД», научился водить его по тяжелейшим профилям Красноярской железной дороги. И действительно многое за это время успел для себя уяснить. В частности, как решить злополучную проблему ликвидации течи в паровозных котлах. Не один, правда, до этого дошел, мастера депо подсказали идею применять вместо клепки для ремонта трубчатых связей паровоза сварку. Молодой начальник депо с единомышленниками добились практической реализации своей

идеи. И вскоре в Красноярске забыли, что такое течь паровозных котлов. А на груди Н.П. Никольского засиял первый в его жизни орден – Трудового Красного Знамени, которого он был удостоен «за отличную организацию труда и успехи, достигнутые коллективом предприятия».

Красноярское паровозное депо стало важной вехой на трудовом пути Н.П. Никольского. Именно здесь познал он с помощью старших товарищей важнейшие основы управления производственным коллективом, здесь постиг простую, но непреложную и путеводную истину для руководителя любого ранга: с наскака дела не сделаешь; только глубокое изучение сути вопроса может принести успех в деле и уважение подчиненных.

В 1941 г. Н.П. Никольский оставил депо в связи с назначением начальником паровозной службы Красноярской железной дороги. Семь лет возглавлял он эту службу. Это были годы Великой Отечественной войны и послевоенного восстановления народного хозяйства. Работал самоотверженно, заряжая подчиненных своей энергией, неиссякаемым трудолюбием. А еще – инженерной точностью и обстоятельностью. Уж если он брался за решение проблемы, то досконально изучал ее, вникал во все тонкости, заранее определял будущий экономический эффект и практическую пользу. И это тоже станет важной особенностью его руководящего управленческого стиля. В 1945 г. за четкое обеспечение воинских перевозок Николай Порфирьевич был награжден орденом Красной Звезды.

В 1948 г. Н.П. Никольский с женой и двумя дочерьми отправился в дальневосточный город Свободный. Здесь находилось Управление Амурской железной дороги, первым заместителем начальника которой он был назначен. Проработал здесь Николай Порфирьевич всего год. А в январе 1949-го был уже в Новосибирске, получив назначение заместителем начальника Томской железной дороги.

Масштабы работы увеличились, хлопот заметно прибавилось, но подход к делу, основанный на желаниии до всего доходить своим умом, собственными ощущениями, остался. Потому и не вылезал из командировок.

Показателен случай, когда в поиске решения проблемы «растяжек» поездов на перегонах, обслуживаемых паровозами депо Тайга, Н.П. Никольский, приехав в депо, собрал наиболее опытных машинистов и выслушал их мнения. Большинство сходилось в том, что паровозы «ФД» надо заменить менее мощными локомотивами серии «Л» – «Лебедянками» (конструктора Лебедянского), которые на здешнем профиле пути не будут пробуксовывать. Николай Порфирьевич решил лично на деле проверить, правы ли практики, и сам на паровозе этой



Н.П. Никольский на станции Тайга, 1959 г.

серии проехал по всему перегону несколько раз. Убедившись в правоте опытных машинистов, стал добиваться смены паровозного парка в депо Тайга.

И добился. Хотя министерство настороженно отнеслось к его затее и предупредило о строгой персональной ответственности. Паровозы в Тайге заменили, и показатели круто пошли вверх. Через три месяца депо завоевало переходящее Красное знамя МПС и ЦК профсоюза.

Этот случай еще больше укрепил авторитет Н.П. Никольского как прекрасного специалиста и организатора, волевого, твердого человека, решительного в отстаивании своих позиций. И как руководителя, умеющего прислушаться к мнению рядовых работников магистрали.

Впрочем, Николаю Порфирьевичу в жизни было к кому прислушиваться, на кого равняться. Начиная с собственного отца, Порфирия Львовича, который до самой своей кончины оставался для сына добрым наставником и советчиком. Было чему поучиться Н.П. Никольскому и у некоторых командиров железнодорожного производства. В первую очередь, у П.Г. Муратова, с которым Николай Порфирьевич проработал в одной связке целых пять лет и был «правой рукой» этого образованного интеллигентного руководителя, чутко реагирующего на все новое в технике и производстве, и под его руководством подготавливал Томскую магистраль к техническому, технологическому и экономическому прорыву. И когда в августе 1955 г. Петр Григорьевич Муратов пошел на повышение, вопроса о том, кем его заменить, не вставало – конечно же, Никольским!

Новому начальнику не требовалось знакомиться с дорогой, тратить время на раскачку. Достаточно было перейти из кабинета в кабинет, чтобы продолжить давно знакомую работу. Наверное, поэтому остаток 1955 г. пролетел незаметно, без реорганизационной суеты. И год, и 5-ю пятилетку, которую он завершал, доработали спокойно и достойно, придя к финишу с хорошими показателями.

А впереди вставали новые, не менее сложные задачи.

1956 г., давший старт 6-й пятилетке, как для всей страны, так и для ее железнодорожного транспорта, стал поистине переломным. В этом году правительство приняло решение о прекращении производства паровозов. А на XX съезде КПСС электрификация железных дорог была признана первоочередной и приоритетной задачей транспортников. В феврале того же года ЦК КПСС и Совет Министров СССР приняли Постановление «О генеральном плане электрификации железных дорог на период с 1956 по 1970 гг.», в соответствии с которым предполагалось перевести на электрическую тягу почти сорок тысяч километров железных дорог.

Резко росли темпы перевода дорог на электрическую тягу, особенно в Западной Сибири. В 1957 г. вошли в строй участки Томской дороги Белово – Промышленная и Болотная – Тайга, в 1958-м – Новосибирск – Болотная, а в 1959-м – Тайга – Мариинск. К сентябрю 1959 г. Транссибирская магистраль в пределах границ нынешней Западно-Сибирской железной дороги была полностью переведена на электрическую тягу.

Успешно внедрялась и тепловозная тяга. Забегая вперед, скажем, что всего на тепловозную тягу к середине 1970-х было переведено почти три тысячи километров. С этого времени вся поездная работа на Западно-Сибирской железной дороге выполнялась прогрессивными видами тяги.

В 1956 г. еще больший размах приняло сооружение новых железнодорожных линий. В 1959 г. поезда пошли от Омска до Карасука, и завершились путеукладочные работы на участке Карасук – Камень-на-Оби. Полностью же вся линия от Омска до Средне-Сибирской была сдана в эксплуатацию и переведена на тепловозную тягу несколько позже, в 1962 г. К тому же времени относится и строительство линии Междуреченск – Новокузнецк. А всего с 1951 по 1961 г. (десятилетия работы Н.П. Никольского на высших командных должностях Томской магистрали) на дороге было построено 1 250 километров новых линий. При этом активно строились вторые пути на линиях уже действующих, а также дополнительные станционные пути.

Естественно, что организовывал и направлял весь этот преобразовательский процесс на Томской магистрали ее начальник, Н.П. Никольский. Он и сам стоял у истоков и способствовал практическому воплощению некоторых ценных начинаний, получивших впоследствии широкое применение на сети дорог. Таких, например, как обслуживание электровозов неприкрепленными бригадами – та самая «обезличка», что не удалась в 1930-х годах.

Эксперимент начали весной 1956 г. на базе депо Белово, и продолжался он до лета 1957 г. В процессе выявляли достоинства и недостатки метода, искали пути их устранения. Н.П. Никольский лично следил за ходом эксперимента, вникал во все мелочи, анализировал результаты, а разобравшись, доложил министру: «...Можно сделать вывод, что система обслуживания электровозов без прикрепления электровозных бригад вполне жизнеспособна и при правильной организации ее введения может обеспечить высокие эксплуатационные показатели по использованию электровозов при хорошем техническом и культурном состоянии...»

Опыт беловчан взяли перенимать другие депо. Переход на обслуживание сменными бригадами позволил только на дорогах Западной Сибири сократить парк электровозов на 10%. Ускорились продвижение пассажирских поездов, улучшился режим работы машинистов электровозов. И вот уже более полувека локомотивные бригады на всех российских железных дорогах продолжают оставаться сменными. Сегодня этот метод внесен во все учебники по эксплуатации железных дорог.

Практика обслуживания сменными бригадами особенно пригодилась при организации работы электровозов на длинных тяговых плечах, которую внедрились в 1958 г. коллективы депо Московка и Барабинск. Этот опыт был одобрен июльским пленумом ЦК КПСС (1960 г.) и стал основой эксплуатационной работы на сети дорог.

Вот какие далеко идущие последствия имела всего только одна творческая инициатива, в практической реализации которой самое активное участие принял Н.П. Никольский. А сколько их еще будет впереди!

Но двигал Н.П. Никольским при этом не только чисто творческий интерес. Он скорее подогревал руководящую деятельность Николая Порфирьевича, обостряя производственные, экономические и социальные ощущения того, что делается на дороге. А вообще, все вопросы он продолжал решать, прежде всего, с точки зрения экономической целесообразности.

«Быть руководителем, – считал Н.П. Никольский, – значит каждодневно искать возможности эффективнее, с наименьшими затратами осуществлять перевозки, интенсивнее использовать основные фонды, больше получать прибыли. Прибыль – это богатство магистрали. Ну а чтобы она росла, надлежит глубоко знать технику, ее возможности, умело измерять капитальные затраты и отдачу, то есть учитывать окупаемость вложений, хорошо владеть экономической наукой». Сказанные несколько десятилетий назад слова эти особенно актуально звучат сегодня.

Н.П. Никольский хорошо понимал, что эффективность производства в огромной мере зависит от качества управления, и немало сил отдавал совершенствованию работы командного состава. Управление дороги, считал он, должно быть подлинным штабом технической мысли. Проводимые начальником дороги совещания тоже отличались глубоким проникновением в суть обсуждаемых вопросов, умением развертывать целую программу действий как на ближайшее время, так и на дальнюю перспективу. Сократилась отчетность, повысилась персональная ответственность командного и рядового состава. Людям теперь предоставлялось больше самостоятельности, четко определялись обязанности каждого: от начальника службы до рядового инженера.

План 6-й пятилетки по важнейшим показателям Томская железная дорога выполнила и перевыполнила. Государство по достоинству оценило как труд многотысячного коллектива, так и организующую и направляющую работу ее главного руководителя. Только орденами Ленина было награждено два десятка железнодорожников магистрали. А шестерым наиболее отличившимся Указом Президиума Верховного Совета СССР от 1 августа 1959 г. «за выдающиеся успехи, достигнутые в деле развития железнодорожного транспорта», присвоили звание Героя Социалистического Труда. И возглавлял этот «золотой» список начальник Томской железной дороги Николай Порфирьевич Никольский.

А впереди железнодорожников ждали большие преобразования. Согласно постановлению Совета Министров СССР от 6 мая 1961 г. Омская и Томская дороги были реорганизованы в единую Западно-Сибирскую. Н.П. Никольский взвалил на себя новую, теперь уже двойную ношу. Образование единой мощной Западно-Сибирской магистрали самым положительным образом сказалось на ее развитии, которое продолжилось в последующие пятилетки еще более бурными, чем прежде, темпами.

Не прекращалось, во-первых, строительство новых линий: таких как Кзыл-Ту – Иртышское, Артышта – Подобас, Асино – Белый Яр. Одновременно возникали сотни километров вторых и станционных путей.

Продолжался перевод на прогрессивные виды тяги. Всего же за семилетку было электрифицировано более 650 км. Интенсивная электрификация продолжилась и в следующем пятилетии. С 1966 по 1970 гг. было электрифицировано 720 км линий.

Уже к началу 1970-х годов весь грузооборот Западно-Сибирской железной дороги осуществлялся прогрессивными видами тяги. И если до 1960-х годов одной из важнейших задач являлась электрификация Транссиба в пределах Омской и Томской дорог, то после их объединения на повестку выдвинул был другой лозунг, ставший, по сути, руководством к

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК КУЗБАССА

ОРГАН УПРАВЛЕНИЯ И ДОПРОФСОЮЗА ТОМСКОЙ
ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

№ 42 (4885) Вторник, 4 августа 1959 г. Цена 15 коп.

Удостоены звания Героя Социалистического Труда

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 1 августа 1959 года за выдающиеся успехи, достигнутые в деле развития железнодорожного транспорта, присвоено звание **ГЕРОЯ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО ТРУДА** с вручением ордена ЛЕНИНА и золотой медали «СЕРП и МОЛОТ».

Дрофа Василию Григорьевичу — со-
ставителю поездов станции Новоку-
знецкого отделения.
Дудкин Степану Павловичу — брига-
диру вагонного депо Тольки.
Елану Петру Семеновичу — поезд-
ному диспетчеру Новосибирского отде-
ления.
Загадану Зинаиду — путевому
бригадиру Барнаульской дистанции пу-
ти.
Кольку Григорию Семеновичу — на-
чальнику Новокузнецкого отделения.
Мельнику Виктору Михайловичу —
поездному диспетчеру стрелочного
участка.

Правительственные награды работникам железнодорожного транспорта

За достигнутые успехи в развитии железнодорожного транспорта Президиум Верховного Совета СССР наградила орденами и медалями СССР 4.746 работников железнодорожного транспорта.

Орденом Ленина награждены 569 человек.
Орденом Трудового Красного Знамени награждено 1.278, орденом «Знак Почета» 1.680, медалью «За трудовую доблесть» 516 и медалью «За трудовое отличие» 703 человека.

За выдающиеся успехи, достигнутые в развитии железнодорожного транспорта, 195 человек удостоены звания Героя Социалистического Труда.

(ТАСС).

ДЕЖУРИТ ГЕРОЙ ТРУДА

Это было одно из самых напряженных дежурств. Участок от Новокузнецка до Чулымской был переиспанен поездом. И трудно, очень трудно пришлось поездному диспетчеру Герою Социалистического Труда Петру Семеновичу Елану. Быстро было как можно быстрее сделать разрядку для беспрепятственного пропуска пассажирского поезда.
По своему многолетнему опыту П. С. Елань знал, что добиться этого можно только за счет регулирования скоростного движения поездов по участку.
В Чулымской под поездом стоял электро-

воз — машинист тов. Николаев. Ему то — и предложил П. С. Елань заключить социалистический договор на одну поездку. Оба сдержали слово. В пути было сэкономлено 30 минут.
Трудная задача стала перед П. С. Еланем. Что предпринять, задержать порожняк 8-48 и пропустить вперед пассажирский поезд или же пустить вперед порожняк. И то и другое делать нельзя. Порожняк с интересом ждал в Кузбассе, а о пассажирском и говорить нечего.
— Кто поведет порожняк № 8-48? — спросил он машинерного диспетчера станции Чулымская.
— Машинист т. Писарев. — ответил тот.
П. С. Елань знает, что этот не поведет.
— Сумеете уйти от пассажирского, если я выпущу вас вперед, — предложил ему П. С. Елань. Тот ответил утвердительно.
Поезд стремительно вырвался со станции. Одно за другим поступают сообщения о том, что он идет с опережением графика. Машинист т. Писарев сэкономил в пути 33 минуты и значительно ушел от пассажирского.
Высокое мастерство в деле организации движения поездов проявляет диспетчер Новосибирского отделения П. С. Елань.

Герои Социалистического Труда



ПАВЛОВ А. С. — машинист паровозного депо Барнаула.



НИКОЛЬСКИЙ Н. П. — начальник Томской железной дороги.



ДУДКИН С. П. — бригадир вагонного депо Тольки.

НАГРАЖДЕНИЕ ОРДЕНАМИ И МЕДАЛЯМИ СССР РАБОТНИКОВ ТОМСКОЙ МАГИСТРАЛИ

За достигнутые успехи в развитии железнодорожного транспорта Президиум Верховного Совета СССР Указом от 1 августа 1959 года наградила.

ОРДЕНОМ ЛЕНИНА

Бабковского Фалиппа Макаровича — старшего путевого рабочего Кузундинской дистанции пути.
Баранова Николая Дмитриевича — машиниста-инструктора паровозного депо Алтайскал.
Дудина Петра Андреевича — бригадира вагонного депо Барнаула.
Сапунова Ефима Васильевича — машиниста локомотивного депо Рубцовка.
Чумака Степана Ивановича — составителя поездов станции Барнаула.
Гладышева Василия Ивановича — председателя допрпрофсоюза.
Лобанова Василия Акимовича — составителя поездов станции Новосибирск-пассажирский.
Писарева Михаила Васильевича — составителя поездов станции Искан.
Родюкевича Василия Ильича — начальника службы локомотивного хозяйства.
Тищенко Алексея Митрофановича — осмотровика-автоматчика вагонного депо Искан.

Цибизова Николая Федотовича — машиниста локомотивного депо Новосибирск.
Васюченко Сергея Михайловича — начальника вагонного депо Тайга.
Егесова Якова Степановича — машиниста паровозного депо Новокузнецк.
Кисленко Ивана Емельяновича — машиниста локомотивного депо Тайга.
Никитину Пелагею Малафеевну — старшего стрелочника станции Тольки.
Осоевца Ивана Михайловича — главного кондуктора Беловского отделения.
Паршина Григория Степановича — старшего осмотровика вагонов депо Усть-Ты.
Чагина Николая Петровича — начальника Промышленской дистанции пути.
Ячереку Петра Тимофеевича — бригадира Толькинской дистанции пути.

Зинкина Никиту Петровича — путевого обходчика Алтайской дистанции пути.

Зорину Елану Ивановичу — старшего стрелочника станции Кузунда.
Ишимова Ивана Ивановича — слесаря паровозного депо Барнаула.
Ковина Владимира Михайловича — начальника паровозного депо Барнаула.
Маслова Зиновию Михайловича — машиниста паровозного депо Тайга.
Скворота Евгения Семеновича — машиниста локомотивного депо Ленинск.
Тепких Никифора Ивановича — осмотровика вагонного депо Рубцовка.
Ткаченко Василия Семеновича — правщика Барнаульского вагоноремонтного завода.
Тодосенко Николая Ефимовича — начальника отдела Барнаульского отделения.

Фокина Николая Ивановича — машиниста паровозного депо Кузунда.
Черкашина Василия Михайловича — старшего стрелочника станции Алтайскал.
Андросова Михаила Ивановича — бригадира Новокузнецкой дистанции пути.
Баулина Алексея Григорьевича — бригадира Беловского строительного участка.
Вельчик Гавриил Кузьмич — машиниста локомотивного депо Белово.
Гепина Арона Семеновича — председателя районного комитета профсоюза Новокузнецкого отделения.
Зайцева Василия Яковлевича — заместителя начальника локомотивного депо Тайга.
Казанова Андрея Захаровича — машиниста паровозного депо Тольки.
Кокореву Владимира Алексеевича — начальника паровозного депо Тольки.
Коломощина Николая Матвеевича — бригадира вагонного депо Тайга.
Ловягина Михаила Григорьевича — старшего путевого рабочего Устьской дистанции пути.
Марченко Георгия Афанасьевича — начальника отдела Беловского отделения.

Маслову Наталью Федоровну — старшего стрелочника станции Тайга.
Москоченко Алипаса Харитоновича — дорожного мастера Мундыбашской дистанции пути.
Русачова Николая Федоровича — прораба Беловской дистанции зданий и сооружений.
Рязанова Степана Семеновича — старшего стрелочника станции Кольчугино.
Шестакова Александра Петровича — мастера локомотивного депо Белово.
Юдина Павла Ивановича — машиниста паровозного депо Мундыбаш.
Дьяченко Александра Захаровича — главного металлурга Новосибирского стрелочного завода.
Евсейкина Николая Петровича — узлового диспетчера Новосибирского отделения.

Иванова Николая Ивановича — электромонтера Чулымского участка энергоснабжения.

Герои Социалистического Труда



ЕНИН П. С. — поездной диспетчер Новосибирского отделения.



МЕДВЕДЕВ В. М. — сталевар Новосибирского стрелочного завода.



ДРОФА В. Г. — составитель поездов станции Новокузнецк-сорт.

ОРДЕНОМ ТРУДОВОГО КРАСНОГО ЗНАМЕНИ

Васильева Михаила Витальевича — заведующего отделом Алтайского крайкома КПСС.
Вилсова Тимофея Михайловича — старшего осмотровика вагонного депо Байск.

действию: «Превратим транссибирскую электрифицированную магистраль в образцовую!»

С 1965 г. стала вводиться диспетчерская централизация. Первой на сети железных дорог страны Западно-Сибирская магистраль стала дорогой сплошного централизованного руководства билетными кассами. Под руководством Н.П. Никольского дорога добилась значительных успехов и в эксплуатационной работе. Борьба за высокие среднесуточные пробеги сочеталась с массовым вождением большегрузных составов, вес которых на иных участках превышал теперь десять тысяч тонн.

К началу 1970-х годов Западно-Сибирская магистраль выполняла около 9% грузооборота всех железных дорог страны.

29 июля 1966 г. она была удостоена высшей награды страны – ордена Ленина. Да и в дальнейшем магистраль работала не менее успешно, о чем свидетельствуют многочисленные почетные грамоты, переходящие и памятные знамена и прочие знаки отличия, которыми был удостоен за ударный труд коллектив Западно-Сибирской магистрали. Тысячи железнодорожников за годы руководства Н.П. Никольского были награждены орденами, медалями, другими символами трудовой доблести. Орденами Октябрьской Революции и Трудового Красного Знамени отмечался и труд самого Николая Порфирьевича.

Безусловно, столь впечатляющие результаты были достигнуты самоотверженными усилиями различных служб и подразделений Западно-Сибирской магистрали. Но ведь усилия эти надо было еще организовать, сделать так, чтобы гигантское производство, разбросанное на огромной территории, обрело четкий, эффективный рабочий ритм. И здесь роль Николая Порфирьевича трудно переоценить. И не случайно те восемнадцать лет, что стоял он у кормила сначала Томской, а потом и Западно-Сибирской железной дороги, работники магистрали назвали «эпохой Никольского».

Знаменательно, что и в Указе о награждении дороги было сказано, что высший орден страны вручается магистрали не только за «достигнутые успехи», но и «внедрение в производство передовых методов труда».

Примеров передового опыта и ценных начинаний, имевших место в период руководства Н.П. Никольского Западно-Сибирской железной дорогой можно приводить очень много. Ни один год и даже месяц на магистрали не обходился без чего-то нового, предложенного работниками дороги. И за каждым таким начинанием явно или неявно стоял Н.П. Никольский. Как вспоминает бывший главный

инженер Западно-Сибирской железной дороги, а ныне председатель дорожного совета ветеранов П.Ф. Мысик, Николай Порфирьевич «умел на лету оценить здравую идею. Всякая бюрократическая канитель, связанная с внедрением новинок, была исключена. Он многое держал на личном контроле: от технической проработки проекта до его практического воплощения».

Немало новшеств, благодаря Н.П. Никольскому, было внедрено также в организацию перевозки и обслуживания пассажиров. Так, по его инициативе появились на дороге фирменные поезда «Сибиряк», «Томич», «Алтай», «Иртыш» и другие, отличавшиеся скоростью, четким соблюдением графика, безопасностью, повышенным комфортом.

Н.П. Никольский олицетворял собой образ «руководителя нового типа» – широко образованного, прогрессивно мыслящего, умеющего смотреть и в корень, и в далекую перспективу, «воевать не числом, а умением». Последнее подтверждает такой факт: если в 1955 г. на одной только Томской дороге было 1 280 работников административно-управленческого аппарата, то через десять лет их число (несмотря на объединение двух дорог) сократилось на 530.

Подготовке, воспитанию и развитию кадров Н.П. Никольский уделял особое внимание. Достаточно сказать, что только за десятилетие с 1961 по 1971 гг. без отрыва от производства на магистрали было подготовлено 900 инженеров и более 5000 техников, благодаря чему общее количество тех и других увеличилось почти вдвое. А более 120 тыс. человек за тот же период повысили свою квалификацию или получили новую профессию на различных курсах. Все это становилось прочной базой для профессионального роста, позволяло осваивать новую технику и технологию, осваивать новые методы труда.

Многое делая для развития производства, Н.П. Никольский никогда не забывал и о социально-бытовой сфере. Достаточно вспомнить, что только жилья при Н.П. Никольском было построено свыше 1 200 тыс. кв. м. А еще – более 70 детских учреждений, столько же столовых, почти 200 магазинов, девять больниц, четыре поликлиники. Строились физкультурно-спортивные сооружения (именно при нем начала создаваться база для биатлона, ставшая сегодня одним из лучших в мире биатлонных комплексов), загородные базы отдыха и пионерские лагеря, лечебно-оздоровительные профилактории, клубы... По инициативе Н.П. Никольского, к примеру, началось строительство Дворца культуры железнодорожников в Новосибирске.

Наряду с руководством крупнейшей в стране железной дорогой Н.П. Никольский вел большую государственную и общественную работу: он избирал-

ся депутатом Верховных Советов СССР и РСФСР, делегатом нескольких съездов КПСС, неоднократно был депутатом Новосибирского областного Совета депутатов трудящихся.

На себя при такой тяжелой ноше на плечах и сверхжестком ритме жизни времени почти не оставалось. Приходилось жертвовать многим, отказываться от многих житейских благ. Выручала огромная воля, умение организовывать свой труд и досуг.

Николай Порфирьевич, впрочем, не был этакой ходячей добродетелью. Имелись и у него свои чисто человеческие слабости. Мог вспылить, погорячиться, «завестись», как говорили сослуживцы. Мог строго наказывать недисциплинированного или нерадивого работника. Больше всего не терпел лжи, попыток свалить свою вину на другого, спрятаться за чужую спину. Но и наказывал без злобы, оскорблений, без мстительного камня за пазухой. Умел делать это так, что наказанный не держал на него обиды.

В редкие минуты отдыха Николай Порфирьевич спешил к семье: к жене Нине Константиновне, дочерям Вике и Нине, к внукам, которых безмерно любил.

Всего полной мерой было отпущено Н.П. Никольскому. Кроме здоровья. 62 года успел прожить он, из которых 45 было отдано железнодорожному транспорту.

1 июля 1973 г. Николая Порфирьевича не стало. Проститься с покойным пришли и приехали тысячи людей. Траурный кортеж растянулся по Красному проспекту Новосибирска на несколько километров...

«Осиротев» со смертью Николая Порфирьевича Никольского, Западно-Сибирская железная дорога, тем не менее, не сбилась с дыхания. Отлаженный ее механизм продолжал работать четко и ритмично. И в этом не было ничего удивительного. Во-первых, уходя из жизни, Н.П. Никольский оставил после себя весь сложный комплекс магистрали в отличном состоянии. А во-вторых, умея смотреть в будущее, за пределы своего жизненного горизонта, Николай Порфирьевич исподволь многие годы пестовал преемника, по опыту зная, как важно, чтобы им не был человек со стороны. Таким, достойным своего учителя, преемником стал проработавший много лет в разных должно-

стях и на разных участках Западно-Сибирской магистрали Иван Ефимович Трубников.

Кроме него, Н.П. Никольский воспитал целую плеяду руководителей разного ранга: заместителей начальника дороги А.А. Шепелева, В.Б. Николаева (будущего ее начальника), П.Т. Семешко, Н.А. Акулинина, начальников служб В.Г. Замуру, П.В. Самарского, А.А. Иноземцева, начальников отделений дороги Д.А. Булгакова, Г.С. Колчека, Н.А. Кузнецова и др. А ряд специалистов, работавших в свое время под крылом Николая Порфирьевича, стали впоследствии видными деятелями отрасли и МПС. Такие, например, как В. Скворцов – бывший начальник Свердловской железной дороги, или А.Н. Бевзенко – первый заместитель министра путей сообщения.

Эпоха Никольского завершилась, но напряженная жизнь Западно-Сибирской железной дороги, которой Николай Порфирьевич отдал всего себя, продолжилась, унося в будущее немеркнущую память о нем.

2 ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК КУЗБ

КАНДИДАТЫ НАРОДА

Николай Парфирьевич Никольский



изовдстве, с душой отдается любимому делу. Он работает в родном депо, где трудился его отец, красный партизан, где он сам начинал трудовую жизнь.

Через два года после окончания института Н. П. Никольский назначается начальником депо Боготол, затем начальником депо Красноярск. В период Отечественной войны 1941 — 1945 гг. т. Никольский руководит паровозной службой Красноярской железной дороги, а затем назначается заместителем начальника Амурской железной дороги. С 1949 года тов. Никольский работает заместителем начальника Томской железной дороги, а в 1955 году назначается ее начальником.

На этом посту Николай Парфирьевич показал себя инициативным и энергичным руководителем. Большое внимание уделяет он вопросам перспективного развития, увеличению пропускной способности и электрификации дороги.

Николай Парфирьевич принимает активное участие в общественной жизни коллектива и работе областной партийной организации. Он является членом Новосибирского обкома КПСС и депутатом областного Совета.

Н. П. Никольский награжден орденами Трудового Красного Знамени, Красной Звезды, несколькими медалями и нагрудными значками Министерства путей сообщения.

На предвыборных собраниях рабочие и служащие станции Искитим, колхозники сельхозартели имени Димитрова Ордынского района единодушно выдвинули Николая Парфирьевича Никольского кандидатом в депутаты Верховного Совета РСФСР по Искитимскому избирательному округу № 458.

В день выборов — 1 марта 1959 года избиратели отдадут свои голоса за достойного кандидата верушного блока коммунистов и беспартийных — Николая Парфирьевича Никольского.

Николай Парфирьевич Никольский родился в 1911 году в городе Боготол в семье рабочего-токаря паровозного депо. По окончании средней школы он идет на производство, приобретает специальность токаря. Его все больше и больше интересует железнодорожное дело. Получив квалификацию токаря восьмого разряда, Николай Парфирьевич Никольский в 1931 году поступил в Томский институт инженеров железнодорожного транспорта и окончил его в 1936 году.

Молодой инженер-механик паровозного хозяйства, прошедший большую школу на про-

Выдвижение Н.П. Никольского кандидатом в депутаты ВС РСФСР, «Железнодорожник Кузбасса», № 21, 1959 г.

В 1954 г. была построена ветка Куломзино-I – Куломзино-II. Связанные станции получили общее имя и порядковую нумерацию. Строительство ветки позволило организовать развитую сеть подъездных путей к железной дороге от предприятий, баз и хранилищ, расположенных в Кировском районе Омска.



В 1961 г. станция Куломзино-II вошла в состав Среднесибирского хода, построено новое станционное здание – типовое для этой линии.

С 1 августа 1963 г. станции Куломзино-I, II были переименованы на основании Приказа министра путей сообщения № 746 Ц в Карбышево-I и Карбышево-II. Станциям присвоено имя советского военного инженера, генерал-лейтенанта инженерных войск, профессора, доктора военных наук, Героя Советского Союза Дмитрия Михайловича Карбышева.

В 1955 г. на основании Приказа МПС № 2226 от 20 мая 1955 г. был создан Входнинский энергоучасток. Он обслуживал главный ход Транссибирской магистрали на участке Исилькуль – Входная (Приветная).

Первым начальником энергоучастка в 1955–1957 гг. работал Виктор Иванович Тептиков.

В 1955 г. также были закончены монтажные работы на участке Омск – Исилькуль. На основании Приказа МПС от 20 мая 1955 г. № 2226 для обслуживания устройств электроснабжения на участке Куломзино – Исилькуль был организован участок электроснабжения станции Исилькуль протяженностью 135 км.

15 июля 1955 г. завершилась электрификация участка Омск – Татарская.

С августа 1955 г. по май 1961 г. начальником Томской железной дороги работал Николай Порфирьевич Никольский.

12 сентября 1955 г. начальником Новосибирского отделения назначен Николай Ефимович Трубников.

В сентябре 1955 г. машинист депо Московка Б. Елисеев провел первый поезд с электровозом ВЛ22М № 1270 от Омска до Татарской. Таким образом, в 1955 г. дорога от Омска до Новосибирска была полностью электрифицирована на постоянном токе 3,3 кВ. Причем на электрической тяге шли теперь не только пассажирские и грузовые поезда, но и пригородные.

С 1955 по 1958 гг. шла реконструкция Омского железнодорожного вокзала.

В результате второй реконструкции площадь здания вокзала увеличилась в шесть раз и составила 6465 кв. м, вокзал стал двухэтажным. Также были реконструированы пассажирские платформы и привокзальная площадь.



Проект нового вокзала был выполнен в традициях сталинского классицизма с колоннами, интерьерами с богатой лепниной, характерными для тех лет, но эти элементы в процессе строительства стали жертвой борьбы с излишествами.

Основные помещения и их расположение принципиально не поменялись, сохранились все удобства для пассажиров, но залы стали



Омск, 1955 г.

просторнее, удобнее, светлее. Увеличение площадей произошло за счет выдвигания фасада в сторону привокзальной площади и строительства второго этажа. Капитальная лицевая стена старого вокзала оказалась внутри и вошла в состав внутренней перегородки между помещениями. Со временем в кассовых залах и залах ожидания появлялись новые устройства – автоматические камеры хранения и автоматы для размена монет, справочные автоматы и табло. В цокольном помещении заработали кассы пригородного сообщения. Над широким мраморным крыльцом с колоннами, обращенным к привокзальной площади, располагались герб РСФСР и большие часы. Реконструкцию полностью закончили в 1958 г.



Позднее здесь же появилось информационное табло. В 1960 г. на железнодорожном вокзале были построены первые в Омске подземные переходы – из вокзала к посадочным платформам между путями. С течением времени фасад здания менял окраску и отделку, но можно смело говорить, что с конца 1950-х годов «парадный вход» в Омск приобрел действительно парадный вид.

16 апреля 1956 г. на участке Исилькуль – Омск поезда были переведены на электрическую тягу. На участке Куломзино – Исилькуль прошел первый поезд с электровозом.

22 августа 1956 г. на станцию Карасук-I прибыл первый эшелон с хлебом по участку Целина (ныне – станция Хабары) – Карасук, где было открыто временное движение. Вел состав машинист Семен Павлович Ялин. Первый эшелон, доставивший 1400 т алтайского хлеба, был отправлен в Новгород.

По 115-километровому участку Хабары – Карасук за 6 месяцев 1956 г. было перевезено 175 тыс. т зерна.

В 1955–1956 гг. на Славгородском отделении построены разъезды Горькоозерный, Журавлиный, Редкий, Батурин, Озерное Приволье, Новосовхозный, Карачилик и Мирман. Произведено удлинение путей на существующих станциях и разъездах.

1956 год стал последним годом поступления паровозов на магистрали, строительство которых на отечественных заводах продолжалось 110 лет.

Именно в 1956 г. состоялся исторический XX съезд КПСС, на котором электрификация железных дорог была признана первоочередной и приоритетной задачей транспортников. В феврале 1956 г. ЦК КПСС и Совет Министров СССР приняли Постановление «О генеральном плане электрификации железных дорог на период с 1956 по 1970 гг.», в соответствии с которым предполагалось перевести на электрическую тягу около 40 тыс. км железных дорог.

В 1956 г. введено в эксплуатацию вагонное депо на станции Московка, резко улучшившее обслуживание подвижного состава на самом грузонапряженном участке главного хода Транссиба.



В вагонном депо Московка

В соответствии с приказом о специализации вагонное депо Московка занималось ремонтом четырехосных цистерн. С ростом производства Омского нефтеперерабатывающего комбината рос объем налива цистерн, и соответственно рос объем работ в депо. Благодаря разработке и внедрению деповчанами передовых организационно-технических решений удалось наладить в депо ритмичную и качественную работу, усовершенствовать ряд технологических процессов.

В 1956 г. машинисты депо Белово начали применять рекуперативное торможение на двухпутном участке с горным профилем пути.



Первые машинисты – энтузиасты рекуперативного торможения на электровозах ВЛ22М в электродепо Белово



Электровоз ВЛ22

В сентябре 1956 г. начаты работы по электрификации главного хода дороги на участке Новосибирск – Болотная, в октябре – на участке Болотная – Тайга.

Для оперативного руководства движением поездов на участке Новосибирск – Чулымская введен в действие диспетчерский контроль движения поездов.



Диспетчер Ю.В. Павлич

1 октября 1956 г. от Беловского отделения в Барнаульское принята станция Заринская.

К концу 1956 г. закончена электрификация главного хода Омской железной дороги и Омского узла. Появилась возможность вождения составов на всех направлениях Омской железной дороги одним типом электровозов. Парк электропоездов приписали к локомотивному депо Московка.

В течение шести лет на Омской железной дороге было электрифицировано 778 километров эксплуатационной линии, в том числе 690 км двухпутных участков. Общая возвращенная длина контактной сети составила

2180 км. Построена электростанция мощностью в 75 тыс. кВт и 33 тяговых подстанции.

27 ноября 1956 г. электрифицирован участок Называевская – Омск.



В 1956 г. организована Казахская железная дорога. Участок Алейская – Локоть (искл.) бывшей Туркестано-Сибирской дороги передан Томской дороге и включен в состав Барнаульского отделения.

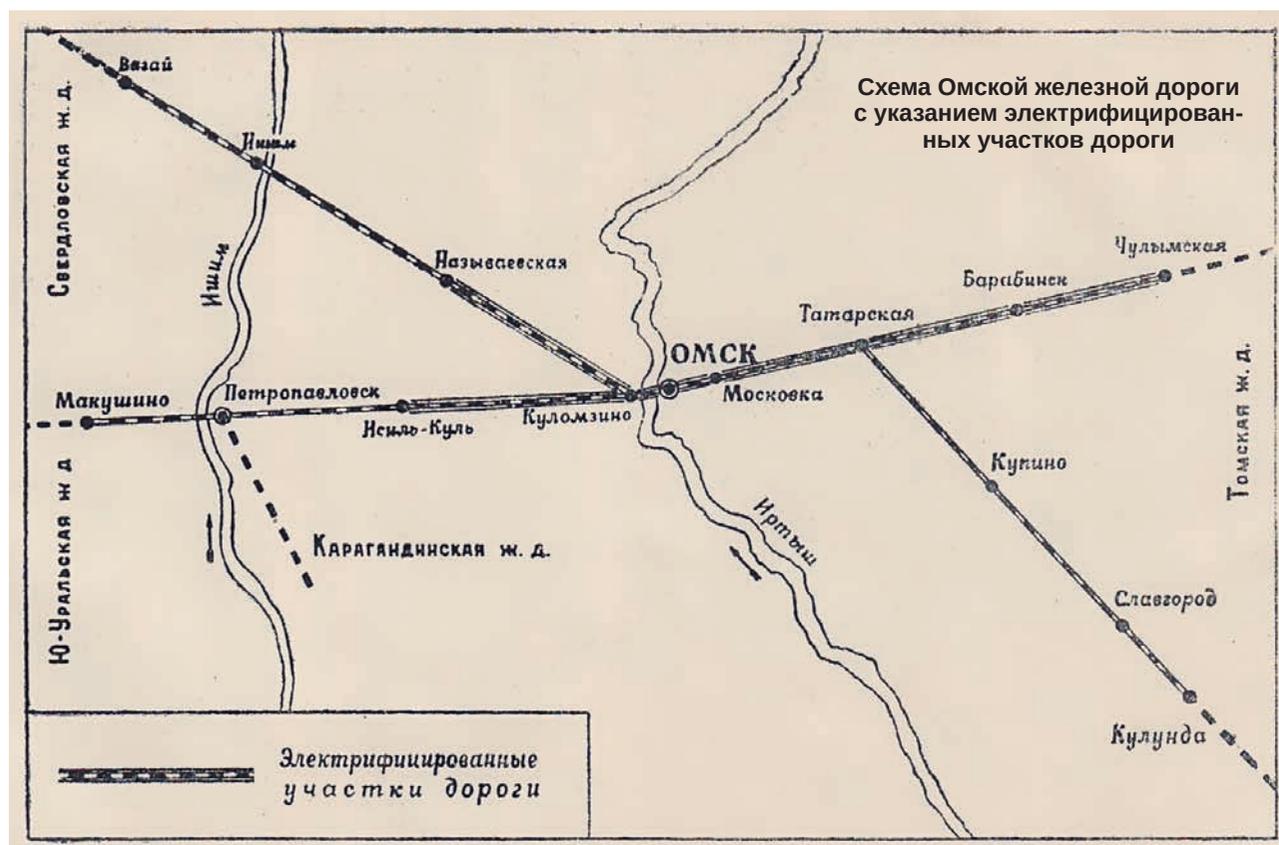
С сентября 1957 г. по май 1960 г. начальник Омской железной дороги – Борис Константинович Саламбеков.

В сентябре 1957 г. начато строительство нового вокзала на станции Барнаул.



Строительство вокзала на станции Барнаул

В 1957 г. на станции Кондома открыто и пущено в эксплуатацию локомотивное оборотное депо.



САЛАМБЕКОВ Борис Константинович

**Начальник Омской железной дороги
с августа 1957 г. по апрель 1960 г.**

Жизненный путь Бориса Константиновича начался в Тифлисе. Здесь он родился 25 декабря 1907 г. в армянской семье. Его отец, Константин Антонович, служил счетоводом, а позже бухгалтером в администрации грузинской столицы. Мать ушла из жизни, когда мальчику было всего полтора года. Отец женился во второй раз, и они с мачехой воспитывали пятерых сыновей. Семья ютилась в небольшом домике на Вагонной улице.



Прожить было нелегко, и еще не окончившему школу Борису пришлось устраиваться на работу. В 16 лет он стал рассыльным в финансовой инспекции Наркомфина Грузии, а через год – счетоводом Единого рабочего кооператива и поступил в вечерний Промышленно-экономический техникум, который, совмещая учебу с работой, окончил в 1926 г.

Борису хотелось учиться дальше, его привлекала железная дорога, но в те времена для служащего это было почти невозможно. Дорога в вузы была открыта, прежде всего, пролетариату. И Борис устраивается практикантом в паровозное депо Тифлис Закавказской железной дороги. Здесь же через некоторое время получает права помощника машиниста паровоза. После четырех лет работы в депо Борис смог, наконец, осуществить свою мечту и в 1930 г. поступил в Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта имени Я.Э. Рудзутака на механический факультет.

В июле 1935 г., успешно завершив обучение, Б.К. Саламбеков получил диплом инженера-механика паровозного хозяйства, а с ним и направление в депо Ленинград-Пассажирский-Московский Октябрьской железной дороги.

Начал он здесь с должности инженера технического бюро и быстро проявился как человек ответственный, дисциплинированный, требовательный к себе и другим. Через год, успев поработать мастером, молодой инженер стал заместителем начальника депо. И сразу же развернул борьбу за культуру производства, за порядок во всем, начиная с традиционных для паровозных депо грязи и луж мазута под ногами. Проявилась в нем и новаторская жилка. В конце 1937 г. Б.К. Саламбекова назначают начальником депо Ленинград-Пассажирский-Московский.

Возглавив его, Борис Константинович осуществил ряд мероприятий по улучшению ремонта паровозов. Работа привлекла внимание инженерно-технической общественности. Приказом НКПС от 9 октября 1938 г., за «образцовую организацию подъемного ремонта паровозов, введение в этой области нового метода ремонта, сокращающего простой паровозов на подъемке вдвое ниже нормы, за хорошее руководство стахановским движением» Б.К. Саламбеков был награжден значком «Почетному железнодорожнику». А новая организация ремонта паровоза стала внедряться и в других депо сети железных дорог страны.

В мае 1939 г. Борис Константинович был назначен заместителем начальника Октябрьской железной дороги. И в том же году за большие достижения в работе, разработку и эффективное внедрение нового метода ремонта паровозов Б.К. Саламбеков получил высшую правительственную награду – орден Ленина.

В общем, жизнь Бориса Константиновича складывалась благополучно, но началась Великая Отечественная война...

С самого начала войны Октябрьская дорога стала прифронтовой. Уже 2 июля 1941 г. на нее были сброшены первые бомбы. В первые два месяца боевых действий дорога и, в частности, Ленинградский железнодорожный узел, выполняли огромный объем работы: срочные оперативные воинские перевозки, эвакуацию имущества, оборудования и людей из Прибалтики и Ленинградской области и Ленинграда.

В начале августа, когда бомбардировки стали особенно интенсивными, руководить всей магистралью из Ленинграда стало невозможно. И тогда было решено создать Южную группу управления Октябрьской железной дорогой с центром в г. Бологое. До февраля 1942 г. ею руководил Б.К. Саламбеков. Он и его сотрудники очень много сделали для обеспечения деятельности этого важного железнодорожного узла. Работать приходилось под непрерывными бомбежками и артиллерийскими обстрелами.

30 августа 1941 г. враг вышел к Неве и перерезал железнодорожную связь Ленинграда со страной. А 8 сентября был взят Шлиссельбург (Петрокрепость). Началась знаменитая Ленинградская блокада.

Огромный Ленинградский железнодорожный узел оказался практически полностью изолированным от сети железных дорог Советского Союза. Лишь Бологовское отделение оставалось связанным с Калининской и Ярославской железными дорогами. Оно и обеспечивало воинские перевозки для Калининского, Западного, Ленинградского и Волховского фронтов. Несмотря на неоднократные попытки гитлеровцев, Бологовский узел так и не был занят противником.

Зимой 1941/1942 г. начала действовать Ладожская автомобильная трасса, проложенная по льду озера, – знаменитая «Дорога жизни». День и ночь по ней в сторону Ленинграда шли тяжелогруженные машины. На восточном берегу Ладожского озера росли штабеля из боеприпасов и продовольствия, сырьё для предприятий.

Именно в это время, в феврале 1942-го, начальником Октябрьской дороги был назначен Б.К. Саламбеков. Ему предстояло в исключительно трудных условиях организовать поставки продовольствия, топлива, военных грузов в Ленинград и к передовой линии фронта.

К середине января 1943 г. была прорвана блокада в районе города Шлиссельбурга на южном побережье Ладожского озера. Вдоль берега образовался коридор шириной 8–11 км, по которому была восстановлена сухопутная связь Ленинграда со страной. Сразу после прорыва блокады ГКО принял постановление «О строительстве новой железнодорожной линии Жихарево – Шлиссельбург Октябрьской железной дороги». На сооружение 33-километровой трассы отводилось всего 20 дней.

Линия проходила в пяти-шести километрах от противника, и строителям не давал покоя артиллерийский и минометный огонь. Гибли люди, разрушалось уже построенное. Но, несмотря ни на что, «Дорога Победы» (так ее называли ленинградцы) была построена, и 7 февраля 1943 г. жители «северной столицы» встречали на Финляндском вокзале первый поезд с Большой земли.

Гитлеровцы не раз пытались разрушить «Дорогу Победы» и задержать движение. Ее бомбила фашистская авиация, охотившаяся буквально за каждым поездом, она простреливалась немецкой артиллерией. Это заставляло днем прекращать движение, а ночью удавалось пропускать не более пяти-шести поездов.

И тогда Б.К. Саламбеков ввел на самом опасном участке «Дороги Победы» новый, поточный (его еще называют «пакетный») метод продвижения поездов. Поезда шли без сигнальных огней гуськом на расстоянии всего нескольких сот метров друг от друга. Одну ночь – в Ленинград, другую – из него. За короткую предвесеннюю ночь в одну сторону проходило до 35 поездов. Б.К. Саламбеков следил за продвижением каждого состава. Часто его видели здесь же, на линии, где он руководил восстановлением разрушенных вражескими снарядами и бомбами мостов, и иной раз лично, под огнем командовал продвижением поездов.

Героический труд тысяч железнодорожников и восстановителей Октябрьской магистрали был отмечен медалями «За оборону Ленинграда». А ее начальник Б.К. Саламбеков за «исключительные

заслуги перед государством в деле обеспечения перевозок для фронта и народного хозяйства и выдающихся достижений в восстановлении железнодорожного хозяйства в трудных условиях военного времени» был удостоен Президиумом Верховного Совета СССР 5 ноября 1943 г. звания Героя Социалистического Труда.

В середине января 1944 г. наши войска полностью освободили Ленинград от блокады. Неоценимый вклад в эту победу внесли работники Октябрьской магистрали, которые обеспечили наступавшие войска всем необходимым.

29 января 1944 г. Совинформбюро сообщило, что Октябрьская железная дорога полностью освобождена от фашистских захватчиков. Б.К. Саламбеков, и руководители служб приступили к возрождению магистрали. И менее чем через месяц, 23 февраля 1944 г., из Ленинграда в сторону Москвы прошел первый грузовой поезд. А уже 20 марта экспресс «Красная стрела» отправился в свой первый после блокады рейс в столицу, а навстречу ему из Москвы – другой состав, и 21 марта 1944 г. оба поезда одновременно остановились у платформ вокзалов в Ленинграде и Москве. После трехлетнего перерыва «Красная стрела» стала регулярно совершать рейсы между двумя столицами.

Заслуги Бориса Константиновича в военные годы, кроме звания Героя Социалистического Труда, были отмечены орденами Трудового Красного Знамени, Отечественной войны I степени, медалями «За оборону Ленинграда» и «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941 – 1945 гг.»

1946 г. стал для Б.К. Саламбекова годом тяжелых расставаний. Сначала с женой Магдалиной, которая еще в 1942-м, в блокадном Ленинграде заболела туберкулезом легких и вот ушла из жизни. А в июне 1946 г. пришла пора расставаться и с Октябрьской магистралью, которой отдал он шестнадцать лет своей жизни...

Его назначают начальником только что созданного Северо-Западного округа, куда вошли девять железных дорог, в том числе и Октябрьская, и членом Коллегии МПС. А незадолго до этого Б.К. Саламбеков был избран депутатом Верховного Совета СССР по Выборгскому округу.

Борис Константинович целиком отдался новой работе. За год с небольшим он успел прекрасно зарекомендовать себя, показать, как говорилось в официальной характеристике, «знающим и всесторонне развитым командиром транспорта». И когда в ноябре 1947 г. потребовалось укрепить руководство Приволжского округа железных дорог, Б.К. Саламбекова назначили его начальником.

Во время пребывания Б.К. Саламбекова на этом посту на дорогах Приволжского округа была прове-

дена значительная работа по техническому оснащению и укреплению хозяйства. Строились мосты, жилье, развивались важнейшие нефтеналивные станции. Значительно возрос объем погрузочных работ. Дела шли достаточно успешно, и 25 мая 1949 г. Постановлением Совета Министров СССР Борису Константиновичу было присвоено звание генерал-директора тяги I ранга. Его избирают членом Куйбышевского обкома ВКП(б) и депутатом областного Совета.

К несчастью, когда в 1949 г. возникло так называемое «Ленинградское дело», в круг причастных попал и Б.К. Саламбеков. В числе главных фигурантов этого дела были А.А. Кузнецов и М.И. Родионов, с которыми Борис Константинович, работая на Октябрьской дороге, имел деловые служебные контакты. Потому тоже подвергся опале.

В июле 1950 г. решением Комитета партийного контроля «за ряд грубых хозяйственных ошибок, допущенных в период работы в Ленинграде», Б.К. Саламбеков был переведен из членов КПСС в кандидаты. Одновременно его освободили от должности начальника Приволжского округа железных дорог и назначили главным инженером Фаянсовского отделения Московско-Киевской железной дороги.

В этот трудный период его жизни Бориса Константиновича поддержали первый секретарь Куйбышевского обкома партии А.М. Пузанов и министр путей сообщения Б.П. Бещев. И в январе 1952 г. его вновь приняли в члены КПСС «с восстановлением партийного стажа». Правда, оставив в прежней должности.

Три с половиной года, до февраля 1954-го, Б.К. Саламбеков добросовестно трудился главным инженером Фаянсовского отделения. Его высокое звание и прошлые заслуги не создавали барьера между ним и коллективом. Он оставался самим собой: скромным, трудолюбивым, дисциплинированным, требовательным к себе и подчиненным, которым охотно передавал свои знания и огромный опыт, добываясь улучшения работы отделения.

Все это создавало Борису Константиновичу большой авторитет и уважение. И не случайно в характеристике на него руководители Фаянсовского отделения в начале 1954 г. приходили к выводу, что он «заслуживает выдвижения на руководящую работу с большим объемом работы».

И подходящий для генерал-директора I ранга «объем работы» вскоре нашелся. 9 февраля 1954 г. Б.К. Саламбекова назначили первым заместителем начальника Омской железной дороги.

В это время на Омской дороге шла реконструкция пути, который переводился на щебеночное основание. Летом реконструкцию вели на участке Омск – Татарская, и остро встала проблема «окон» для проведения путевых работ, потому что начались мас-

совые перевозки для освоения целинных и залежных земель. Стали искать иные способы организации движения поездов при проведении путевых работ.

Б.К. Саламбеков по опыту эксплуатации «Дороги Победы» помнил, как устраивали обходы барьерных участков и открывали временное движение по ним до окончания восстановления пути. Так и поступили. В начале сентября 1954 г. начали сооружение первого обхода. Земляное полотно легко возводили бульдозеры, путь на обходе укладывали путеукладчиком и балластировали местным грунтом или шлаком. После окончания работ на одном перегоне, путь обхода перекладывали на следующий.

Такой метод дал значительный экономический эффект. Только в 1954 г. на Омской дороге с помощью обходов реконструировали более 30 км пути без перерыва в движении поездов и сэкономили более 15 млн рублей.

Метод привлек внимание специалистов. На Омскую дорогу зачастили делегации с других магистралей за опытом, ученые. По словам одного из них, его удивили четкая организация и строгое соблюдение технологии работ, широкая их механизация, а вместе с тем – широкая эрудиция Б.К. Саламбекова в вопросах реконструкции таким методом.

11 сентября 1957 г. Б.К. Саламбеков был назначен начальником Омской железной дороги. Это совпало с внедрением на магистрали новых видов тяги – тепловозной и электрической. Началось техническое перевооружение транспорта. Для его осуществления требовалась большая работа по освоению новой техники и подготовке кадров всех уровней.

Буквально за год с паровозной на электровозную и тепловозную специальность было переквалифицировано 1500 человек. А всего на различных курсах без отрыва от производства прошли соответствующую подготовку более 5500 работников дороги различных массовых профессий.

Борис Константинович и сам в 1956 г. стал студентом-заочником Всесоюзного заочного института инженеров железнодорожного транспорта по специальности «электрификация железнодорожного транспорта», а в 1959-м, защитив с отличием диплом, получил квалификацию инженера-электромеханика.

Техническая реконструкция Омской железной дороги, оснащение ее мощными электровозами и тепловозами, устройствами автоматики и телемеханики, другими видами новой техники позволили значительно увеличить ее пропускную и провозную способность, снизить себестоимость перевозок, поднять производительность труда. К 1959 г. на дороге уже около 70% перевозок выполнялось электровозами, 25% – тепловозами и лишь 10% – паровозами.

С переходом на электротягу была организована кольцевая езда без захода электровозов в основные депо, а для повышения эффективности работы электровозов решили перейти на обслуживание их сменными бригадами и значительно удлинить тяговые плечи. С января 1958 г. новая система начала внедряться на дороге. Она была одобрена Министерством путей сообщения. А уже 1 апреля с учетом наработанного опыта весь электровозный парк магистрали перевели на обслуживание сменными локомотивными бригадами.

Значительные перемены произошли и в организации ремонта локомотивов. Увеличились их межремонтные пробеги. Значительную экономию локомотивному хозяйству давала механизация и автоматизация производственных процессов на ремонте электровозов и тепловозов, снижение расхода электроэнергии и топлива.

К 1959 г. Омская магистраль вышла в число передовых на сети железных дорог страны. Она была награждена Дипломом первой степени Выставки достижений народного хозяйства СССР, а ее начальник – Большой золотой медалью ВДНХ. Плодотворный труд Б.К. Саламбекова на Омской железной дороге был отмечен еще одной наградой – на его груди засверкал третий орден Ленина. В том же 1959 г. Б.К. Саламбекова – члена Омского обкома партии, депутата областного Совета – избрали делегатом XXI съезда КПСС.

Но Бориса Константиновича Саламбекова ждала уже новая сибирская магистраль. В мае 1960 г. его назначают начальником Красноярской железной дороги.

В канун 1961 г. транспортные строители и электрификаторы завершили перевод Красноярской железной дороги на электрическую тягу переменного тока. Коллектив дороги, руководимый Б.К. Саламбековым, выступил инициатором соревнования за устойчивую работу стальных магистралей Сибири в зимних условиях и досрочно, 21 декабря, завершил выполнение плана перевозок 1960 г.

А в мае 1961 г. по постановлению Совета Министров СССР было проведено укрупнение ряда стальных магистралей страны. Красноярскую и Восточно-Сибирскую объединили в одну Восточно-Сибирскую железную дорогу. Она стала одной из самых крупных в стране. Ее главный двухпутный ход протяженностью около 2100 км проходил с запада на восток от Мариинска до Петровского Завода, а общая длина объединенной дороги составила около 4 000 км.

В 1962 г. Восточно-Сибирская магистраль боролась за превращение ее в образцовую. Это положительно сказалось на всей деятельности дороги.



Перевыполнялся план погрузки, ускорился оборот вагонов, выше стала участковая скорость поездов, повысилась безопасность движения.

В августе 1961 г. и в мае 1962-го проводились совещания делегаций железных дорог Советского Союза, Китая и Монголии по вопросам железнодорожных перевозок между тремя странами. По поручению Министерства путей сообщения нашу делегацию на них возглавлял Б.К. Саламбеков. Он же от имени МПС подписывал принимаемые документы.

В мае 1964 г. Б.К. Саламбеков расстался с Восточно-Сибирской дорогой. Его назначили начальником Главного управления вагонного хозяйства МПС.

На этом посту Б.К. Саламбеков много сделал для повышения эффективности использования подвижного состава, совершенствования организации работы, ремонта и содержания вагонов. Его заслуги были отмечены двумя золотыми медалями ВДНХ и орденом «Знак Почета».

В августе 1968 г. Б.К. Саламбеков по состоянию здоровья оставил работу в МПС и стал персональным пенсионером союзного значения.

В декабре 1977 г. Борис Константинович отметил свое 70-летие. Но этот юбилей оказался для Б.К. Саламбекова последним. 1 июля 1978 г. Борис Константинович на своей даче в Рублево рано утром пошел прогуляться к речке. По дороге упал и больше не встал. Приехавшие врачи «скорой помощи» констатировали инфаркт. Пятый по счету...

Жизненный путь одного из выдающихся деятелей отечественного железнодорожного транспорта, так много сделавшего для его развития и процветания, завершился. Но осталась немеркнущая память о нем. Крупный специалист и руководитель отечественного железнодорожного транспорта, Герой Социалистического Труда, кавалер восемнадцати правительственных наград, трижды почетный железнодорожник, генерал-директор тяги I ранга Борис Константинович Саламбеков был поистине легендарной личностью.

15 сентября 1957 г. линия Карасук – Камень-на-Оби протяженностью 228 км была построена, и здесь было открыто временное рабочее движение поездов, что позволило строителям новой трассы и железнодорожникам Славгородского отделения дороги вывезти из тяготеющих к новой линии совхозов и колхозов десятки тысяч тонн зерна урожая, выращенного на поднятой целине.

Первый поезд по новой линии провёл один из лучших машинистов новостройки Михаил Ефимович Бухштейн.



Первый эшелон с пшеницей в город Ленинград, 1957 г.

29 октября 1957 г. электрифицирован участок Промышленная – Белово.

В 1958 г. введено в эксплуатацию вагонное депо Болотное, специализированное для ремонта цистерн.

В 1958 г. ликвидировано Инское отделение.



Ревизия контактной подвески с дрезины ДМ

В 1958 г. на станции Кондома введена механическая централизация стрелок и сигналов.

1958 г.



Руководитель комсомольско-молодежной колонны тепловозников Б.Е. Плаксиенко (депо Алтайская)

В локомотивных депо дороги тон в работе задавала молодежь, комсомольская организация. С вводом тепловозной тяги и электровозов на дороге начали создаваться комсомольско-молодежные колонны машинистов тепловоза и электровоза.

28 апреля 1958 г. закончены работы по электрификации участков Новосибирск – Болотное и Инская – Сокур.

10 июня 1958 г. был подписан приказ об организации на станции Тайга участка энергоснабжения.

Электрификация участка Болотная – Тайга – Мариинск потребовала специалистов, способных обеспечить эксплуатационное обслуживание энергоснабжения электровозной тяги. В октябре этого же года коллективом включены в работу тяговые подстанции Тайга, Тутальская, и на участке от Болотной до Тайги прошел пер-

вый электровоз с грузовым поездом. В следующем, 1959 г. совместно с работниками строительно-монтажных поездов коллектив участвует в монтаже и наладке оборудования тяговых подстанций и контактной сети на участке Тайга – Мариинск. 30 сентября в контактную сеть было подано напряжение, и от Тайги до Мариинска также прошел первый электровоз с грузовым поездом.

За полвека Тайгинский энергоучасток превратился в современное предприятие – Тайгинскую дистанцию электроснабжения. На 2008 г. коллектив дистанции обслуживал более 365 км электрифицированных участков, 33 станции. В состав дистанции входят 8 районов контактной сети, 3 района электроснабжения, 19 тяговых подстанций, ремонтно-ревизионные участки, энергодиспетчерская группа, лаборатория, мастерские, базы по обслуживанию и ремонту технических средств электроснабжения и т. д.

В июне 1958 г. Постановлением Совета Министров СССР и Приказом МПС № 44 от 30 июня 1958 г. в связи с образованием Казахской железной дороги Рубцовское отделение перешло в ведение Томской железной дороги. Приказом начальника дороги № 431 Н от 20 августа 1958 г. введено в состав Барнаульского отделения.

В сентябре 1958 г. пошли поезда с электровозами от Новосибирска до Болотной.

1 сентября 1958 г. Барнаульским отделением от Беловского отделения принят участок Заринская (искл.) – Тягун (вкл.). Участок пути от станции Тягун до Артышта-II был передан Беловскому отделению Томской железной дороги, и, в соответствии с этим, Смазневская дистанция пути и дистанция связи перешли к Беловскому отделению.

В 1958 г. введена в эксплуатацию двухпутная автоблокировка на участке Новокузнецк-Сортировочный – Прокопьевск.

1 сентября 1958 г. Кулундинскому отделению передан участок Штабка (вкл.) – Ребриха.

В 1958 г. коллективы электровозных депо Московка и Барабинск впервые в отечественной практике внедрили новый метод эксплуатации электровозов на длинных тяговых плечах. Эти депо стали обслуживать электровозы на так называемом «большом кольце» от Исилькуля до Чулымской (635 км) сменными (неприкрепленными) локомотивными бригадами.

В 1960 г. за разработку и освоение метода вождения поездов на «большом кольце» инициаторы метода – диспетчеры А. Давыдок, Ю. Каляпин и начальник Барабинского отделения дороги Ю. Медведев – были награждены золотой и серебряной медалями и дипломом I степени ВДНХ СССР. В этом же году за высокие показатели в соцсоревновании в I и II кварталах депо Московка впервые было присуждено переходящее Красное знамя МПС и ЦК профсоюзов. Опыт омичей был распространен по сети железных дорог СССР и стал основой эксплуатационной работы.

В июле 1961 г., после объединения дорог, «большое кольцо» было продлено от станций Исилькуль и Называевская до станции Инская.



Барабинцы на первой полосе газеты «Гудок» – диспетчер Ю. Каляпин и механик Г. Гапонов

В ноябре 1958 г. в депо Рубцовка с Луганского завода поступил первый тепловоз ТЭЗ-1025.



Тепловоз ТЭЗ

28 ноября 1958 г. на станцию Рубцовка прибыл первый грузовой поезд на тепловозной тяге. Его провели машинист А.П. Малицкий и помощники машиниста В.С. Федоренко и А.П. Соляника.



Машинисты депо Рубцовка у тепловоза

В 1958 г. начальником Барнаульского отделения назначен Григорий Федорович Чеботарев.



Г.Ф. Чеботарев

В 1958 г. наряду с электрической тягой, успешно внедрялась и тепловозная тяга. Первым участком на тепловозной

тяге стал участок Кулунда – Леньки – Ребриха. Паровозное депо Леньки было реконструировано в тепловозное.



Паровозное депо Леньки

3 января 1959 г. электрифицирован участок Ленинск-Кузнецкий – Проектная.

1 августа 1959 г. за выдающиеся успехи, достигнутые в деле развития железнодорожного транспорта, Указом Президиума Верховного Совета СССР звание Героя Социалистического Труда присвоено машинисту-инструктору Барнаульского локомотивного депо Александру Спиридоновичу Павлову, путевому обходчику Барнаульской дистанции пути З.З. Загидулину, машинисту паровоза депо Купино А.Д. Парфенову, кузнецу депо Барабинск П.К. Хайленко, поезвному диспетчеру Новосибирского отделения П.С. Енину, железнодорожникам Омской железной дороги Ю.С. Лелекову, Н.Я. Жукову, Л.Я. Наливайко.

Юрий Сергеевич Лелеков в 1956 г. начал работу в должности мастера локомотивного депо Московка. Комсомолец Лелеков и его коллектив первыми на всей сибирской магистрали вступили в соревнование за звание бригады коммунистического труда.

Леонид Яковлевич Наливайко – главный механик Омской путевой машинной станции № 22 – внес множество рационализаторских предложений по усовершенствованию машин и добился высокой степени использования их мощностей. Его предложения позволили коллективу ПМС-22 обеспечить самую высокую производительность путеразборочных и путеукладочных

Железнодорожники Западной Сибири – Герои Социалистического Труда, 1959 г.



Ю.С. Лелеков



Л.Я. Наливайко



Н.Я. Жуков

поездов, в частности – укладки в пятичасовое окно 2000 погонных метров железнодорожного полотна – в 1,5 раза больше нормы.

Николай Яковлевич Жуков – маневровый диспетчер, фронтовик, пришел работать на транспорт через год после Победы, с начала 1950-х трудился на станции Московка сначала составителем поездов, потом – маневровым диспетчером, руководителем смены. Предложенный им метод комплексного формирования маршрутов на сортировочной горке одновременно с роспуском позволил сократить простои вагонов, повысить производительность труда составителей, снизить себестоимость формирования каждого состава. В 1955 г. имя Н.Я. Жукова занесено в Книгу почета Ом-

ского отделения, в 1956 г. он на дорожной Доске почета, в 1957 г. получает значок «Почетному железнодорожнику», в 1958 г. – орден Трудового Красного Знамени, и вот, в 1959 г. – золотую медаль «Серп и Молот» Героя Социалистического Труда.

Петра Семеновича Енина называли одним из лучших поездных диспетчеров Западно-Сибирской железной дороги. Опыт работы П. Енина широко распространился по всей сети дорог.

Родился Петр Семенович в 1926 г. в селе Кочки Новосибирской области. С 1940 г. начал свой трудовой путь на железнодорожном транспорте: списчиком вагонов, стрелочником, составителем поездов, помощником дежурного по станции Чулым-

Железнодорожники Западной Сибири – Герои Социалистического Труда, 1959 г.



А.С. Павлов



П.К. Хайленко



З. Загидулин



П.С. Енин

ская Томской железной дороги. В 1955 г., после окончания Томского железнодорожного техникума, был переведен в аппарат Новосибирского отделения дороги, где проработал более 40 лет, до 1997 г.: поездным диспетчером, дежурным отдела движения, заместителем начальника отдела движения.

За многолетний добросовестный труд в 1959 г. П.С. Енин награжден медалью «Серп и Молот» Героя Социалистического Труда, орденом Ленина, значком «Почетный железнодорожник», медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.», знаком «Почетный ветеран Западно-Сибирской железной дороги».

8 августа 1959 г. состоялось торжественное открытие совмещенного железнодорожно-автодорожного моста через р. Обь в Барнауле. Строительство вел мостоотряд № 403.

30 сентября 1959 г. электрифицирован участок Тайга – Мариинск.

К октябрю 1959 г. Транссибирская магистраль в пределах границ нынешней Западно-Сибирской железной дороги была полностью переведена на электрическую тягу.

В ноябре 1959 г. было открыто движение поездов на электротяге на участке Ку-



Строители мостового перехода в Барнауле

ломзино – Называевская протяженностью 144 км.

28 ноября 1959 г. состоялось торжественное открытие нового здания вокзала на станции Барнаул.

В ноябре 1959 г. организован участок Междуреченск – Новокузнецк Кузбасского региона ЗСЖД. С вводом в постоянную эксплуатацию линии Новокузнецк – Абакан были образованы как хозяйственные единицы станции Междуреченск, Томусинская, Кийзак, Мыски, Тальжино, Абагур-Лесной.

Железнодорожная линия построена для вывоза каменного угля с юга Кузбасса и пропуска поездов из Новокузнецка на восток. Помимо пропуска транзитных поездов коллективы станций занимаются погрузкой и отправлением грузов. Станция Междуреченск является одной из крупнейших по погрузке и отправлению угля на Кузбасском отделении дороги.

В декабре 1959 г. грузовые перевозки отданы из Барнаула в депо Алтайская, а пассажирские оставлены в депо Барнаул.

Образовано вагонное депо на станции Алтайская. Начальником депо назначен Иван Ильич Коновалов.

В 1959 г. новый импульс получило соревнование по движению тяжелых поездов. Машинист локомотивного депо Омск А. Пронин на участке Омск – Искилькуль провел поезд весом 4100 т без остановок с опережением графика на 1 ч 40 мин.

В 1959 г. Томский институт инженеров транспорта выпустил первую группу инженеров-электромехаников.

В 1959 г. сдан во временную эксплуатацию участок новой дороги Новокузнецк – Абакан до станции Междуреченск.

В 1959 г. локомотивные бригады депо Белово разработали и внедрили обслуживание электровозов без закрепленных бригад. Их метод был распространен на всей сети.

В 1959 г. установлен памятник Ленину на привокзальной площади у станции Омск-Пассажирский.



В 1959 г. в Омском пассажирском вагонном депо создан резерв проводников.

1 апреля 1960 г. ликвидировано Топкинское отделение. Участки отошли к Тайгинскому и Беловскому отделениям.

С мая по октябрь 1960 г. исполнял обязанности начальника Омской железной дороги Максим Игнатьевич Шмонин.



М.И. Шмонин

15 сентября 1960 г. состоялась приемка парка «А» на станции Алтайская. Акт приемки подписал первый заместитель начальника дороги Федор Михайлович Ульянов.

18 сентября 1960 г. был подписан Приказ № 222 об организации на станции Ново-

кузнецк участка энергоснабжения, который превратился в современное предприятие – дистанцию электроснабжения.

В середине прошлого века электрификация участка Новокузнецк – Междуреченск – Абакан потребовала специалистов, способных обеспечить эксплуатационное обслуживание энергоснабжения электровозной тяги.

В год своего 50-летия коллектив дистанции обслуживал около 1300 км развернутой длины контактной подвески, 782 км линий электроснабжения устройств сигнализации на участках Зеньково – Таштагол – Междуреченск – Артышта. В составе дистанции 11 районов контактной сети, район электроснабжения, ремонтно-ревизионный участок, дистанционная мастерская, энергодиспетчерский аппарат, 23 тяговых подстанции.

22 сентября 1960 г. на Омской железной дороге был образован ряд хозяйственных единиц в связи со строительством Средне-сибирского хода.

В соответствии с Приказом № 83 Н от 22 сентября в связи с предстоящим вводом в эксплуатацию линии Куломзино – Иртышское – Карасук были включены в состав Омской железной дороги вновь организованные хозяйственные единицы.

Среди них:

- станции Входная, Куломзино-2, Стрела, Жатва, Любовкая, Фадино, Иртышская, Районная, Черлак, Валиханово, Мынкуль, Осолодино;

- ряд предприятий на ст. Карасук – основное локомотивное депо Карасук, Карасукский энергоучасток, Карасукская дистанция СЦБ, электростанция;

- ряд предприятий на ст. Входная – Входнинская дистанция пути, Входнинская дистанция СЦБ;

- Иртышская дистанция пути;

- электростанции на станциях Жатва, Иртышская, Валиханово, Мынкуль, Районная.

ШМОНИН Максим Игнатьевич

**Исполняющий обязанности начальника
Омской железной дороги с мая
по ноябрь 1960 г.**



Максим Игнатьевич родился 17 февраля 1900 г. в селе Лунино Пензенской губернии, в крестьянской семье. До пятнадцати лет жил и учился в родном селе. Здесь же окончил высшеначальное училище, затем поступил учеником телеграфиста на станцию Лунино и до завершения своего

трудоустройства с железной дорогой уже не расставался. Менялись только места работы и должности. В 1916 г. его назначили техническим конторщиком станции Рузаевка, потом перевели весовщиком на станцию Танеевка. В 1918 г. М.И. Шмонин – дежурный по станции на разъезде Медведовка все той же Московско-Рязанской железной дороги, ставшей для него своеобразной стартовой площадкой.

На исходе Гражданской войны в 1919 г. М.И. Шмонина призвали в ряды РККА. Полгода он прослужил в штабе 9-й армии, а в апреле 1920-го снова вернулся на Московско-Рязанскую дорогу к обязанностям дежурного по станции.

С 1924 до 1929 г. М.И. Шмонин – освобожденный работник профсоюзных организаций станций Сызрань и Рузаевка. В сентябре 1929 г. его командируют на курсы среднего состава НКПС при Московском институте инженеров транспорта. Окончив курсы в 1931 г. и получив специальность техника первого разряда по эксплуатации железных дорог, М.И. Шмонин остался в Москве. Работал заведующим отделом в МИИТе, потом начальником пассажирской части Московского отделения Московско-Рязанской железной дороги. Одновременно учился на вечернем отделении эксплуатационного факультета МИИТа. В январе 1935 г. он стал дипломированным инженером железнодорожного транспорта и... распрощался с Москвой.

М.И. Шмонина направили на Томскую железную дорогу, где назначили начальником пассажирской части Новосибирского отделения службы движения. В 1936 г. приказом НКПС по сети дорог образовали грузовую и пассажирскую службы движения. М.И. Шмонин стал заместителем начальника пассажирской, а затем исполнял обязанности начальника грузовой службы в Управлении Томской дороги.

Успел он некоторое время поработать и старшим диспетчером Новосибирского отделения.

Это было время многочисленных трудовых починов и инициатив. На железной дороге развивалось стахановско-кривонососовское движение. Одновременно с грузовыми увеличились пассажирские перевозки. Стали создаваться пассажирские отделы, которые подчинялись начальникам служб, именно они теперь руководили проводниками, начальниками поездов, техническим персоналом и т. д. Для улучшения обслуживания пассажиров, особенно транзитных, открывались комнаты матери и ребенка, комнаты отдыха, буфеты, организовывалась предварительная продажа билетов. Самое непосредственное и деятельное участие в этом принимал М.И. Шмонин.

С декабря 1938 г. по сентябрь 1941 г. М.И. Шмонин работал в контрольно-инспекторской группе Управления Томской дороги. Сначала заместителем, а потом и начальником. На эту должность его назначили как специалиста, хорошо знавшего правила технической эксплуатации железнодорожного транспорта. Немалую роль сыграли и личные качества Максима Игнатьевича, его добросовестность и честность, что в контрольных органах имеет особое значение.

В сентябре 1941 г. М.И. Шмонин вернулся в службу движения, став начальником Новосибирского отделения. Здесь он трудился всю Великую Отечественную войну, проявив себя умелым организатором, обеспечивая бесперебойную работу отделения в самые тяжелые периоды военного лихолетья.

Новосибирское отделение Томской железной дороги являлось одним из самых грузонапряженных, ключевых участков на сибирских магистралях. На запад шли уголь, металл Кузбасса на заводы Урала, отправлялись воинские эшелоны на фронт, а с запада – в первые годы войны – эвакуированные предприятия и население.

Особенно большой объем работ выполнялся на Новосибирском узле, на стыке Омской и Томской дорог. Диспетчеры прикладывали все силы, чтобы беспрепятственно пропускать запланированное количество составов.

Внесло свою лепту Новосибирское отделение и в создание бронепоездов. В паровозном депо Новосибирск построили бронепоезд «Советская Сибирь», который успешно воевал в составе Закавказского фронта.

Самоотверженный и высокопрофессиональный труд М.И. Шмонина в военную пору отмечен орденами «Знак Почета» (1942) и Отечественной войны II степени (1944), медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.» и значком «Почетному железнодорожнику».

В 1946 г. М.И. Шмонин возглавил службу движения Томской железной дороги. Война закончилась, но напряжение в работе не ослабевало. Непрерывный поток грузов и людей шел в обе стороны. С фронтов спешили домой демобилизованные воины. В противоположном направлении, на запад, на бывшие оккупированные территории ехали эвакуированные, отправлялись составы с техникой для восстановления разрушенного хозяйства, продовольствием. Поезда «дышали в затылок друг другу».

Положение усугублялось сильной изношенностью путевого хозяйства, не позволявшего развивать необходимую скорость. Требовалось не только обеспечивать любой ценой перевозки, но и одновременно заниматься злободневными проблемами реконструкции и усиления пути, развития станционного хозяйства, помогающими увеличить пропускную и провозную способность магистрали.

Работал М.И. Шмонин в это время под руководством назначенного на должность начальника дороги одновременно с ним Д.А. Баковецкого (все же за его бытность на Томской сменилось семь начальников магистрали). Дорога в первые послевоенные годы ухудшила свои показатели, не справлялась с планами.

Не все ладилось и в подведомственной В.И. Шмонину службе. Но, учитывая объективные причины, не позволявшие успешно выполнять плановые задания, центральная аттестационная комиссия МПС в июле 1947 г. отмечала, что В.И. Шмонин «занимаемой должности соответствует». Годом позже начальник Управления руководящих кадров МПС Чернышев вынес заключение: «По своим деловым качествам, опыту работы и знанию дела тов. Шмонин с обязанностями заместителя начальника Омской железной дороги справится и работу обеспечит».

Кандидатура М.И. Шмониной была утверждена во всех инстанциях, и в июне 1948 г. его назначают заместителем начальника Омской железной дороги.

С переходом на мирные рельсы в жизни стальных магистралей, особенно сибирских, начиналась новая эпоха. Если в четвертой пятилетке (1945 – 1950 гг.) основной тяговой силой оставался паровоз, выполнявший всю поездную работу, то уже в следующей на железных дорогах Западной Сибири начался переход на прогрессивные виды тяги, прежде всего электрическую. Это повлекло за собой реконструкцию всего железнодорожного хозяйства, потребовало новых методов и технологических приемов, а также особого отношения к более мощной и совершенной технике.

Все это, разумеется, самым непосредственным образом касалось и одной из ключевых фигур в про-

изводственном механизме Омской магистрали – заместителя начальника М.И. Шмониной, требовало от него постоянно находиться в курсе всех технических проблем.

Почти десятилетие работал М.И. Шмонин в должности заместителя. За это время сменилось несколько начальников дороги. Они приходили и уходили, а он оставался. М.И. Шмонин прекрасно изучил условия и особенности работы Омской магистрали, ее кадры. Его техническая грамотность, профессионализм, компетентность в вопросах железнодорожного производства ни у кого не вызвали сомнений. В 1951 г. М.И. Шмонин был удостоен высшей правительственной награды – ордена Ленина, и когда к руководству дорогой пришел Б.К. Саламбеков, он по согласованию со своим предшественником К.Н. Голиковым, ставшим секретарем Омского обкома партии, попросил Министерство путей сообщения назначить своим первым заместителем М.И. Шмониной.

С Б.К. Саламбековым Максим Игнатьевич проработал до середины 1960 г. За этот период основные участки Омской дороги полностью перешли на электрическую тягу. В 1959 г. вошла в строй новая линия. Поезда пошли от Омска до Карасука. Был открыт прямой доступ к кулундинскому хлебу.

В связи с освоением целинных земель во второй половине 1950-х годов резко возрос удельный вес перевозок зерна. Шли составы с зерном, выращенным не только в Омской области, но и хлеб Барабы, Алтая, Северного Казахстана. Высокие урожаи тех лет требовалось перевезти с минимальными потерями. Успешная работа М.И. Шмониной была отмечена в 1958 году медалью «За освоение целинных земель». Годом позже за трудовые заслуги в деле развития железнодорожного транспорта М.И. Шмониной наградили орденом Трудового Красного Знамени.

После ухода Б.К. Саламбекова место начальника Омской дороги осталось вакантным. С мая по сентябрь 1960 г. М.И. Шмонин временно исполнял обязанности первого руководителя. За это короткое время он успел добиться заметного улучшения производственных показателей. План десяти месяцев 1960 г. дорога выполнила досрочно к 25 октября, на один час против нормы ускорился оборот вагона, почти на три километра в час повысилась техническая скорость и на 1,2 километра в час участковая. И все-таки избавиться от приставки *и.о.* и стать полноценным начальником магистрали, несмотря на все, казалось бы, имеющиеся для этого у него основания и заслуги, Максиму Игнатьевичу не удалось.

В ноябре 1960 г. начальником Омской железной дороги назначили К.П. Быкова, вернув М.И. Шмониной на прежнее место первого заместителя.

БЫКОВ Константин Петрович

**Начальник Омской железной дороги
с октября 1960 г. по июль 1961 г.**

Родился Константин Петрович в 1908 г. в Оренбургской губернии. Годы лихолетья и гражданской междоусобицы по причине его малолетства не оставили в нем особо тяжелых зарубок, хоть и раскололи страну надвое, и в центре раскола тогда были и Петроград, и его родная деревня Никулино Бузулукского района.



Мать всю жизнь была домохозяйкой, непосильные тяготы рано подкосили ее здоровье, и в 1919 г. она умерла. Отец Кости устроился в 1912 г. на станции Куйбышев сторожем и проработал в этой должности 17 лет, пока в 1929 г. не вышел по инвалидности на пенсию. Проболев после этого четыре года, он скончался.

Константин в 1925 г. окончил семилетку и тут же поступил в Куйбышевский железнодорожный техникум. Три года пролетели быстро, сданы последние экзамены, защищен проект. Управление Уфимской дороги в 1928 г. командировало выпускника в депо Уфа. С дипломом техника его назначают на первые порох помощником машиниста паровоза, а через некоторое время, убедившись, что выпускник силен не только в теоретических вопросах, но и в практических, начальство переводит его на более высокую служебную ступень – машинистом локомотива. Машинистом Быков проработал около двух лет. За это время его приняли кандидатом в члены ВКП(б), а после успешного прохождения кандидатского срока, в мае 1931 г., и в члены партии. Этот факт биографии совпал у Константина Петровича с первым назначением его на руководящую должность – заместителя начальника Ульяновского паровозного депо Уфимской железной дороги.

Успешная деятельность Быкова как на производственном поприще, так и на общественном, быстро делает его заметной фигурой не только в депо, но и в профсоюзной организации дороги. В июле 1932 г. его выбирают членом президиума Уфимского райпрофсожа.

В 1933 г., после решения ЦК ВКП(б) и СНК СССР о перестройке работы железнодорожного транспорта, Быкова как специалиста перебрасывают в Уфимское депо паровозным мастером, которым он и проработал до 1936 г. Затем его «в целях укрепления

руководства депо» переводят в паровозное депо Абдулино Уфимской железной дороги, где его также сначала обкатывают на должности мастера, а затем назначают заместителем начальника депо.

«Много времени и сил отдавая хозяйственной работе» (практически это означало – все время, кроме сна), Быков умудряется еще заниматься и партийной, и общественной работой. Практически нет месяца, чтобы он не выполнял какое-либо поручение партийной, профсоюзной или общественной организации. Константин Петрович – и член месткома, и член бюро комитета ВЛКСМ, и руководитель спортивной организации «Легкая кавалерия», и внештатный инспектор РКИ, и пропагандист кандидатской школы и школы истории ВКП(б)... Словом, жизнь была насыщенной до предела.

С мая по сентябрь 1937 г. К.П. Быков работает помощником дорожного ревизора НКПС по безопасности движения Куйбышевской железной дороги, а после обретения необходимых навыков этой ответственной профессии в течение полугода исполняет обязанности дорожного ревизора НКПС по безопасности движения на Ярославской железной дороге.

В феврале 1938 г. его переводят в Вологду на Северную железную дорогу, где он работает пять лет. Великую Отечественную войну Быков встречает заместителем начальника дороги, членом партбюро объединенной парторганизации Северной и Горьковской железных дорог.

У Константина Петровича судьба сложилась так, что он шесть раз работал заместителем начальников различных дорог, в том числе в 1943 г. – заместителем начальника Московско-Курской железной дороги, а в 1943 – 1944 гг. – первым заместителем начальника Горьковской железной дороги. От работы заместителя очень сильно зависел «внутренний» порядок на дороге, и опыт Быкова в умении организовать и скоординировать деятельность основных служб дороги воистину был неоценим.

В августе 1944 г. ему доверяют высший пост на дороге и назначают начальником Горьковской железной дороги, которой он руководит четыре года. И здесь его избирают членом партийного бюро Горьковского железнодорожного райкома ВКП(б), а в декабре 1947 г. – депутатом Горьковского областного Совета.

Война никого не обходит стороной, и Константину Петровичу пришлось очень много потрудиться «на войну». Миллионы тонн грузов, миллионы солдат и раненых, беженцев и строителей, женщин и детей перевезла его дорога за военные годы. За труд в годы войны правительство наградило К.П. Быкова орденами Ленина и Трудового Красного Знамени – «за образцовое выполнение заданий Правитель-

ства и военного командования по перевозкам», пятью медалями: «За оборону Москвы», «За оборону Ленинграда», «За оборону Советского Заполярья», «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941 – 1945 гг.», «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941 – 1945 гг.». Нарком путей сообщения наградил его значком «Почетному железнодорожнику» и именными часами. В 1945 г. Постановлением Совета Министров СССР № 1934 Быкову присвоено звание генерал-директора тяги III ранга.

В 1948 г. К.П. Быков становится студентом Московского электромеханического института инженеров железнодорожного транспорта, получает специальность «инженера-механика по паровозам и паровозному хозяйству» и по окончании вуза с отличием в июле 1950 г. направляется заместителем начальника Юго-Восточной железной дороги.

Уже через год, в 1951 г. Константин Петрович едет из Воронежа на Печорскую железную дорогу в качестве начальника дороги. Здесь К.П. Быков проработал 8 лет, одновременно являясь депутатом областного Совета (г. Архангельск) и Котласского городского Совета депутатов трудящихся, а также членом Архангельского обкома КПСС.

В эти годы его награждают еще двумя орденами – Ленина и Трудового Красного Знамени, избирают делегатом XX съезда КПСС.

С 1959 г. до ноября 1960 г. Быков работает первым заместителем начальника Северной железной дороги.

«За период работы в занимаемой должности проявляет себя грамотным руководителем и волевым командиром. Имеет организаторские способности и большой опыт руководящей работы. Повседневно воспитывает руководителей служб и предприятий дороги. В коллективе пользуется авторитетом. Тов. Быков К.П. принимает участие в общественной жизни, является членом пленума Кировского РК КПСС», – так характеризовало его руководство дороги.

31 октября 1960 г. появляется Приказ министра путей сообщения СССР № 222, и К.П. Быков становится начальником Омской железной дороги.

Срок работы его на новом месте оказался небольшим, но по вполне объективным причинам – из-за реорганизации дорожной сети. Потому служба протекла ровно, без потрясений, в русле текущих дел.

В конце 1950-х годов сооружение железнодорожных магистралей в стране принимает невиданный ранее размах. Вводились новые пути и на сибирских дорогах. Первые поезда от Омска до Карасука на

Омской железной дороге пошли в 1959 г., а завершились путеукладочные работы на участке Карасук – Камень-на-Оби в 1962-м, уже после того, как Быкова перевели на новую работу. Тогда же была сдана в эксплуатацию и переведена на тепловозную тягу полностью вся линия от Омска до Средне-Сибирской (через Карасук и Камень-на-Оби).

Связанная с электрификацией реконструкция самым непосредственным образом коснулась паровозных депо. Они преобразовывались в электровозные, оснащались современным оборудованием, осваивали прогрессивные технологии и методы производства работ по ремонту и эксплуатации локомотивов. Яркими примерами такого «переворота» в образцы современных предприятий железнодорожного транспорта стали депо Московка и Барабинск. Уровень механизации доходил здесь до 80%.

Не стояло на месте и вагонное хозяйство. В 1961 г. была открыта промывочно-пропарочная станция Комбинатская.

В связи с электрификацией еще в середине 1950-х годов развернулись работы по реконструкции магистральной линии связи да и всего железнодорожного хозяйства, что потребовало новых методов и технологических приемов, а также особого отношения к более мощной и совершенной технике. К тому времени каждый второй поезд по Омской дороге был тяжеловесным. В связи с этим сортировочные станции перешли к массовому формированию поездов с превышением весовых норм. Рост технического прогресса на железнодорожном транспорте привел к серьезным качественным и количественным изменениям в составе самих железнодорожников – численность работников в службе электрификации выросла почти в пять раз.

Участки с меньшими объемами перевозок переводились на тепловозную тягу. Тепловозы стали водить поезда на линиях, соединяющих Западную Сибирь с Казахстаном: Барнаул – Павлодар, Барнаул – Семипалатинск и др.

На 1 января 1961 г. дорога имела развернутую длину 7 177 км, а эксплуатационную – 4 900 км, из которых почти 1 500 км было электрифицировано, а около 700 км – переведено на тепловозную тягу.

Впрочем, век Омской магистрали как самостоятельной хозяйственной единицы завершался. 6 мая 1961 г. Омская и Томская железные дороги были реорганизованы в единую Западно-Сибирскую дорогу с местонахождением Управления в Новосибирске, возглавил новую магистраль бывший начальник Томской железной дороги Н.П. Никольский.

А К.П. Быкова 6 июля 1961 г. назначают заместителем начальника Приволжской железной дороги.

С 31 октября 1960 г. начальником Омской железной дороги назначен К.П. Быков. Константин Петрович стал последним начальником дороги и руководил магистралью до ее расформирования в июле 1961 г.

В 1960 г. для работы на электрифицированном главном ходу от Исилюкля до Мариинска поступили электровозы серии ВЛ22М, а позднее – ВЛ23 и ЧС1.

В октябре 1960 г. образованы станция Иртышское и Иртышская дистанция пути.

Развитие станции началось в середине XX века. К началу 1960-х годов главный ход Омского отделения ЗСЖД практически исчерпал свои резервы пропускной способности, необходимо было построить дополнительный железнодорожный выход из Кузбасса на Урал. Развитие Среднесибирского хода должно было оптимизировать грузопоток на самом грузонапряженном участке Транссиба. Линия Входная – Иртышское – Карасук после ввода в строй приняла на себя нагрузку по пропуску составов с углем из Кузбасса. Это позволило станции Иртышское сформироваться в современный железнодорожный узел трех направлений, играющий важнейшую роль в организации железнодорожных перевозок на Омском отделении ЗСЖД. Небольшая станция Иртышское, имеющая два пути, превратилась в современную узловую с 14 эксплуатационными путями. Сегодня здесь 140 централизованных стрелочных переводов, построен современный завод по ремонту вагонно-колесных пар.

В этом же году для выполнения неотложных работ на участке создана Иртышская дистанция пути. В процессе комплексной реконструкции верхнего строения пути рельсы стали укладывать на железобетонное основание. Это позволило пропускать составы повышенного веса и длины, увеличить скорость движения поездов, а также значительно оптимизировать обслуживание путевого хозяйства.

3 ноября 1960 г. машинист паровозного депо Барнаул Дорофеев на участке Барнаул – Рубцовск, провел поезд рекордного веса 5000 т.

5 ноября 1960 г. на станции Барнаул открыто движение поездов в направлении Рубцовска и Кулунды по обводным путям, минуя приемоотправочные пути станции.

30 ноября 1960 г. введен в эксплуатацию мост через Иртыш в Черлаке (на 175 км линии Омск – Карасук).

В 1960 г. организована Карасукская дистанция электроснабжения.

30 декабря 1960 г. Приказом начальника дороги № 321 Н образован Славгородский энергоучасток (в соответствии с указанием МПС № 31765). Все энергохозяйство выделено из локомотивного отдела. Первым начальником энергоучастка назначен С.Л. Коваль.

На Славгородском отделении в 1960 г. работало 8 электростанций с общей месячной выработкой 500 тыс. кВт/ч. Среди них расконсервированные: в 1956 г. электростанции на станциях Табуны и Табулга, в 1958 г. – на станциях Бурла и Айнак, в 1959 г. – на станции Баган. Началось строительство малых электростанций на разъездах Чуманский, Батурки, Яровое, Новосовхозный и ряде других.

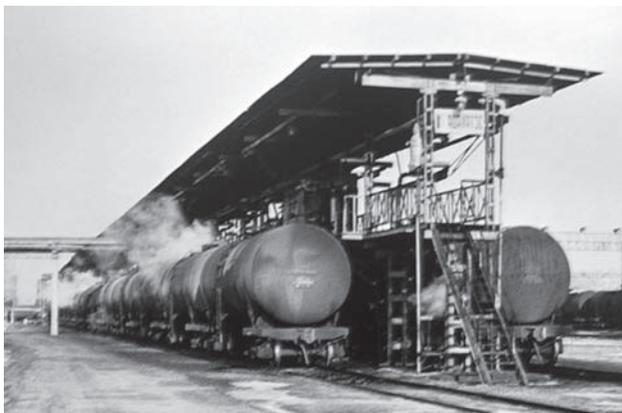
В 1960 г. на станции Омск начала работать железнодорожная школа-интернат.

На основании Приказа по Омскому отделению железной дороги № 1 от 18 августа 1960 г. открыта семилетняя железнодорожная школа № 24 на станции Омск. Приказом № 53 от 9 сентября 1961 г. преобразована в школу-интернат № 55 на станции Омск Западно-Сибирской железной дороги. В новом веке, в январе 2004 г., на базе школы-интерната № 55 создана Негосударственная общеобразовательная школа-интернат № 20 среднего (полного) общего образования ОАО РЖД.

1 января 1961 г. из состава Омской железной дороги выведено Ишимское отделение дороги. Отделение было передано на основании распоряжения МПС № 2025 от 18 ноября 1960 г. «Об объединении Тюменского отделения Свердловской железной дороги и Ишимского отделения Омской железной дороги в одно отделение Свердловской железной дороги» и Приказа начальника Омской железной дороги № 100 Н от 6 декабря 1960 г.

В 1961 г. в состав Омского отделения дороги принята ст. Комбинатская.

В конце 1960 г. было принято решение о передаче подъездных путей треста Стройиндустрии и Омского нефтезавода в состав Омской железной дороги. В 1961 г. на основе переданного хозяйства была сформирована и начала работу ППС Комбинатская. Первым начальником назначен И.Д. Дымшиц.



Эстакада для пропарки цистерн ППС Комбинатская

1 февраля 1961 г. открыто движение поездов на линии Иртышское – Карасук. В соответствии с Приказом №5 Н от 1 февраля 1961 г. и распоряжением МПС № П-1120 от 17 января 1961 г. линия Иртышское – Карасук протяженностью 210 км была введена в постоянную эксплуатацию.

В феврале 1961 г. начала работу станция Входная.

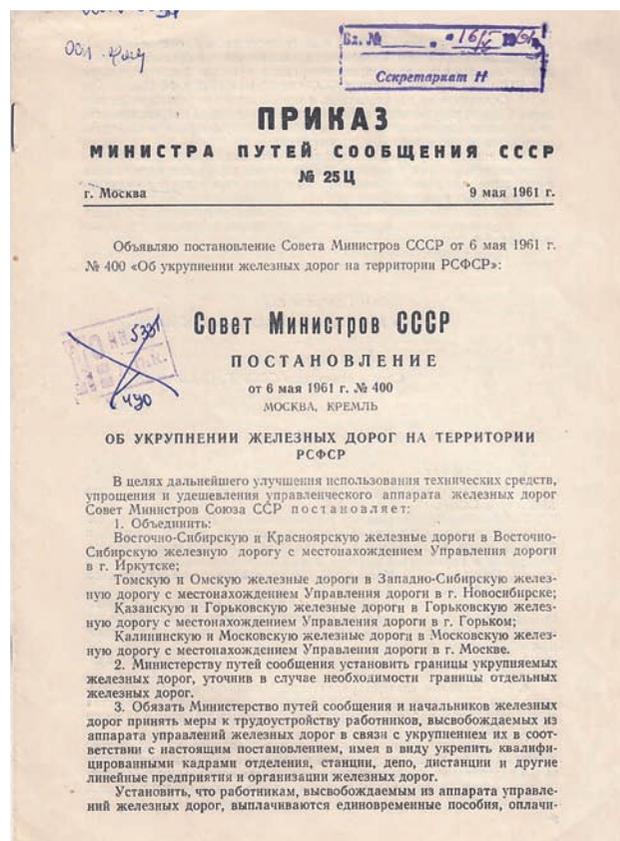
В соответствии с Приказом № 83 Н от 22 сентября в связи с предстоящим вводом в эксплуатацию линии Куломзино – Иртышское – Карасук станция 1-го класса Входная была включена в состав Омской железной

дороги. В преддверии открытия новой линии станция, работавшая раньше с названием Приветная, прошла значительную реконструкцию. После ввода в эксплуатацию линии Иртышское – Карасук через ст. Входная началось постоянное движение. Первые 17 лет станция работала как промежуточная. Первым начальником станции был назначен Г.П. Гладышев.

16 февраля 1961 г. образовано Карасукское отделение Омской железной дороги.

В соответствии с Приказом № 6 Н от 16 февраля 1961 г. Славгородское отделение Омской железной дороги переносилось на станцию Карасук и было переименовано в Карасукское отделение дороги. Руководил Карасукским отделением Дмитрий Ильич Логачев.

6 мая 1961 г. Омская и Томская железные дороги упразднены в процессе укрупнения железных дорог СССР. На их базе образована Западно-Сибирская железная дорога.



Часть 7 ЕДИНАЯ ЗАПАДНО-СИБИРСКАЯ (1961–1978 гг.)

Начало 1960-х годов было отмечено очень важным в жизни железных дорог Западной Сибири событием: Омская и Томская железные дороги были объединены в одну – Западно-Сибирскую. Вновь организованная магистраль включила в себя девять из десяти отделений, составлявших эти две дороги. Южно-Уральская железная дорога пополнилась Петропавловским отделением.

Теперь по главному ходу Транссиба магистраль протянулась от Называевской на западе до Мариинска на востоке, обеспечивая самые мощные в СССР перевозки гру-

зов и пассажиров. Параллельно Транссибу шли еще две широтные магистрали: Кулунда – Барнаул – Артышта – Междуреченск и строящаяся Иртышское – Карасук – Среднесибирская. Кузнецкий угольный бассейн обслуживался двухпутной линией Новосибирск – Инская – Проектная – Белово – Новокузнецк, а также участками: Юрга – Топки – Проектная; Топки – Кемерово – Барзас; Новокузнецк – Таштагол; Алтайская – Артышта. Очень важной для развития Кузбасса была и новая линия Новокузнецк – Калтас с выходом на Абакан, обеспечивавшая освоение Томусинского угольного района

и новых железорудных месторождений Хакасии. В транспортных связях Сибири и Средней Азии огромное значение имела магистраль Новосибирск – Барнаул – Локоть. Крупные перевозки сельскохозяйственной продукции осуществлялись на линии Татарская – Карасук – Кулунда – Малиновое Озеро.

Объединенная магистраль обслуживала в 1960-е годы Новосибирский, Кемеровский, Омский, Томский, Алтайский экономические и административные районы. Дорога тесно взаимодействовала с водным транспортом на реках Обь, Томь, Чулым, Иртыш.



В зоне тяготения дороги были высоко развиты добыча угля и железных руд, черная металлургия, машиностроение, химическая, электротехническая и другие виды промышленности. Сельское хозяйство регионов особенно нуждалось в перевозках зерна и продуктов мясо-молочного животноводства.

Образование мощной Западно-Сибирской магистрали стимулировало ее дальнейшее бурное развитие.

29 июля 1966 г. Указом Президиума Верховного Совета СССР она была удостоена высшей награды страны – ордена Ленина.

К началу 1970-х годов Западно-Сибирская магистраль выполняла около 9% грузооборота всех железных дорог страны. А грузонапряженность Западно-Сибирской в два раза превышала среднесетевую. Не менее впечатляющими были и качественные показатели. Среднесуточная производительность вагона, например, на 42% превышала среднюю по сети, производительность локомотива – почти наполовину, а производительность труда более чем на 50% превзошла уровень железных дорог СССР.

Если на начало 1961 г. дорога имела развернутую длину почти 7200 км, а эксплуатационную 4900 км, из которых около

1500 км было электрифицировано, а без малого 700 км переведено на тепловозную тягу, то в 1971 г. развернутая длина дороги составила уже более 8300 км, а эксплуатационная – свыше 5600 км, из которых почти 3200 км составляли электрифицированные участки и около 1500 км – участки, переведенные на тепловозную тягу.

За семилетку с 1959 по 1965 гг. было электрифицировано 654 км, в том числе и участки на переменном токе в 27,5 кВ промышленной частоты Артышта – Алтайская и Барнаул – Черепаново. Так как оба они примыкали к участкам постоянного тока, были построены специальные станции стыкования Артышта-II и Черепаново. Использование переменного тока сократило объем строительного-монтажных работ, сэкономило дефицитную медь, снизило затраты на электрификацию этих участков на 6 млн рублей.

На тяговых подстанциях данных участков были смонтированы новейшие преобразователи – кремниевые выпрямители и – впервые на сети дорог – выпрямительно-инверторные преобразователи.

На дорогу поступали электровозы серии ВЛ22м, а позднее – ВЛ23 и ЧС1.

Электровоз ВЛ22м



Электровоз ВЛ23

Электровоз ЧС1



В 1966–1970 гг. проведена электрификация 720 км линий, в том числе Тайга – Томск, Юрга – Топки – Ленинск-Кузнецкий. В середине 1970-х годов началась электрификация Среднесибирского хода.

Всего за три десятка послевоенных лет было построено около 1700 км новых линий, что в два с лишним раза больше по сравнению с довоенным периодом. К этому следует добавить построенные за это же время сотни километров вторых и станционных путей.

В 1973–1979 гг. строились линии: Асино – Белый Яр; Малиновое Озеро – Локоть. Построены вторые пути на линиях: Алтайская – Иртышское – Омск; Инская – Алтайская; Топки – Дедюево; Буреничево – Ишаново.

Объединенная Западно-Сибирская железная дорога располагала мощной материально-технической базой, что позволяло ей уверенно смотреть в будущее.



Укладка рельсов на бетонные шпалы

6 мая 1961 г. вышло Постановление Совета Министров СССР № 400, согласно которому Омская и Томская железные дороги были реорганизованы в единую Западно-Сибирскую дорогу с местонахождением управления в Новосибирске. Возглавил новую магистраль Н.П. Никольский.

В ее состав вошли Омское, Барабинское, Новосибирское, Барнаульское, Тайгинское, Беловское, Новокузнецкое, Кулундинское и Карасукское отделения. (Петропавловское отделение отошло к Южно-Уральской дороге).



Н.П. Никольский на рабочем месте

С реорганизацией дорог сменился и печатный орган тружеников магистрали. Вместо «Железнодорожника Кузбасса» в 1961 г. стала издаваться газета «Западно-Сибирский железнодорожник».



В мае 1961 г. начальником объединенной Западно-Сибирской железной дороги стал Николай Порфирьевич Никольский. Руководил дорогой по июль 1973 г.

12 мая 1961 г. начальником Новосибирского отделения ЗСЖД назначен Петр Михайлович Кульков. Руководил отделением по 14 декабря 1962 г.

В мае 1961 г. в связи с объединением Омской и Томской дорог в Западно-Сибирскую была организована станция Входная. Она расположена на пересечении Главного и Среднесибирского ходов, что определяет ее стратегическое значение и объемы работы при распределении составов с восточного и западного направлений. Основным назначением сортировочной станции Входная является подготовка порожних вагонов под погрузку угля на Кузбасском регионе и организация системного пропуска составов с углем в обратном направлении.

21 июня 1977 г. с сортировочной горки станции Входная был распущен первый состав. С этого времени сортировочная станция Входная вошла в число 100 крупнейших сортировочных станций сети железных дорог СССР и удерживает лидирующие позиции. Пропускная способность парка составляет 106 поездов в сутки.

В июне 1961 г. в дорожной технической школе на станции Тайга состоялся выпуск курсов переподготовки машинистов

паровозов на машинистов тепловозов для Барнаульского отделения.

В 1961 г. образованы Входнинская и Карасукская дистанции пути.

В июне 1961 г. пассажирские поезда Барнаульского отделения пошли на тепловозной тяге. Первый пассажирский поезд на Черепаново повели машинист Владимир Федоров и помощник машиниста Валентин Урекин. На Каменском направлении



первый пассажирский поезд тепловозом ТЭЗ повели машинист Александр Павлов и помощник машиниста Виктор Сидельников.

Машинист А.С. Павлов и помощник машиниста В.В. Сидельников

В 1961 г. образована Дорожная электротехническая лаборатория (ДЭЛ). Создание лаборатории было одобрено Главным управлением электрификации МПС и получило распространение на сети дорог. Первым руководителем ДЭЛ стал инженер Н.Н. Волков, который возглавлял лабораторию в течение 30 лет.

При активном участии работников ДЭЛ были разработаны технологии ремонта контактной сети с применением механизированных колонн (МККС), ремонта устройств электроснабже-



ния по техническому состоянию с широким применением диагностических средств.



Н.Н. Волков – первый руководитель ДЭЛ

28 июня 1961 г. Приказом МПС СССР № 842 был создан Омский институт инженеров железнодорожного транспорта.

Базой для нового железнодорожного вуза послужил Томский электромеханический институт инженеров транспорта (ТЭМИИТ). Исторические корни профильного образовательного учреждения тянутся в XIX век, когда был создан Томский технологический институт, на основе транспортных специальностей которого в 1930 г. были сформированы несколько специализированных вузов, в том числе и ТЭМИИТ,

который из Томска был переведен в Омск и переименован в Омский институт инженеров транспорта (ОмИИТ). Расположился он в освободившемся после упразднения Омской железной дороги здании Управления дороги.

Руководил институтом в эти годы А.А. Серегин (ректор ТЭМИИТа, затем – первый ректор в Омске в 1953–1971 гг.). Ему на смену пришел А. С. Лисовский (ректор в 1971–1986 гг.), затем – В.А. Четвергов (в 1986 – 1999 гг.).



Замминистра путей сообщения СССР П.Г. Муратов (в центре), профессора М.П. Пахомов (справа) и М.Г. Шалимов в лаборатории энергоснабжения. ОмИИТ, февраль 1966 г.

ОмИИТ в 1994 г. был преобразован в Омскую государственную академию путей сообщения (ОмГАПС), а в 1997 г. академия



Мемориальная доска Б.К. Саламбекова, расположенная на здании ОмГУПС

Омский государственный университет путей сообщения (ОмИИТ – ОмГУПС)

стала университетом с наименованием Омский государственный университет путей сообщения (ОмГУПС).

В новом веке вузом руководили: И.И. Галиев (ректор в 2000 – 2010 гг.), А. Ю. Панычев (ректор в 2010 – 2013 гг.). С июля 2013 г. ректором ОмГУПС является С. М. Овчаренко.

1 сентября 1961 г. Приказом начальника дороги № 90 Н от 19 августа 1961 г. участок Карасук–Кулунда с 1 сентября переводится на тепловозную тягу. Славгородское паровозное депо закрывается.

В октябре 1961 г. было запущено в эксплуатацию депо Карасук. Строительство тепловозного депо со всеми подсобными цехами, устройствами экипировки и служебно-техническими зданиями велось с 1958 г. На работу в депо приехали 7 инженеров, 25 локомотивных бригад и 12 слесарей. Парк тепловозов сформировался из 19 локомотивов серии ТЭЗ мощностью 2000 л. с. Для тепловозов были установлены тяговые плечи: Карасук – Иртышское, Карасук – Татарская, Карасук – Кулунда и Карасук – Каменьна-Оби. Приписной парк рос, и составил к 1967 г. 65 единиц, а к 1977 г. – 150,5 единиц тепловозов ТЭЗ.



15 августа 1977 г. был сдан в эксплуатацию цех подъемочного ремонта тепловозов все той же серии ТЭЗ с расчетной мощностью 300 секций в год. К концу этого года на предприятии работало 1715 человек.

В 1980 г., в расчете на скорую электрификацию Среднесибирского хода, в депо поступило 29 электровозов серии ВЛ80с

мощностью 8377 л. с. А 1 февраля 1981 г. первый поезд на электрической тяге провели из Камня-на-Оби машинист И.А. Савчук и помощник машиниста Н.В. Винниченко. В 1982 г. был открыт участок текущего ремонта ТР-3 электровозов, и 30 апреля был отремонтирован первый электровоз.



Следующей точкой технического развития в депо считают получение в 1988 г. новых тепловозов серии 2ТЭ10м.

В 1996 г. в депо Карасук передан маневровый парк тепловозов ТЭМ2 из депо Купино, а затем и вся маневровая работа. Освоены все виды деповского ремонта этих тепловозов. В январе 1998 г. из депо Рубцовск были получены 62 тепловоза серии 2ТЭ10, а в сентябре 2001 г. – 40 электровозов серии ВЛ80с.

В 2003 г. началась реконструкция депо заменой устаревшего оборудования, в результате которой увеличилась производительность цеха подъемочного ремонта со 150 секций в год до 168 (96 секций электровозов и 72 секции тепловозов). Приписной парк к этому времени насчитывал 180 электровозов и 111,5 тепловозов. Контингент работников при этом составлял 1433 человека.

16 октября 1961 г. начальником Барнаульского (позже – Алтайского) отделения назначен Василий Борисович Николаев.



В.Б. Николаев

25 ноября 1961 г. электрифицированы участки Инская – Бердск и Инская – Тоугучин – Промышленная.

В декабре 1961 г. начальником Беловского отделения Западно-Сибирской железной дороги был назначен Николай Акимович Солянкин, руководивший отделением до 1974 г.

Николай Акимович родился 22 мая 1912 г. В 16-летнем возрасте, с 1928 г. начал работать слесарем по ремонту паровозов в паровозном депо Магдагачи Уссурийской железной дороги. В 1935 г. был направлен по комсомольской путевке учиться в Томский электромеханический институт инженеров железнодорожного транспорта, по окончании которого в 1943 г. стал работать инженером по ремонту в паровозном депо Инская Томской железной дороги. В 1947 г. Н.А. Солянкина назначают на должность начальника паровозного депо Новокузнецк, а в 1950 г. – начальником локомотивного депо Тайга, затем – начальником отдела локомотивного хозяйства Тайгинского отделения дороги. Здесь он проработал 10 лет. С 1960 г. Николай Акимович – заместитель начальника Беловского отделения дороги, а в 1961 г. возглавил отделение и был его начальником до 1974 г. Он продолжил ранее начатые работы по внедрению прогрессивных технологий и более экономичному ведению дорожного хозяйства. В 1963 г. паровозное и электровозное депо объединились в единое локомотивное, в 1967 г. на отделении появились первые грузовые тепловозы ТЭ, которые эксплуатировались на участке Белово – Гурьевск, а затем – маневровые ТГМ. Локомотивное депо в те годы было своего рода лабораторией по испытанию новых видов электровозов, и в Белово часто работали ученые-транспортники из Ленинграда и Омска. В начале 1960-х годов началось ши-



Н.А. Солянкин

рокое применение на электровозах рекуперации, что позволило достичь заметных результатов в деле экономии электроэнергии.

У работавших рядом с Николаем Акимовичем, у десятков его учеников и последователей сохранилась добрая память о нем. Ему благодарны за науку работы на железнодорожном транспорте, за умение строить взаимоотношения с людьми и управлять производством. Все годы работы он уверенно и профессионально решал хозяйственные вопросы.

Он был неоднократно награжден Правительством СССР, МПС, руководством ЗСЖД. Среди наград Н.А. Солянкина – ордена «Знак Почета» и Трудового Красного Знамени, пять медалей, значок «Почетному железнодорожнику».

Выйдя на заслуженный отдых, он не терял связь с коллективом и занимался общественной работой, будучи заместителем председателя Беловского городского Совета ветеранов войны и труда.

25 января 1962 г. образован Омский участок энергоснабжения – ЭЧ-2 (Приказ МПС № 2153), начальником назначен В.А. Кривошапов.

17 февраля 1962 г. Приказом МПС № Г-4286 была организована Каменская дистанция пути, которой был передан для обслуживания участок от разъезда Чебачий до Камня-на-Оби. Начальником дистанции пути назначен бывший начальник Купинской дистанции пути А.Ф. Туманов.

4 марта 1962 г. Приказом начальника Западно-Сибирской железной дороги № 50 Н на участке Карасук-Камень на Оби было открыто движение поездов.

4 марта 1962 г. образована Карасукская дистанция зданий и сооружений (НГЧ-13) – на базе Славгородской дистанции зданий.

1 апреля 1962 г. сдана в эксплуатацию линия Карасук – Камень-на-Оби – Среднесибирская, которая вошла в состав Карасукского отделения.

В 1962 г. на ст. Новокузнецк-Восточный сдана в эксплуатацию сортировочная горка и шесть путей сортировочного парка.

В 1962 г. по инициативе смены дорожного диспетчера Ф.К. Макаева разработана и внедрена система регулирования использования локомотивов из единого центра при эксплуатации их на длинных тяговых плечах (вариантные графики на основе двух-трехсуточного прогноза вагонопотоков).

Федор Кузьмич Макаев – ветеран войны и труда, почетный железнодорожник, заслуженный работник транспорта, начинал работать дежурным по станции Дупленская, в 1950 – 1959 гг. – поездной диспетчер западного участка Новосибирского отделения, с 1959 г. работал в службе движения Управления Томской железной дороги. Передовой опыт Ф.К. Макаева был отмечен золотой медалью ВДНХ, он награжден орденом Трудового Красного Знамени.



Ф.К. Макаев

24 августа 1962 г. в соответствии с Указанием МПС № Г-2306 и на основании акта приемки электрифицированных участков Барнаульского (Алтайского) отделения начато формирование Алтайской дистанции электроснабжения. Приказом начальника Западно-Сибирской железной дороги № 215 Н от 8 октября 1962 г. Алтайская дистанция энергоснабжения выделена в отдельное предприятие. Длина обслуживания дистанции – 999,8 км контактной сети, 827,5 км воз-

Газетная хроника

«Западно-Сибирский железнодорожник»,
15 июля 1961 г.

ПО БОЛЬШОМУ КОЛЬЦУ

10 июля электровазы Барабинского депо впервые отправились по большому кольцу Называевская, Исиль-Куль — Инская, Ново-Сибирск. Впервые электровазы, прибывшие со стороны Барабинска в Чулымскую, не отцеплялись для экипировки а следовали напроход.

...Бригада машиниста депо Московка тов. Викторова на электровазе № 197 открыла движение на самом западном участке большого кольца Исиль-Куль — Инская.

Состав № 834 был доставлен на станцию Московка точно по графику. Поезд принял машинист т. Юрченко со своим помощником. Крепкое рукопожатие.

— Как вела машина в пути, механик?

— Вполне нормально.

Двадцатиминутная остановка, и снова поезд в дороге. В Татарской вагонники позаботились обработать маршрут быстрее, чем предусмотрено технологией. А на участке Татарская — Барабинск машинисту Барабинского депо т. Васильеву удалось сэкономить несколько минут.

К сожалению, этот успех не был закреплен. Смена дежурного по станции Барабинск т. Михрякова продержала поезд сверх графика 18 минут. Причин для задержки состава не было, так как он прибывал после часового перерыва в движении четных поездов. Времени для обработки состава, для смены бригад было достаточно.

В 0 часов 40 минут машинист Инского депо т. Дружинин, принявший электроваз в Чулымской от т. Гавриленко, с опережением расписания привел состав на сортировочную станцию.

Чтобы преодолеть участок Исиль-Куль — Инская, потребовалось времени на 43 минуты меньше, чем предусматривал график, составленный с учетом смены локомотивов по станции Чулымская. Рейс по большому кольцу закончен.

★

Мы попросили начальника технического отдела службы движения т. Кузнецова прокомментировать этот рейс. Вот что он сообщил:

— Электровазы вышли, образно говоря, на большой простор.

В Чулымской еще недавно стоянка поездов занимала в среднем 50 минут, а сейчас всего четверть часа.

Переход на длинное плечо дает возможность значительно увеличить среднесуточный пробег электровазов, разгрузить горловину станции Чулымская, улучшить культуру в обслуживании локомотивов.

Из-за нечеткого обмена поездов на станции Чулымская и на подходе к ней еще недавно часами устанавливали составы. В условиях езды по большому кольцу, когда электровазы следуют без отцепки, ликвидированы причины, вызывающие задержки поездов на подходе к станциям.

душных линий. Смонтировано 5 тяговых и 136 трансформаторных подстанций. Начальником дистанции назначен И.С. Брунич.

В 1962 г. за разработку и внедрение новых методов научной организации труда, изобретательскую и рационализаторскую деятельность коллектив вагонного депо Московка по заслугам оценен на ВДНХ. Предприятию вручено на вечное хранение Красное знамя ЦК КПСС и Совета Министров СССР, отдельные работники удостоены медалей и премий ВДНХ. Начальник депо – Б.Ф. Сторчоус в 1968 г. был награжден орденом Ленина.



Б.Ф. Сторчоус

В 1962 г. на Беловском и Новокузнецком отделениях дороги внедрена технология перевозок массовых грузов (уголь, балласт, цемент и др.) по твердым ниткам графика.

30 октября 1962 г. электрифицирован участок Бердск – Черепаново.

1 января 1963 г. Приказом № 268 Н создана Алтайская дистанция сигнализации и связи. Начальником дистанции назначен Л.А. Курносов.

По указаниям МПС вагонному депо Барнаул выделены пассажирские вагоны для формирования поезда «Барнаул – Москва». С этого времени вагонное депо перешло на ремонт пассажирских вагонов. Были сформированы поезда «Барнаул – Алма-Ата», «Барнаул – Ташкент» и поезда местного сообщения до станций Кулунда, Рубцовск, Черепаново, Бийск.

Начальником станции Барнаул назначен Г.А. Мисько.

21 января 1963 г. на должность начальника Новосибирского отделения ЗСЖД назначен Александр Сергеевич Житнухин. Руководил отделением по 31 октября 1969 г.

3 марта 1963 г. машинист тепловоза локомотивного депо Алтайская Н.Л. Биркин избран депутатом Верховного Совета РСФСР.



Группа депутатов-сибиряков в Кремле. Третий слева в первом ряду – Маршал Советского Союза Г.К. Жуков. Крайний справа во втором ряду – Н.Л. Биркин

Март 1963 г. Коллегия МПС, рассмотрев вопрос «Об опыте Барабинского отделения Западно-Сибирской железной дороги по увеличению производительности электровозов», одобрила инициативу и обязала в кратчайший срок внедрить опыт по всей сети дорог.

8 июля 1963 г. Барнаульским отделением от Беловского принят участок Тягун (искл.) – Артышта-II (искл.).

14 июля 1963 г. на станции Укладочный был сформирован и проведен до станции Камень-на-Оби поезд весом 10 154 т длиной 472 оси. Вели поезд двумя тепловозами ТЭЗ машинисты депо Алтайская Г.Д. Лапердин и П.И. Еремейкин. Сопровождали поезд машинист-инструктор И.И. Каратаев и вагонный мастер Володченко.

1 августа 1963 г. станция Куломзино переименована в Карбышево-I.

В августе 1963 г. на Барнаульское отделение прибыли первые тепловозы маневрового парка ТЭМ. Началась замена паровозов маневрового движения на тепловозы. снабжение и технический осмотр проводились на станции Укладочный. Начальни-

ком ТО-2 назначен молодой инженер тяги С.В. Карташевич.



Тепловоз маневрового парка ТЭМ2

В 1963 г. в вагонном депо Тайга внедрена первая механизированная поточная линия по ремонту полувагонов.

29 сентября 1963 г. начальник Западно-Сибирской железной дороги Н.П. Никольский перерезал ленточку, открывая движение электровозов на участке Алтайская – Артышта-II. 30 сентября 1963 г. первый пробный грузовой поезд на электровозе ВЛ60 по участку провели машинисты депо Алтайская П.С. Кузнецов и В.М. Зеленин.

Первый пассажирский поезд от Барнаула до станции Артышта-II провели машинист И. Ващеникин и помощник машиниста И. Каратаевских.



Грузовой состав с электровозом на электрифицированном участке Алтайского отделения, 1963 г.

1 ноября 1963 г. из Барнаула до Черепаново отправился первый грузовой поезд с

электровозом ВЛ60, который вели машинист депо Алтайская В.В. Полковников и помощник машиниста В.С. Батуев.

В 1963 г. образованы станции Островская и Шерегеш.

В 1963 г. в Новосибирске смонтирована и введена в эксплуатацию электронно-вычислительная машина, создана лаборатория вычислительной техники. Емкость телефонных станций (АТС) возросла на 2400 номеров; 58 каналов дорожной и отделенческой связи автоматизированы; организовано дополнительно 220 новых каналов связи (104 телефонных и 116 телеграфных).

Дорога первой на сети стала дорогой сплошного централизованного руководства билетными кассами.

7 ноября 1963 г. официально принят в эксплуатацию электрифицированный участок Черепаново – Барнаул.

30 ноября 1963 г. пуск в эксплуатацию электрифицированного участка Новокузнецк – Междуреченск.

В 1963 г. организованы ПТО на станциях Осинники, Мундыбаш, Кондома.

3 января 1964 г. полностью сдана в эксплуатацию железнодорожная линия от Среднесибирской до Омска. 250 рабочих, и инженерно-технических работников объединения «Алтайтрансстрой», награждены правительственными наградами за успешное окончание стройки.

5 января 1964 г. участок Татарская – Купино – Карасук переведен на тепловозную тягу. Приказом начальника дороги № 266 Н от 25 декабря 1963 г. депо Карасук были переданы освободившиеся тепловозы с участка Черепаново – Алтайская, который был переведен на электротягу. Паровозы остались только на маневровой работе.

27 февраля 1964 г. в соответствии с Приказом начальника дороги № 36 Н об объединении Кулундинского и Барнаульского отделений дороги и ликвидации Кулундин-

ского отделения дороги Карасукское отделение стало называться 8-е Карасукское отделение ЗСЖД.

Начальником Карасукского отделения дороги назначен Г.В. Огуй.

1 марта 1964 г. после ликвидации Кулундинского отделения и слияния его с Барнаульским образовано Алтайское отделение Западно-Сибирской железной дороги.

7 марта 1964 г. на основании Приказа МПС № Г-5768 создана Кулундинская техническая школа машинистов и слесарей по ремонту тепловозов. Школа располагалась в здании бывшего Кулундинского отделения. Первым начальником технической школы был назначен Б.Д. Тарада, а завучем – Н.В. Березовский.



Электробалластёр

На Алтайском отделении дороги начали работу путевые машины тяжелого типа, такие как электробалластёры. Это позволило освободить от тяжелой ручной работы целые бригады путевых рабочих.

2 июня 1964 г. на Барнаульском вокзале установлены автоматические камеры хранения ручного багажа. Такса за хранение – 15 копеек за трое суток.

В 1964 г. введена в эксплуатацию электрическая централизация на станциях Новокузнецк-Сортировочный, Новокузнецк-Восточный, Новокузнецк-Северный.

29 сентября 1964 г. принята в эксплуатацию механизированная горка на станции Московка.

В 1964 г. в вагонном депо Московка создана автоматическая поточная линия по ремонту цистерн.

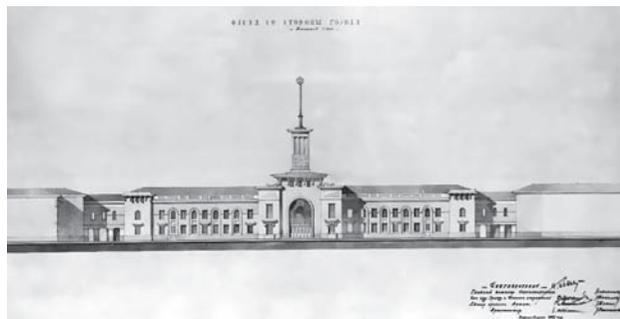


Вагонное ремонтное депо станции Московка

31 декабря 1964 г. создана Карасукская дистанция пути ЗСЖД с местом базирования на станции Карасук-1. На основании Приказа № 218 Н от 31 декабря 1964 г. участок пути от 149 км по 184 км со станциями Иртышское и Черлак были переданы Омскому отделению. Границы дистанции установлены от 185 км по 384 км, в том числе станция Осолодино и Карасук-III.

31 декабря 1964 г. был введен в эксплуатацию новый вокзал на станции Кемерово.

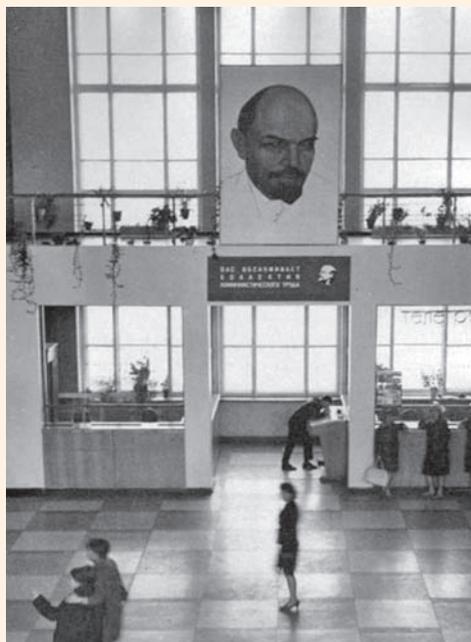
Когда было решено строить новый вокзал, его проектирование поручили проектному институту «Сибгипротранс», работающему в г. Новосибирске.



Типовой проект перерабатывал архитектор С. Белоусов. Строил новое сооружение строительно-монтажный поезд № 154. В оформлении вокзала Кемерово принимали участие архитекторы города Р. Берг, А. Кирчанов, Н. Новосельцев, Е. Коньков, А. Артемьев.

Стены многочисленных помещений были окрашены в разные тона восковыми красками, один зал был оформлен по тематике химической промышленности, другой зал был посвящен космонавтике, шахтерскому труду. Новое здание вокзала станции 2-го класса Кемерово вместимостью на

Вокзал станции Кемерово





Коллектив вокзала Кемерово

900 мест было построено из кирпича. Вокзал расположен на Кузнецком проспекте напротив проспекта Ленина (бывшей улице Магистральной).

В этот же период был проведен открытый конкурс среди архитекторов на застройку привокзальной площади. Участвовали в нем архитекторы как г. Кемерово, так и из соседних областей. Лучшие проекты сводили воедино в мастерских проектного института «Кузбассгипрогора». Когда проект застройки был воплощен в жизнь, привокзальная площадь обрела современный вид.

В 1964 г. на ЗСЖД была внедрена прогрессивная технология сквозных комплексных «окон» в графике движения поездов для производства ремонтных и капитальных работ на целых направлениях. Одним из главных разработчиков этой тех-

нологии стал П.Т. Семешко, которого на дороге называли «патриархом стальной колеи».

Стаж работы Павла Трофимовича Семешко составил 57 лет. Более 25 лет он трудился в должности заместителя начальника ЗСЖД по пути и строительству.

Родился П.Т. Семешко в 1911 г. в селе Белогородка Томской губернии. Отец его устроился на железную дорогу вначале кондуктором, а затем рабочим пути, и детство Павла прошло в путевой казарме. Неудивительно, что после окончания школы он пошел работать в дистанцию пути – Анжерскую. В 1931 г. поступил в Новосибирский инсти-



П.Т. Семешко

тут военных инженеров транспорта (НИ-ВИТ, ныне – СГУПС) на факультет «Строительство железных дорог». Диплом защитил в 1938 г. и по личной просьбе был направлен на Томскую железную дорогу.

Свой трудовой путь Павел Семешко начал с должности заместителя начальника Усятской (Прокопьевской) дистанции пути. Вскоре он был назначен начальником Алейской дистанции пути. А с мая 1949 г. возглавил службу пути. В апреле 1950 г. талантливый инженер-путеец стал заместителем начальника железной дороги по пути и строительству.

Строил Павел Трофимович мосты и тепловоды, жилье и школы, больницы и профилактории для железнодорожников. Одних только новых линий, в сооружении которых он принимал участие (а это линии Барнаул – Кулунда, Артышта – Подобас, Асино – Белый Яр, участки Транссиба), было введено около двух тысяч километров, около полутора тысяч – вторых путей.

Его отличали высочайший профессионализм, глубокие знания, огромный уникальный опыт, умение находить оптимальные инженерные решения.

За большой вклад в развитие железнодорожного транспорта П.Т. Семешко награжден высокими правительственными наградами – орденами «Знак Почета» (дважды), Трудового Красного Знамени, многими медалями, ему присвоено почетное звание «Заслуженный строитель России». Почетному железнодорожнику П.Т. Семешко в числе первых и самых заслуженных работников магистрали присвоено звание «Почетный ветеран Западно-Сибирской железной дороги».

Умер Павел Трофимович в 2000 г., на 90-м году жизни.

Приказом президента ОАО «РЖД» В.И. Якунина в 2006 г. Новосибирской дистанции пути присвоено имя Павла Трофимовича Семешко*.

* См.: Владимир Павлов. Вся жизнь в пути // «Гудок», 26 декабря 2011 г.

Февраль 1965 г.

На станции Каменьна-Оби произошло землетрясение силой 7 баллов. Пострадали жилые дома в районе железнодорожного вокзала.

7 марта 1965 г.

машинист тепловоза депо Алтайская Н. Милентьев провел состав, превышающий норму на 1700 тонн.

31 марта 1965 г.

в локомотивном депо Алтайская отремонтировали последний паровоз серии Л № 3656. Из депо на нем выехал машинист Г.Н. Лыков.



Последний отремонтированный паровоз

Май 1965 г.

В депо станции Алтайская поступил электропоезд переменного тока серии ЭР9п № 72. Для переподготовки на Горьковскую дорогу отправились машинисты локомотивных бригад Н.А. Си-



Электропоезд ЭР2

гарев, А.И. Казанцев, А.А. Авдеев, В.Л. Кулеш.

1 августа 1965 г. в Клубе железнодорожников станции Барнаул состоялось вручение Красного знамени Управления Западно-Сибирской железной дороги Алтайскому отделению.

Сентябрь 1965 г.

Закрыто локомотивное депо Бийск и преобразовано в оборотное депо с обслуживанием маневрового и пригород-

ного движения. Ликвидирован подменный пункт Овчинниково.

В 1965 г. создана Омская механизированная дистанция погрузочно-разгрузочных работ.

В 1965 г. введен в эксплуатацию участок Кзыл-Ту – Иртышское протяженностью 172 км, который, проходя через сельскохозяйственные районы Северного Казахстана, стал важным звеном Средне-сибирской магистрали. Линия работала на тепловозной тяге.



Фирменный поезд «Сибиряк» Западно-Сибирской железной дороги



Совещание начальников станций Алтайского отделения

В 1965 г. фирменный поезд «Сибиряк» сообщением Новосибирск – Москва отправился в первый рейс. Это один из первых поездов, аттестованный на категорию фирменного.



Н.П. Никольский (в центре) на перроне станции Новосибирск-Главный провожает фирменный поезд «Сибиряк»

С 1965 года в Омск начали поступать новые современные электропоезда серии ЭР2. Стандартная заводская конфигурация ЭР2 предполагала 10-вагонный состав: 5 моторных вагонов, 2 головных и 3 промежуточных. Конструкционная скорость ЭР2 – 130 км/ч, количество сидячих мест в 10-вагонном составе – 1050.

Электропоезд ЭР2 составлялся из электросекций (каждая из которых состояла из одного моторного и одного прицепного вагона), но секции эти уже не были самостоятельными и изолированными, кабины машиниста располагались только в головных вагонах, все вагоны были проходными.



Электропоезд ЭР2

В 1965 г. в локомотивном депо Московка на основе высокого качества ремонта увеличен пробег электровозов между техническими осмотрами с 24 до 48 часов.

В 1965 г. участок Новосибирск – Черепаново первым в Сибири был переведен на частичную диспетчерскую централизацию, что позволило повысить пропускную способность линии и безопасность движения, а также уменьшить эксплуатационные затраты.



В 1965 г. образована станция Каз.

В 1965 г. первый электропоезд от станции Новокузнецк-Пассажирский до разъезда Космический провела локомотивная бригада в составе машиниста И.К. Мотовилова и помощника машиниста Б.М. Лаврова.

«Наш Маресьев» – так звали в локомотивном депо Новокузнецк-Сортировочный Ивана Константиновича Мотовилова, подчеркивая факт поразительного сходства судеб двух россиян, при трагических обстоятельствах лишившихся ног, ценой огромного мужества вернувшихся к любимой работе – главному делу своей жизни.

После окончания ФЗУ Иван Константинович получил право управлять локомотивом и проявил себя в работе с лучшей стороны. Однако трагический случай внезапно изменил его судьбу. Вердикт докторов был таков: на паровоз нельзя. Но он не хотел расставаться с любимым делом. «Буду, непременно буду вновь водить поезда», – упрямо твердил себе Мотовилов в течение 10 лет. Узловая, дорожная, московская ВТЭК... и

победа! Он просто ошеломил своим профессионализмом и отменной физической подготовкой членов комиссии ВТЭК. Они единодушно поверили в то, что перед ними здоровый человек.



На снимке – И.К. Мотовилов (справа)

Он снова стал водить поезда-тяжеловесы, сборные с углем и железной рудой, постоянно получал поощрения за высокие показатели в работе. Когда была проложена электрифицированная ветка Новокузнецк – Мундыбаш, именно его руководство депо удостоило чести провести первый электропоезд по этому маршруту. При сдаче в эксплуатацию «Запсиба» опять же ему было поручено провести первый поезд с жидким металлом от завода до станции – и он выполнил эту работу безукоризненно».

1 января 1966 г. образована Иртышская дистанция пути – ПЧ-22.

В 1966 г. завершена электрификация участка Водный – Обнорская.

12 февраля 1966 г. решением Коллегии МПС принят для внедрения на всех дорогах страны опыт вагонного депо Московка, впервые в мировой практике применившего поточно-конвейерный метод ремонта ходовых частей и других узлов цистерн.

В 1966 г. по инициативе локомотивных депо Инская и Новосибирск разработана и внедрена система обслуживания электровозов грузового движения и моторвагонных секций «в одно лицо» – машинистом без помощника.

В 1966 г. введена в эксплуатацию полуавтоматическая блокировка на участке Новокузнецк – Осинники.

29 июля 1966 г. Указом Президиума Верховного Совета СССР «за достигнутые успехи в выполнении семилетнего плана перевозок народно-хозяйственных грузов и пассажиров, внедрение в производство передовых методов труда и обеспечение высоких технико-экономических показателей» Западно-Сибирская железная дорога награждена орденом Ленина.



4 августа 1966 г.

осмотрщику вагонов Барнаульского вагонного депо Г.Г. Борушко присвоено звание Героя Социалистического Труда.

Г.Г. Борушко

В 1967 г. на станции Рубцовск сдан в эксплуатацию новый вокзал.



В 1967 г. начальником Карасукского отделения ЗСЖД назначен Виктор Михайлович Скворцов.

12 июня 1967 г. сформирован первый состав фирменного поезда «Алтай» следовани-ем Москва – Барнаул. Активное участие в этом событии приняли все работники депо Барнаул под руководством начальника депо П.В. Зайвия, главного инженера А.А. Гришанина и председателя профсоюзного комитета

А.М. Останина. Начальник первого поезда – В.М. Семибратченко. 23 июня 1967 г. в Москву отправился второй фирменный поезд «Алтай». Начальник поезда – С.Н. Нелюбина.



Коллектив проводников фирменного поезда «Алтай»

1 сентября 1967 г.

на должность начальника Алтайского отделения назначен Григорий Васильевич Огуй.



Г.В. Огуй

6 ноября 1967 г. создан Музей революционной, боевой и трудовой славы омских железнодорожников.



Экспозиция музея

30 ноября 1967 г. принят в эксплуатацию электрифицированный участок Артышта – Томусинская протяженностью 136 км.

В 1967 г. вошла в строй линия Артышта – Подобас длиной 130 км. На электрической тяге, оборудованная диспетчерской централизацией, она позволяла пропускать тяжеловесные поезда.

В 1967 г. сформирован фирменный поезд «Иртыш».



Бригада коммунистического труда скорого поезда «Иртыш», возглавляемая И.С. Тазо, прибыла в Москву первым рейсом

«ЛОКОМОТИВЫ» НОВАТОРСТВА



П.В. Попов, первый машинист в Инском депо, начавший водить поезда «в одно лицо»

2 июля 1966 г. в 9.00 со станции Инской в Черепаново отправился поезд, который вел машинист Павел Васильевич Попов. Необычным было то, что отправлялся он в поездку один, без помощника. Так начинался эксперимент вождения локомотивов «в одно лицо».

Идея принадлежала начальнику Западно-Сибирской железной дороги Н.П. Никольскому. В декабре 1965 г. Николай Порфирьевич пригласил к себе руководителей Новосибирского, Алтайского и Инского депо и рассказал о ситуации, сложившейся на дорогах Сибири. Промышленность и сельское хозяйство бурно развиваются, грузов становится больше, а транспортных возможностей не хватает. На целинных землях остается невывезенное зерно. Да, открыт Среднесибирский ход (Алтайская – Каменная-Оби и далее, на Входную), который помог разгрузить самую грузонапряженную линию Новосибирск – Омск. Но и этого недостаточно. Следовало бы увеличить количество поез-



Машинисты А. Лаушкин, Г. Коломников, А. Наумкин, работавшие по системе «в одно лицо» на электропоездах

дов, но не хватает локомотивных бригад. «Я не хочу, чтобы железная дорога затормозила развитие экономики, – говорил начальник дороги, – а это может произойти, если мы не изменим технологию работы». И тут же предложил начать работу машинистов «в одно лицо». На добровольной основе.

Согласие дал Владимир Алексеевич Баулин, и осуществлять идею начали в локомотивном депо Инская. Начальник депо верил в свой коллектив, но даже он был удивлен, узнав, что согласие на участие в этом добровольном эксперименте дали все машинисты депо.

Такого в депо Инская, да и на всей сети дорог еще не было. Но созрели все предпосылки для возникновения этой инициативы. Хотя работа электровозчиков по условиям труда была куда более комфортной, чем когда-то у паровозных бригад. На локомотивах появились помощники – приборы, способные контролировать действия машиниста. За время освоения электровозов к тому же выросли хорошие кадры. Машинист без специального среднего образования являлся теперь исключением.

Правда, сказывалась пока сила привычки. Да и вопросы безопасности играли не последнюю роль. Так что отношение к эксперименту было противоречивое. Поэтому руководством депо при его подготовке большое внимание уделялось разъяснительной работе об особенностях вождения поездов «в одно лицо» в коллективах станций, вагонных депо, дистанций связи и пути, а также воспитательно-психологическим моментам, направленным на утверждение престижности такой работы машиниста. Работающим «в одно лицо» машинистам предусматривалось существенное повышение зарплаты. Вводился медицинский контроль за здоровьем машинистов перед каждым рейсом. Гарантировался нормальный режим труда и отдыха. Кабины электровозов оборудовались более совершенными приборами. На непредвиденный случай на электровозах был смонтирован прибор безопасности, который мог при необходимости автоматически остановить движение локомотива.

Наконец, после многих увязок и согласований, из Управления Западно-Сибирской железной дороги 21 мая 1966 г. пришел Приказ № 72 Н о работе «в одно лицо» машинистов локомотивного депо Инская на электровозах ВЛ8. Спустя месяц стартовал первый поезд с одним машинистом – им был П.В. Попов. А 15 декабря 1966 г. на участке Инская – Промышленная (расстояние 201 км) поезд «в одно лицо» провел Д. Скударнов. Зима в тот год была очень суровой: столбик термометра падал до -45 градусов. Иней, смешанный с угольной пылью, образовывал на рельсах прочную корку, заставляя электровоз

буксовать. И все-таки поездку свою Дмитрий Андреевич Скударнов завершил успешно.

Вскоре это начинание стало явлением массовым. «В одно лицо» начали водить электропоезда (электрички) и машинисты Новосибирского локомотивного депо. Следом перешли на вождение электропоездов «в одно лицо» в депо Барабинск и Омск. К 1976 г. на всей Западно-Сибирской дороге на обслуживание по новому методу было переведено, кроме того, еще и 160 маневровых тепловозов.

Владимир Алексеевич Баулин в книге своих воспоминаний пишет: «Самая, я считаю, интересная пора моей работы в депо Инская – это организация в 1966–1969 гг. вождения грузовых поездов одним машинистом, без помощника. Такая работа повышала производительность труда локомотивных бригад, обеспечивала значительную экономию фонда заработной платы в депо...»

Экспериментальная работа в депо Инская продолжалась до 1969 г. И все это время в Министерстве путей сообщения не утихала дискуссия о том, кого надо сокращать в поездной бригаде: главного кондуктора поезда или помощника машиниста электровоза. Несмотря на общие положительные результаты работы по-новому, все-таки эксперимент был свернут.

Начальник депо Инская В.А. Баулин остро отреагировал на его прекращение. Вплоть до того, что ушел на преподавательскую работу в НИИЖТ. Но такая реакция становится вполне понятной, если соотнести происшедшее с характером и практическим опытом железнодорожника-новатора, каковым Владимир Алексеевич, несомненно, является. И вспомнить, насколько насыщен его трудовой и жизненный путь экспериментами и начинаниями...

Володе Баулину, окончившему десятилетку на одни пятерки и с похвальным листом, тем не менее, с большим трудом удалось «пробиться» в главный железнодорожный вуз – МЭМИИТ им. Дзержинского – в первые послевоенные годы.

В 1949 г. дипломированный инженер решил возвращаться на малую родину – в Сибирь. На Томскую железную дорогу. В то время от Урала до Владивостока было одно-единственное электродепо – в Белово, и Владимир Баулин с интересом и азартом взялся за работу. Карьера молодого специалиста развивалась стремительно. Сначала он пошел инженером в техотдел. Через пару месяцев он уже был мастером колесного цеха. Затем, чтобы получить права на управление электровозом, в августе 1951 г. перевелся в помощники машиниста. Наездив положенные

**В.А. Баулин –
начальник локомотивного
депо Белово, 1954 г.**



6000 км, успешно сдал теоретические экзамены, совершил практическую поездку с машинистом-инструктором и получил права. Вскоре Баулин уже работал старшим мастером подъемного цеха, основного в ремонте электровозов. Через три с половиной месяца он уже заместитель начальника депо по ремонту. А еще через полтора года – главный инженер. А когда Мыльников, начальник депо, собрался переходить в Барабинское депо, порекомендовал на свое место молодого, но уже знающего и очень перспективного специалиста.

«До этого на одной территории было два депо: паровозное и электровозное, соответственно и два самостоятельных коллектива. И вот мне доверили объединить их в одно – локомотивное депо с контингентом работающих около двух тысяч человек», – вспоминает Владимир Алексеевич свои заботы в то время.

В Белово забот хватало: он занимался электрификацией и сдачей в эксплуатацию участка от Белово до Промышленной и до Ленинска-Кузнецкого с обслуживанием их электровозными бригадами. В 1955 г. впервые в практике электрифицированных дорог СССР беловцы стали применять рекуперативное торможение на участке между станциями Белово и Усяты, не оборудованном устройствами по возвращению избыточной электроэнергии в питающую энергосистему. Это произошло, когда старые ВЛ-19 были заменены на новые ВЛ-22м. Год спустя эти же



Подведение итогов работы коллектива депо Белово, 1959 г.

электровозы стали применять в сплотке из двух локомотивов для вождения тяжеловесных поездов.

Азартно, с огоньком работали энтузиасты. Надежным помощником Баулина был главный инженер С.Е. Гинзбург.

В том же 1956 г. был дан старт внедрению сменных бригад, знаменитой «обезличке», которая в истории уже отметилась негативным опытом. Но тогда составы тянули паровозы, а электровоз не требует такого хлопотного ежедневного обслуживания.

От этого обстоятельства и отталкивался начальник дороги Н.П. Никольский, когда в январе 1956 г. предложил Баулину возродить метод в электровозном депо.

– Разве мог я отказаться?! – говорит Баулин.

А менять пришлось практически все, начиная с психологии людей и заканчивая подробными инструкциями, регламентирующими перевозочный процесс. Очень важно было учесть малейшие детали. Главное, добиться того, чтобы сменные бригады относились к электровозу бережно, ухаживали за ним и передавали другим в отличном техническом состоянии, чтоб инструмент не терялся. После трех недель «мозгового штурма» на свет появились необходимые документы с теоретическим обоснованием эксперимента. Никольский приказал Баулину готовиться к докладу в министерстве и, отправляя начальника электровозного депо Белово в Москву, дал ему наставление держаться и, если что, передать его личную просьбу к министру разрешить перейти на новый метод работы в порядке эксперимента. Совещание у заместителя министра состоялось и осталось памятным для Баулина и значимым для всей системы МПС.

В музее Западно-Сибирской железной дороги под стеклом – телеграмма от министра путей сообщения:

«МПС СССР, 21 марта 1956 года, нр. 954 Н-Никольскому.

По вашему предложению в порядке опыта ввести обезличенное обслуживание электровозов на участке Белово – Новокузнецк. Установить строгий контроль за содержанием электровозов и обеспечением их бесперебойной работы. О результатах доложить к 1 сентября 1956 года. Б. Бещев».

Результатами той работы были и выговоры за недоработки, и высокие награды. Но, пожалуй, самое важное для Владимира Алексеевича, что прошло более сорока лет с тех пор, а локомотивщики всей страны продолжают работать сменными бригадами. Беловский опыт вошел во все учебники.

– Опорой моей в этой работе были инициативные молодые машинисты и мастера ремонтных цехов, – вспоминает Владимир Алексеевич. – С их помощью мы впервые организовали новый цех – пункт круглосуточного технического осмотра электровозов после каждого рейса сменными бригадами слесарей. Начальником его был назначен Виктор Генрихович Шилер. Настоящими энтузиастами нового вида обслуживания электровозов проявили себя машинисты-инструкторы Полянский, Штаферун, сменный мастер ПТО Смирнов, машинисты электровозов Хриенко, Тюгаев, Грузин, Гунин и многие другие.

В депо Инская Баулин пришел в начале 1960-х годов, и под его руководством депо отличилось стабильной и качественной работой, отличными трудовыми показателями. В эти годы его труд по достоинству оценили «наверху», вручив ему в 1967 г. значок «Почетному железнодорожнику».

Сделано было немало: принимал на обслуживание новый электрифицированный участок Инская – Тогучин – Промышленная, затем Инская – Черепаново. В связи с переводом на электрическую тягу

этих участков была проведена большая работа по реконструкции ремонтных цехов депо для обеспечения ремонта и экипировки электровозов ВЛ8. В те годы в депо был организован цех подъемочного ремонта моторвагонных поездов (электричек) для всей Западно-Сибирской и ряда других железных дорог, который возглавил В.П. Печкунов. Внедряли научную организацию труда, механизировали тру-



Совещание в депо Инская, 1967 г.

доемкие процессы, поднимали производственную культуру. А главное – не забывали о людях. Построили новое трехэтажное здание, в котором весь третий этаж отдали под «красный уголок», оборудовали новые гардеробные и душевые, новое помещение дежурного локомотивного диспетчера, новый здравпункт. Реконструировали столовую, отремонтировали и строили подсобные помещения... «Главное, в депо сложилась деловая, инициативная, дружная команда руководителей, – говорит Владимир Баулин. – Это назначенный при мне главным инженером Кравцов, заместитель по ремонту Демин, начальник цеха эксплуатации Демидов и многие другие инженеры и техники».



В.А. Баулин, 2003 г.

И все же Баулин в 1969 г. принимает решение уйти из депо на преподавательскую работу в НИИЖТ. Однако общение со студентами, хотя и позволяет подарить молодым свой бесценный практический опыт и знания, не способно в полной мере заменить живую практическую работу. И через некоторое время Владимир Алексеевич вернулся на дорогу – главным инженером новой службы «Дортрансконтейнер», в 1973 г. стал начальником локомотивного отдела Новосибирского отделения, с 1979 по 1985 г. работал главным инженером ППЖТ-1. Именно В.А. Баулин в 1978 г. спас от списания в металлолом паровоз Н.А. Лунина, который теперь гордо стоит на постаменте, напоминая о трудовых подвигах наших земляков.

Перед выходом на заслуженный отдых Баулин еще несколько лет проработал ревизором по безопасности движения поездов в метрополитене. А как только оказался на пенсии, занялся историческими исследованиями и творчеством: принял участие в написании книги о столетней истории Западно-Сибирской магистрали. Работа оказалась настолько интересной, что Владимир Алексеевич всерьез увлекся музейным делом. А потом выпустил в свет книгу личных воспоминаний*.

* Использованы материалы газет: «Гудок», 21 июля 2001 г. (В. Лендов, В. Тетерятник); «Советская Сибирь», 22 января 2007 г. (Е. Костина).

В 1967 г. введена в эксплуатацию электрическая централизация на станции Новокузнецк-Пассажирский.

22 февраля 1968 г. электровозу ВЛ60 № 1345, изготовленному из собранного пионерами Новоалтайска металлолома, присвоено имя Героя Советского Союза Г.Н. Чернова, а тепловозу ТЭЗ № 7679 присвоено имя Надежды Курченко.



В апреле 1968 г. образованы Полосухинская дистанция пути и Полосухинская дистанция сигнализации и связи.

В июле 1968 г. образована ВЧД на станции Новокузнецк-Северный.

В 1968 г. на дороге применена новая технология обработки поездов на ПТО на основе внедрения самоходных вагоноремонтных машин типа РУ. С их помощью производились подъем, смена подшипников, автосцепок, рессор, пружин, удаление отработанной смазки в буксах, электро-сварочные работы.



Вагоноремонтные машины на ПТО станции Барабинск

В 1968 г. открыт санаторий-профилакторий на 50 мест на станции Новокузнецк.

В начале 1969 г. Приказом министра путей сообщения № 1 Ц организационная структура эксплуатационных подразделений была приведена в соответствие с новыми требованиями для наиболее полного использования современной тяговой техники. Весь комплекс вопросов эксплуатации локомотивов передан службе движения и отделам движения в отделениях дороги, установлена должность заместителя начальника службы и заместителя начальника отдела перевозок по эксплуатации локомотивов.

В основу Приказа лег опыт, накопленный новатором Ф.К. Макаевым и его последователями. Это стало крупным событием в сфере железнодорожного транспорта.

В 1960–1962 гг. дорожный диспетчер Федор Кузьмич Макаев и его смена осуществили новый порядок регулировки локомотивов и планирования поездной работы, что было совершенно необходимо в условиях работы электровозов на длинных тяговых плечах без закрепленных бригад. Все эти мероприятия позволили довести полезное время работы локомотивов до 1070 минут в сутки и производительность до 2,6 млн ткм брутто. Пробег локомотивов на дороге увеличился на 140 км, оборот вагона ускорен на 5 часов.

Кроме Ф.К. Макаева, награжденного орденом Трудового Красного Знамени, инициаторами и последователями этого метода были Щербаков, Кондратьев, Внуковский, Овчаров, Киселев, Бабушкина и другие работники службы.

В январе 1969 г. на должность начальника станции Алтайская назначен А.П. Жданов, впоследствии руководивший станцией 20 лет.



А.П. Жданов

20 октября 1969 г. начальником НОД-1 (Омское отделение) назначен Ю.С. Лелеков. Работал в этой должности до 8 июня 1977 г.

3 ноября 1969 г. начальником Новосибирского отделения ЗСЖД назначен Виктор Михайлович Скворцов. Занимал эту должность по 10 февраля 1975 г.

На должность начальника Карасукского отделения был назначен Альберт Николаевич Бевзенко. Возглавив отделение в возрасте 32 лет, он уже успел изучить на практике многие аспекты железнодорожного дела, поработав помощником машиниста тепловоза в депо Рубцовск, бригадиром, мастером, с 1964 г. – начальником технического отдела, начальником депо Карасук, главным инженером Карасукского отделения. Теоретический багаж получил в Омском институте инженеров железнодорожного транспорта. Служебная лестница вскоре пролегла на новые высоты: заместитель начальника ЗСЖД, с 1977 по 1984 гг. – служащий центрального аппарата МПС СССР, а потом – первый заместитель министра транспорта РФ. Коллеги вспоминали, что на всех должностях он проявлял незаурядные способности, организаторский талант, руководитель был умный и дальновидный.

В 1969 г. завершена электрификация и пущен в эксплуатацию участок Осинники – Мундыбаш. По участку был отправлен первый электропоезд № 1508.

Первая опора контактной сети на ст. Осинники была установлена в 1968 г.

30 ноября 1969 г. электрифицирован участок Новокузнецк – Мундыбаш.

В 1969 г. организован Калтанский участок электроснабжения.

В 1969 г. включена Абагуровская тяговая подстанция.

24 декабря 1969 г. Приказом начальника дороги № 151 Н Кулундинская, Рубцовская и Барнаульская дистанции гражданских сооружений объединены в Алтайскую

ЛЕЛЕКОВ Юрий Сергеевич

**Начальник Омского отделения
с 20 октября 1969 г. по 8 июня 1977 г.
Заместитель начальника Западно-Сибирской
железнодорожной с 1977 по 1981 гг.**

Юрий Сергеевич родился 19 апреля 1930 г. в селе Александровка Томской области, среднюю школу окончил в Омске, а высшее образование получил в институте инженеров железнодорожного транспорта в Ленинграде. В 1956 г., вернувшись в Омск, молодой инженер приступил к работе на должности мастера локомотивного депо Московка.



Комсомолец Лелеков и его коллектив первыми на всей сибирской магистрали вступили в соревнование за звание бригады коммунистического труда. Именно здесь и тогда ремонтные бригады депо воплотили в жизнь такое начинание, как эксплуатация локомотивов на длинных тяговых плечах.

Талантливый инженер с коллективом единомышленников активно реализовывал свои творческие замыслы, на его счету – десятки рационализаторских предложений. 1 августа 1959 г. за выдающиеся успехи, достигнутые в деле развития железнодорожного транспорта, Указом Президиума Верховного Совета СССР Ю.С. Лелекову было присвоено звание Героя Социалистического Труда. Уже через два года под руководством Юрия Сергеевича находились три бригады коммунистического труда, а их руководитель был отмечен званием «Почетный железнодорожник».



Почти три года Ю.С. Лелеков трудился начальником депо Барабинск, а с 1965 г. возглавил родное локомотивное депо – Московка. Используя научную организацию труда и личный богатый опыт, он вместе с соратниками сумел разработать и внедрить в производство технологический процесс подъемного ремонта электровозов с применением поточных линий и сетевых графиков, применить на прак-

тике полуавтоматические поточные линии ремонта тяговых двигателей. Новые технологии позволили существенно сократить время простоя электровозов в ремонте, давая тем самым мощный экономический эффект. Коллектив депо был награжден Дипломом 2-й степени ВДНХ, а руководитель проекта – серебряной медалью ВДНХ. За успешную модернизацию электровозов ЧС2 и ЧС3 Юрий Сергеевич был отмечен именными часами министра путей сообщения.

За проявленные качества профессионала и талантливый организатор Ю.С. Лелеков с октября 1969 г. был выдвинут на ответственную должность начальника Омского отделения Западно-Сибирской железной дороги.

Основной упор в своей деятельности на этом посту он сосредоточил на техническом переоснащении всех железнодорожных коммуникаций и внедрении передовых методов труда. Под руководством Юрия Сергеевича широко развернулось социалистическое соревнование на всех участках трудового фронта, позволившее в полной мере использовать все внутренние резервы коллектива омских железнодорожников и неоднократно перевыполнять годовые и пятилетние планы, увеличивать производственные показатели и экономить многие миллионы рублей.

За успешное руководство коллективом Ю.С. Лелеков был награжден орденами «Знак Почета», Трудового Красного Знамени. Он был делегатом XXII съезда КПСС, неоднократно избирался членом пленума и бюро городского и районного комитетов КПСС, депутатом районного, городского и областного Советов в Омске.

Следующей ступенью в трудовой биографии Юрия Сергеевича стала должность заместителя начальника Западно-Сибирской железной дороги по локомотивному и вагонному хозяйству. С 1981 по 1984 г. Ю.С. Лелеков как признанный профессионал был советником в Комитете по транспорту стран СЭВ в Польской Народной Республике, а 27 сентября 1984 г. в соответствии с приказом министра путей сообщения Н.С. Конарева возглавил Новосибирский метрополитен. И везде его запомнили как человека ответственного и целеустремленного, внимательного к условиям труда и быта работников своего коллектива, глубоко уважаемого мастера своего дела. Он ушел из жизни после тяжелой болезни 23 марта 1988 г. В ознаменование заслуг Ю.С. Лелекова 3 августа 2007 г. на фасаде здания управления Новосибирского метрополитена была вывешена мемориальная доска в его честь.

дистанцию. С 1 января 1970 г. НГЧ перебазирована на станцию Алтайская.



Новое здание Алтайского отделения дороги

30 декабря 1969 г. принят в эксплуатацию электрифицированный участок Тайга – Томск.

В апреле 1970 г. н а Алтайском отделении мастеру ремонтно-механического цеха ВРЗ И.И. Новоселову присвоено звание Героя Социалистического Труда.



И.И. Новоселов

В 1969 г. введена в эксплуатацию тяговая подстанция на станции Калтан.

1970-е годы. Поступление на дорогу первых электровозов ВЛ10.

28 ноября 1970 г. электрифицирован участок Юрга – Топки – Ленинск-Кузнецкий.

В 1970 г. Западно-Сибирская железная дорога получила на постоянное хранение Красное знамя ЦК КПСС, Президиума Верховного Совета СССР, Совета Министров СССР и ВЦСПС.

В 1970 г. в Барнауле пущена в эксплуатацию станция Промышленная с подъездными путями ко всем заводам города. Это значительно разгрузило станцию Барнаул. Пассажирские перевозки отделения в 1970 г. возросли в полтора раза.

В 1970 г. введены в эксплуатацию посты электрической централизации станций Валерино, Кирзинская, Кошкуль, Кokoшино, Дупленская.



Аппаратура поста ЭЦ

30 декабря 1970 г. электрифицирован участок Мундыбаш – Таштагол.

В 1970 г. в депо дороги внедряются новые диагностические средства – магнитопорошковые, ультразвуковые и вихретоковые дефектоскопы.



Проверка пути дефектоскопом РДП-56

В 1970 г. построена железнодорожная линия Асино – Белый Яр длиной 182 км.

В 1971 г. впервые на Западно-Сибирской железной дороге применены технологические маршруты и совместное планирование погрузки и выгрузки грузов угольщиками, речниками и железнодорожниками.

4 мая 1971 г.

машинисту-инструктору электровозной пассажирской колонны локомотивного депо Барнаул В.П. Докукину присвоено звание Героя Социалистического Труда. В марте 1971 г. Валентин Петрович был делегатом XXIV съезда КПСС.



В.П. Докукин

В 1971 г. построен вокзал станции Чаны.



25 июля 1971 г.

на вокзале станции Бийск проходили съемки фильма «Печкилавочки». Режиссер и исполнитель главной роли – Василий Макарович Шукшин. В съемке принимали участие и работники вокзала и станции: Г.С. Винник, Н.А. Ско-

пина, В.А. Осин, И.Н. Балугев, И.Ф. Шевцова и другие железнодорожники. Спустя двадцать лет, 25 июля 1991 г. на здании вокзала была открыта мемориальная доска с барельефом В.М. Шукшина.

В 1972 г. начальником Карасукского отделения дороги назначен К.Л. Николайчук.

В 1972 г. начальником Новокузнецкого отделения ЗСЖД был назначен Андрей Иванович Клепиков. С его именем связано грандиозное техническое перевооружение Новокузнецкого узла.

Родился Андрей Иванович 25 октября 1919 г. в с. Дедилово Тульской области. После окончания в 1942 г. Московского института инженеров железнодорожного транспорта начал свою трудовую деятельность поездным диспетчером Барабинского отдела службы движения, затем работал главным инженером станции Татарская, начальником планово-экономического сектора Славгородского отделения Омской железной дороги.

Много трудностей довелось испытать Андрею Ивановичу в годы войны и послевоенной разрухи. В 1956 г. приехал в Ново-



А.И. Клепиков



Герои Социалистического Труда – работники ЗСЖД. В первом ряду: А.П. Порошин, машинист локомотивного депо Тайга; С.П. Дудкин, бригадир вагонного депо Топки; Н.П. Никольский, начальник ЗСЖД; Г.А. Ушаков, электромонтер Беловского участка энергоснабжения; П.С. Енин, поездной диспетчер Новосибирского отделения дороги; стоят: П.Д. Шолкин, машинист локомотивного депо Инская; Л.И. Наливайко, ст. механик путеукладчика ПМС-22 (Омск); А.С. Павлов, машинист локомотивного депо Барнаул; Г.Г. Борушко, ст. осмотрщик вагонов Барнаульского вагонного депо; Н.Я. Жуков, маневровый диспетчер ст. Москва

кузнецк, город, на долгие годы ставший ему родным. Работал начальником техбюро Новокузнецкого отделения, затем – главным инженером. С 1972 по 1983 гг. – начальником отделения.

Работая начальником отделения, А.И. Клепиков сумел наладить тесные связи со смежниками и соседями – КМК, Запсибом, шахтами города. Под его началом на отделении дороги были осуществлены масштабные преобразования: реконструкция станций Новокузнецк-Сортировочный и Новокузнецк-Пассажи́рский, удлинение путей, реконструкция вокзала, введение новой сортировочной станции Новокузнецк-Восточный с совершенной технологией. Под его руководством сдан в эксплуатацию 137-километровый участок дороги Тырган – Томусинская, произведена электрификация участков Новокузнецк – Междуреченск, Новокузнецк – Тапшагол, внедрены новые виды тяги, технология перевозки жидкого чугуна.

А.И. Клепикову принадлежала инициатива строительства одного из первых в городе спортивного комплекса «Олимп». Начиная строительство на свой страх и риск, практически без фонда заработной платы и в отсутствие целевого финансирования, два года маневрируя между различного рода ограничениями и запретами. Спорткомплекс распахнул свои двери в 1972 г. не только для железнодорожников и их семей, а для всех горожан.

Его усилиями построена железнодорожная больница, целый жилой квартал по улицам Циолковского и Кутузова. Постоянно заботу Клепикова на себе ощущали и дети – в школах, детсадах, пионерских лагерях. В пионерлагерь «Горное ущелье» он всегда лично ездил перед открытием сезона.

Реконструкция и строительство объектов железнодорожного транспорта, социальной сферы, жилья непосредственно повлияли на развитие города Новокузнецка, на улучшение технологии металлургических и угольных предприятий России.

Являясь талантливым организатором и наставником, А.И. Клепиков подготовил и воспитал несколько поколений высокопрофессиональных железнодорожников. До сих пор успешно работает созданная им дорожная техническая школа. Многие из работавших под началом Андрея Ивановича ныне занимают высокие государственные посты, руководят предприятиями.

За безупречный и добросовестный труд А.И. Клепиков награжден орденами Октябрьской Революции, Трудового Красного Знамени, «Знак Почета», медалями, знаком «Почетный железнодорожник». Ему было присвоено звание «Заслуженный работник транспорта РСФСР».

Решением Коллегии администрации города и распоряжением администрации города в 1995 г. ему присвоено звание «Почетный гражданин города Новокузнецка».

В 1972 г. построен новый вокзал станции Купино.



1 апреля 1973 г. создан Информационно-вычислительный центр Западно-Сибирской железной дороги (ИВЦ). Лаборатория электронно-вычислительной техники (ВТЛ, созданная в 1969 г. на базе ДМС – дорожной машинно-счетной станции) приказом МПС преобразована в ИВЦ.

16 апреля 1973 г. начальником вагонного депо Бийск назначен В.Э. Шинман.

В 1973 г. в Новосибирске смонтирована билетопечатающая машина «Волхов-2», которая печатает билеты, учитывает денежные поступления, количество проданных

билетов, автоматизирует отчетность по пассажирским перевозкам.

В 1973 г. на Западно-Сибирской железной дороге начата укладка бесстыкового пути на железобетонных шпалах.



Укладка пути на железобетонных шпалах укладочным краном УК-25 при капитальном ремонте пути

В июле 1973 г. на станции Алтайская сдано в эксплуатацию здание пассажирского вокзала на 100 мест площадью 345,5 кв. м.



Вокзал станции Алтайская

3 августа 1973 г. начальником Западно-Сибирской железной дороги назначен Иван Ефимович Трубников (Приказ министра путей сообщения СССР Б.П. Бещева № 409 по личному составу).

В 1973 г. на станции Междуреченск внедрена первая вагоноремонтная машина «Донбасс».

1 октября 1973 г. начато строительство моста через р. Обь на 3332–3333 км перегона Новосибирск-Западный – Обская.

Строительство однопутного моста через р. Обь было начато мостопоездом № 429 «Дорстройтреста». Насыпь левого берега намывная, правого – отсыпана твердой супесью из забоев строящегося в городе метрополитена. Опоры построены на месте разобранных ледорезов старого моста. Пролетные строения изготовлены на Воронежском заводе мостовых конструкций по проекту «Гипротрансмоста». Пуск в постоянную эксплуатацию состоялся 23 октября 1985 г. Первый состав, отправившийся в путь по новому мосту, – поезд Новосибирск – Одесса.

26–28 февраля 1974 г. на базе Алтайской дистанции гражданских сооружений проводилась сетевая школа передового опыта. В работе школы приняли участие начальник Управления МПС В.В. Романкевич, руководители отделов ЦС МПС и представители 11 железных дорог СССР. Начальник дистанции Н.А. Медведев награжден орденом «Знак Почета» и знаком «Почетный железнодорожник».



Мост через р. Обь

ТРУБНИКОВ Иван Ефимович

Начальник Западно-Сибирской железной дороги с августа 1973 г. по декабрь 1983 г.



Родился Иван Ефимович в селе Липовчик Курской области 23 апреля 1921 г. в многодетной крестьянской семье, где стал седьмым ребенком.

Жили Трубниковы скромно. После Гражданской войны и разрухи приходилось нелегко. Имели двух лошадей, столько же коров, кое-какую птицу. Держали огород, бахчу, яблоневый сад. Все до-

бывали своим крестьянским трудом. Односельчане уважали их за трудолюбие, честность и отзывчивость. Когда началась коллективизация, Трубниковы одними из первых вступили в колхоз.

Но в 1934 г. на семью обрушилась беда: умер от воспаления легких глава семейства, Ефим Иванович. Анна Ильинична осталась одна с десятком детей. Старшие сестры пошли в поденщицы, сыновья работали в поле и на огороде. В школу ходили по очереди – кому одежда доставалась.

Несмотря на все это, семилетку в Липовчике Иван Трубников окончил на «отлично». Решил учиться дальше. Благо младшие подросли, и матери стало с ними полегче. К тому же, сестра Александра вышла замуж и переехала с мужем на станцию Кшень Московско-Курской железной дороги. Здесь располагалась железнодорожная школа. В ее восьмой класс Иван и поступил. Иногда, в распутицу или холода, жил у сестры, а в основном ходил пешком в родное село, расположенное в трех километрах.

Здесь, в Кшени, Иван Трубников впервые увидел поезда и локомотивы. Познакомился и с ребятами-студентами, приезжавшими сюда домой, на каникулы. Были среди них и «нивитовцы». От них он узнал о существовании этого сибирского железнодорожного вуза, который выгодно отличался от многих других тем, что его слушатели получали обмундирование, питание, обеспечивались общежитием и приличной стипендией, из которой кое-что можно даже посылать домой. И выбор был сделан.

В 1940 г., успешно окончив среднюю школу в Кшени, Иван Трубников отправился в Сибирь поступать в Новосибирский военный институт инженеров транспорта. Вступительные экзамены сдал хорошо и был зачислен в НИВИТ.

Незаметно пролетел первый год учебы, а потом началась Великая Отечественная война. «Нивитовцы» тоже рвались на фронт, не раз «атаковал» военкоматы с товарищами и Трубников. Но их готовили для другого – для обеспечения надежных транспортных связей, без которых никакой войны не выиграть.

Впрочем, размеренное течение учебного процесса тоже нарушилось. Занятия периодически прерывались. То хлеб в колхозе помогали убирать, то к токарному станку в заводском цехе становились. Потом изо всех сил наверстывали в учебе, жертвуя сном и отдыхом. Но тяжелейшие нагрузки, недоедание, усталость, казалось, обходили стороной Трубникова. Как вспоминали его однокашники, он «был всегда бодр, энергичен, готов поддержать сокурсников и словом, и делом». Сказывалась крестьянская закваска, привычка к постоянному нелегкому труду, но уже давал о себе знать и волевой, упорный характер и целеустремленность.

В апреле 1947 г. Трубников, завершив вузовский курс, получил диплом военного инженера путей сообщения по движению и грузовой работе, а вместе с ним звание инженер-лейтенанта движения. Новоиспеченного инженера назначили дежурным по станции Новосибирск-Пассажи́рский. Начиналась самостоятельная трудовая жизнь, которая отныне и навсегда будет неразрывно связана у него с железными дорогами Западной Сибири.

Уже в первые месяцы работы Иван Ефимович показал себя, с одной стороны, грамотным специалистом и хорошим организатором, а с другой – решительным, инициативным, творчески мыслящим человеком. В нестандартных ситуациях он умел взять ответственность на себя. Работники станции в его дежурства чувствовали себя увереннее и спокойнее. В то же время понимали, что долго в дежурных молодой инженер не задержится.

Так оно и случилось. Года не проработал Трубников дежурным. В апреле 1948-го его перевели на должность маневрового диспетчера, а в декабре назначили старшим помощником начальника станции Новосибирск-Пассажи́рский. И снова только отличные отзывы. Как следствие, всего через полгода – новое повышение: теперь Иван Ефимович – заместитель начальника станции.

В одной из служебных характеристик того времени на И.Е. Трубникова говорится: *«За время работы на станции Новосибирск-Пассажи́рский тов. Трубников показал себя как хороший, растущий командир, знающий свое дело, профессионально грамотный, требовательный к себе и подчиненным. В коллективе пользуется заслуженным авторитетом, за хорошую работу награжден значками «Отличный движенец», «Ударник Сталинского призыва», имеет ряд благодарностей...»* И делается

вывод: «Как растущий товарищ И.Е. Трубников в ближайшее время способен самостоятельно возглавить крупное хозяйство на железнодорожном транспорте».

Руководство Томской магистрали рекомендовало кандидатуру инженер-лейтенанта Трубникова на должность начальника станции Новосибирск-Пассажирский. 2 сентября 1950 г. по приказу Министерства путей сообщения это назначение состоялось. Одновременно Иван Ефимович Трубников досрочно получил персональное звание инженер-майора движения.

Почти два года проработал Иван Ефимович в новой должности. На станции в это время активно внедрялись передовые технологии, повышалась безопасность движения и трудовая дисциплина, шло сплочение коллектива. Умелое использование Трубниковым в производственной деятельности своей основной инженерно-технической подготовки и практического опыта помогли обеспечивать четкую и ритмичную работу станции и еще больше укрепляли авторитет ее руководителя.

Впрочем, в не меньшей степени заражала людей и его кипучая энергия, самозабвенная увлеченность своим делом. Вот как вспоминает о первой встрече с И.Е. Трубниковым его бывший первый заместитель П.Ф. Мысик: «...Иван Ефимович Трубников вошел в мою жизнь, когда я еще учился в НИВИТе. Он был тогда начальником станции Новосибирск-Пассажирский. Трубникова пригласили в институт на встречу со студентами по нашей просьбе. И первое впечатление от этой личности врезалось в память и душу. Он нас покорила красотой и эрудицией, безграничным обаянием и увлеченностью своим делом...»

В июне 1952 г. Ивана Ефимовича назначают главным инженером Новосибирского отделения Томской железной дороги, а ровно через год – заместителем начальника того же отделения по оперативной работе.

К этому времени Трубников хорошо освоил многие стороны работы железнодорожного транспорта. Однако главным его «коньком» оставалось движение, поездная и грузовая работа. И вполне закономерно, что еще год спустя, в июне 1954-го, Ивану Ефимовичу предлагают должность заместителя начальника службы движения Томской дороги. Но и здесь Трубников задержался не слишком долго. Всего через полтора года, в сентябре 1955-го, Иван Ефимович получил под свое командование Новосибирское отделение Томской железной дороги.

Ему было всего 34 года, но он уже достиг вершин, которые большинству его коллег не покорить и за всю жизнь. И достиг за счет своей собственной воли, энергии, целеустремленности, трудолюбия и способностей.

Новосибирское отделение на Томской дороге всегда было ключевым транспортным узлом. Здесь сходились и пересекались важнейшие стальные пути Сибири. А когда в 1958 г. оно объединилось с Инским отделением, под началом Трубникова оказалось крупнейшее хозяйство магистрали.

В общей сложности шесть лет возглавлял его Иван Ефимович. И были это очень напряженные годы. Шла электрификация главного хода Транссиба, а с ней и замена локомотивного парка. Росли объемы перевозок, что требовало использования новейшей техники, технологий и передовых методов труда.

Коллектив отделения трудился четко и слаженно. Ему было на кого равняться. Несмотря на то, что начальнику доставалось больше всех, выглядел Иван



Ефимович всегда бодрым, подтянутым, свежим. Проявляя неустанную заботу о людях, в то же время спрос с подчиненных Иван Ефимович учинял строгий. Но, даже после крепкой выволочки они уходили от него, как правило, без обид. Потому что, по мнению тогдашнего его сослуживца, а впоследствии главного инженера Алтайского отделения доро-

ги С.Е. Гинзбурга, «умел при всех условиях подчеркнуть свое уважение к человеку, давал понять, что виноватый способен поправить дело». Зато если видел, что человек страдает незаслуженно, то последовательно защищал его во всех вышестоящих инстанциях.

За годы командования Трубниковым Новосибирским отделением оно не раз становилось победителем как во внутридорожном, так и отраслевым соревнованиях. Сам же Иван Ефимович в 1957 г. был награжден орденом «Знак Почета», а в 1959-м – первым орденом Трудового Красного Знамени. Министерство путей сообщения его трудовые усилия отметило в 1961 г. значком «Почетному железнодорожнику».

1961 год для железнодорожников Западной Сибири стал особенным: 6 мая Омскую и Томскую железные дороги реорганизовали в единую Западно-Сибирскую. Начальником новорожденной магистрали назначили бывшего начальника Томской Н.П. Никольского. А первым своим заместителем Николай Порфирьевич сделал руководителя Новосибирского отделения И.Е. Трубникова. Иван Ефимович только что отметил свое 40-летие.

Н.П. Никольский, сам блистательный профессионал и организатор производства, умел подбирать

кадры. Более толкового, умного, опытного и надежного помощника, прошедшего к тому же прекрасную железнодорожную школу, трудно было найти.

12 лет находился И.Е. Трубников на посту первого заместителя дороги, до самой кончины Н.П. Никольского успешно действовал этот мощный тандем двух замечательных руководителей. За это время Западно-Сибирская магистраль стала крупнейшей в СССР, самой грузонапряженной и высокопроизводительной в мире. Через каждые пять-семь минут по ней пронеслись поезда. Вес многих из них превышал пять тысяч тонн. Здесь проходила обкатку современная техника, внедрялись новые технологии и способы производства. Успехи Западно-Сибирской железной дороги в этот период отмечались не раз. Достаточно сказать, что в 1966 г. магистраль была награждена орденом Ленина, а в 1970-м получила на вечное хранение Красное знамя ЦК КПСС, Президиума Верховного Совета СССР и ВЦСПС.

Наряду с начальником дороги Н.П. Никольским был глубоко причастен к этим достижениям и его первый заместитель И.Е. Трубников. Убедительным подтверждением тому могут служить правительственные награды, которых Иван Ефимович за образцовый самоотверженный труд был удостоен в эти годы: еще один орден Трудового Красного Знамени (1966), медаль «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И. Ленина (1970) и орден Октябрьской Революции (1971).

Какими бы сильными и талантливыми руководителями ни были Н.П. Никольский и И.Е. Трубников, одним бы им не справиться с таким гигантским и разнообразным хозяйством, как Западно-Сибирская железная дорога. Но их особая заслуга как руководителей в том и состояла, что они сумели создать сплоченную команду единомышленников. Отдельные участки и направления работы возглавляли тогда такие замечательные командиры транспорта, как начальники отделений дороги В.М. Ковбасинский, Ю.М. Медведев, В.М. Скворцов, Н.А. Кузнецов, Н.А. Солянкин, Д.А. Булгаков, Г.В. Огуй, начальники служб Н.И. Огородник, Н.В. Марин, Е.Я. Гендлин, В.Г. Замура, П.В. Самарский, А.Н. Кукушкин, А.А. Иноземцев, заместители начальника дороги П.Т. Семешко, А.А. Шепелев, В.Б. Николаев, главный инженер М.Г. Козловский и другие специалисты. Все они были профессионалы высочайшего класса и подлинными патриоты своего дела.

Летом 1973 г. на 62-м году жизни после тяжелой болезни скоропостижно скончался Н.П. Никольский. В отношении его преемника не было никаких сомнений ни у коллектива магистрали, ни у МПС, и 3 августа 1973 г. приказом министра путей сообщения Б.П. Бещева Иван Ефимович Трубников был назначен начальником Западно-Сибирской железной

дороги. Традиция находить руководителя магистрали в своем же коллективе, начатая Н.П. Никольским, продолжилась.

«Входить в дела» ему не потребовалось, дорогу И.Е. Трубников знал прекрасно: от цехов локомотивных и вагонных депо до маневровых районов станций, их горловин и даже стрелочных переводов. Так же хорошо знал он и людей. В лицо, по именам помнил сотни железнодорожников, особенно опытных работников – передовиков производства. Он мог подолгу разговаривать с машинистами и дежурными по станции, осмотрщиками вагонов и составителями поездов. На первом месте в деле для него были люди, а не «железки». Люди высоко ценили к себе такое отношение и отвечали взаимностью. Не случайно в коллективе Ивана Ефимовича тепло и уважительно называли «батей». И подобно главе большого, с прочными корнями семейства И.Е. Трубников делал все, чтобы многие славные традиции, появившиеся на Западно-Сибирской железной дороге во времена Н.П. Никольского и до него, были закреплены и достойно продолжены.

Десятилетие, которое И.Е. Трубников руководил Западно-Сибирской магистралью, можно разделить на два периода: до образования Кемеровской железной дороги и после.

Первые пять лет (с 1973 по 1979 гг.) магистраль наращивала объемы перевозок, улучшала качественные и количественные показатели эксплуатационной работы, развивала производственные мощности. Все это происходило параллельно с ее реконструкцией, которая тоже шла полным ходом, поэтому дорога жила фактически в экстремальном режиме.

Строились новые линии Асино – Белый Яр, Машиновое Озеро – Локоть, вторые пути на линиях Алтайская – Иртышское – Омск, Инская – Алтайская, Топки – Дедюево, Буреничево – Ишаново. К 1978 г. все линии Западно-Сибирской железной дороги были переведены на электровозную и тепловозную тягу. Шло развитие станций, усиление и реконструкция локомотивных и вагонных депо, устройств энергоснабжения, сигнализации и связи. Обновлялся подвижной состав, внедрялись новые технологии. Крепло взаимодействие с промышленными и сельскохозяйственными предприятиями региона, с автомобилистами и речниками.

Западно-Сибирская железная дорога, руководимая И.Е. Трубниковым, не только эффективно использовала собственный опыт, но и перенимала все лучшее в организации перевозок на других магистралях. Крепли связи с отраслевой наукой. Во взаимодействии с учеными НИИЖТа, например, разрабатывались меры улучшения загрузки вагонов, совершенствования работы транспортных узлов. Это

давало ощутимый экономический эффект. Несмотря на серьезные препятствия, в середине 1970-х гг. в Новосибирске построили дорожный Вычислительный центр, сыгравший в дальнейшем огромную роль в улучшении перевозочного процесса. А он в первые пять лет руководства И.Е. Трубникова шел успешно. К началу 10-й пятилетки Западно-Сибирская магистраль, имея эксплуатационную длину около 6000 км, или чуть более 4% сети дорог страны, осуществляла 7,5% общего объема погрузочных работ. Грузонапряженность здесь превышала среднесетевую вдвое и продолжала непрерывно увеличиваться, прежде всего, за счет угольной промышленности Кузбасса. Тем не менее, постоянно развиваясь, совершенствуя свою работу, дорога справлялась со своими задачами.

За успешное выполнение народно-хозяйственного плана коллектив Западно-Сибирской железной дороги в 1978 г. был награжден переходящим Красным знаменем ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ с занесением на Всесоюзную Доску почета ВДНХ СССР.

За первоочередным заботами, касающимися отправления грузов, поездной работы, содержания локомотивного и вагонного парка, путевого хозяйства и т.д., не забывались и другие дела. Активно строились как производственные, так и социально-бытовые объекты. Только жилья к концу 1970-х было возведено около 300 тыс. кв. м. При И.Е. Трубникове ввели в эксплуатацию одну из крупнейших на сети Дорожную клиническую больницу и Дворец культуры железнодорожников в Новосибирске, больницы в Карасуке и Барабинске, вокзалы в Багане, Барабинске, Инской, школы и детсады на ряде станций и много других жизненно важных для железнодорожников и местного населения учреждений образования, здравоохранения, культуры.

Авторитет Ивана Ефимовича как руководителя крупнейшей в стране дороги рос с каждым годом. В 1974 г. он награждается высшей государственной наградой – орденом Ленина, а через шесть лет становится заслуженным работником транспорта РСФСР. Параллельно своей профессиональной деятельности Иван Ефимович все активнее включается в общественную жизнь: избирается членом Новосибирского обкома КПСС, делегатом XXV и XXVI съездов партии, депутатом Верховного Совета СССР 10-го созыва.

Очень трудно для Западно-Сибирской магистрали сложились 1979 – 1980 гг. Встал вопрос о разукрупнении. Три отделения – Тайгинское, Беловское и Новокузнецкое – вывели из ее состава и на их основе 1 апреля 1979 г. образовали Кемеровскую железную дорогу. Позже убедились в ошибочности такого решения. Но тогда сторонникам разъединения дорог

удалось доказать ЦК КПСС и правительству, что оно – в интересах Кузбасса, а значит, и страны в целом.

Собрав командный состав, И.Е. Трубников поставил задачу помочь новой дороге как можно скорее сформировать управленческий аппарат и даже готов был пожертвовать для этого опытными специалистами. Хотя сам Иван Ефимович разукрупнение воспринял, помимо всего прочего, еще и как недоверие к нему и ко всему руководству дороги. Но нашел в себе мужество обуздать свои чувства и продолжать работу уже в новых условиях, преодолевая негативные последствия разъединительного процесса. А они с каждым днем давали о себе знать все больше.

Нарушилось единство хозяйственного механизма, участковые станции Болотная, Тогучин, Артышта-II оказались не готовы работать как стыковые междорожные, не успевали обрабатывать поезда. Начались сбои в движении, нарушался график. Наделали массу других дорогостоящих ошибок. Даже увели границу от Мариинска до Боготола в Красноярском крае. Разрушили «обкатанную» технологию. Растянувшись на десятки километров, сутками стояли грузовые составы, при этом резко ухудшилось положение с сохранностью перевозимых грузов. Падала производственная дисциплина самих железнодорожников. Обострились отношения с Министерством путей сообщения.

Как вспоминает П.Ф. Мысик, «Трубников, казалось, даже перестал спать ночами. Коллеги сомневались, отдыхал ли он вообще. К тому же «доставала» Москва: на селекторных совещаниях начальник дороги стал подвергаться критике, наезжали бесконечные проверяющие комиссии. И только благодаря его высокому профессионализму, выдержке и воле удалось справиться с экстремальной ситуацией и в довольно короткий срок восстановить нормальный ритм работы дороги».

Конечно, Ивану Ефимовичу не привыкать было находить выход даже из самых, казалось бы, тупиковых ситуаций. Но при этом он использовал не только личный авторитет, но и опирался на своих подчиненных, командиров подразделений, которых он воспитал целую плеяду и которые его никогда не подводили. П.Ф. Мысик, Б.Ф. Сторчоус, Н.А. Акули-



1982 г.

нин, Н.И. Зеленов, Ю.И. Гаврилин, Р.А. Бикбавов, Л.В. Троценко, В.М. Кравцов, И.И. Батанин и др. активно помогали И.Е. Трубникову налаживать нормальную работу дороги.

И достаточно быстро Западно-Сибирская магистраль, уже в новых границах, не только вошла в нормальный ритм, но и по выполняемому объему работ и по многим важным техническим и экономическим показателям снова заняла ведущие позиции среди других дорог страны. За 10-ю пятилетку ее грузооборот вырос на 17% и составлял теперь (даже при сокращении эксплуатационной длины) 6,5% всего грузооборота сети железных дорог СССР, что превышало среднесетевые показатели в два, а по главному ходу – даже в шесть раз. Правда, теперь она стала преимущественно транзитной магистралью, поскольку львиная доля грузов не формировалась здесь, а шла через нее по Кемеровской дороге из Кузбасса. Поэтому сейчас главной задачей Западно-Сибирской стало обеспечение быстрого продвижения поездов при максимальной эффективности использования подвижного состава, и она успешно выполнялась.

Физическое и нервное напряжение тех лет не прошло для Трубникова бесследно, его здоровье все чаще пошаливало, и в декабре 1983 г. в возрасте 62 лет Иван Ефимович ушел на пенсию. Однако Иван Ефимович по-прежнему ощущал себя причастным к жизни дороги, часто бывал в Управлении дороги, живо интересовался делами. Люди обращались к нему за советом и никогда не получали отказа.

С большим удовлетворением воспринял Трубников решение Правительства России об объединении Западно-Сибирской и Кемеровской железных дорог. Жалел только, что уже не он будет теперь вести этот восстановленный в прежних размерах состав.

Впрочем, нашлось и для него конкретное серьезное дело. В 1993 г. Новосибирское отделение учредило предприятие «Магистраль» для организации перевозок строительных грузов. Бывший тогда начальником отделения дороги В.И. Старостенко пригласил на работу Трубникова. Шел Ивану Ефимовичу уже восьмой десяток, но он оставался бодрым, энергичным, и, используя свой опыт, успешно решал возникающие в работе предприятия проблемы.

Продолжая работать в «Магистрале», Иван Ефимович вошел в состав советников начальника дороги. Он продолжал заниматься любимым делом. И оставался по-прежнему жизнелюбом, отзывчивым, открытым человеком.

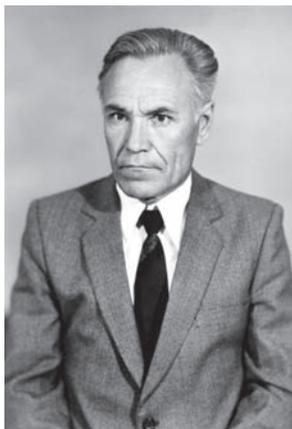
В 1998 г. Трубников перенес инсульт. А 3 июня 1999 г. Ивана Ефимовича Трубникова не стало. Ушел из жизни один из самых выдающихся командиров Западно-Сибирской железной дороги, которая сегодня снова в числе крупнейших и передовых магистралей России и на благо которой этот замечательный человек отдал всего себя без остатка.

Бывший начальник Западно-Сибирской железной дороги, почетный железнодорожник, заслуженный работник транспорта РСФСР, кавалер многих правительственных наград, выдающийся руководитель и поистине легендарный человек, имя которого сегодня носит одна из площадей Новосибирска, Иван Ефимович Трубников о себе и своей судьбе мог бы, наверное, сказать словами поэтессы М. Алигер: «Жизнь моя – железная дорога, вечное стремление вперед!»



Открытие мемориала на площади имени И.Е. Трубникова в Новосибирске

В 1973 г. начальником Барнаульской дистанции сигнализации и связи назначен В.Н. Торопов, на долю которого досталось внедрение горочной автоматики, введение первых систем контроля состояния вагонов ПОНАБ (ст. Шипуново, Калманка), радиорелейной связи Р-400, замена воздушных линий связи на кабельные, внедрение кодовой автоблокировки.



В.Н. Торопов

В марте 1974 г. состоялась профсоюзная конференция Алтайского отделения. Председателем райпрофсожа избран И.П. Цибилев.



И.П. Цибилев

Начальником станции Барнаул назначен И.А. Чернов.

И.А. Чернов

В 1974 г. построен мост через реку Камышловку на 2686 км перегона Петрушенко – Пламя. Полная длина моста – 46 м. Строительство моста выполнялось силами воинской части 83285.

Мостопоездом № 413 треста «Мостострой-2» построен мост через реку Камышловку на 3 км перегона Петрушенко – Входная. Полная длина моста – 147 м. С 12 августа 1975 г. по мосту было открыто движение.



Железнодорожный мост через реку Камышловку на перегоне Петрушенко – Пламя

1 декабря 1998 г. путепровод законсервировали, движение не осуществлялось до мая 2003 г. Проекты мостов выполнены по материалам изысканий, проведенных «Сибгипротрансом» в 1972 г.

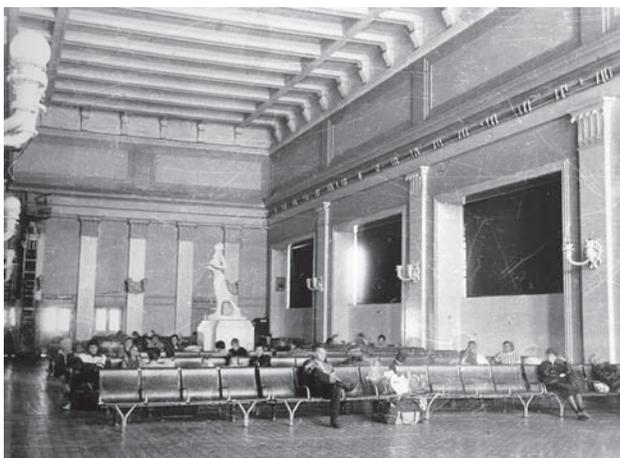


Железнодорожный мост через реку Камышловку перегона Петрушенко – Входная

В 1974 г. для повышения безопасности движения поездов проводятся работы по установке аппаратуры для бесконтактного обнаружения нагревания аварийных букс типа ПОНАБ. Внедрены на станциях Московка, Барабинск, Юрга.



В 1974 г. награжден Дипломом 1-й степени ВДНХ вокзал Новосибирск-Главный за разработку и изготовление бегущего расписания пассажирских поездов и внедрение передовых методов труда по обслуживанию пассажиров.



Вокзал станции Новосибирск-Главный

4 августа 1974 г. на станции Славгород построено новое, более просторное и удобное для пассажиров и работников станции здание вокзала третьего класса.



Железнодорожный вокзал станции Славгород

5 августа 1974 г. на Алтайское отделение прибыли первые пассажирские тепловозы ТЭП60 для вождения пассажирских поездов.



Тепловоз ТЭП60

В 1974 г. на магистраль вышло 40 локомотивов ВЛ10.



Электровоз ВЛ10 с грузовым составом



Начальник
Новосибирского
отделения дороги
П.Ф. Мысик
(в центре)
со служащими
отделения



11 февраля 1975 г.

начальником Новосибирского отделения назначен Петр Филиппович Мысик. Руководил отделением по 25 декабря 1977 г.

П.Ф. Мысик

В 1975 г. в Новосибирске принято в эксплуатацию новое семиэтажное здание дорожной клинической больницы. Новый корпус включил в себя 2 стационара, 8 поликлиник и 2 амбулатории.

Здание Дорожной клинической больницы



8 мая 1975 г.

в локомотивном депо Барнаул состоялось открытие Музея боевой и трудовой славы.

В 1975 г.

построен вокзал третьего класса станции Инская.



Вокзал станции Инская

В 1975 г.

внедрен частотно-диспетчерский контроль на участке Барабинск – Татарская.

В октябре 1975 г.

за предотвращение возможного крушения машинист локомотивного депо Барнаул И.Г. Машкин награжден знаком МПС «Почетный железнодорожник».

К 1975 г. закончено переоснащение дороги тепловозами и электровозами. Вся поездная работа выполняется электровозами: ВЛ22м, ВЛ8, ВЛ10, ВЛ23, ЧС2, ЧС3 и тепловозами: ТЭЗ, ТЭ10л, ТЭП60.



Электровоз ВЛ22м



Тепловоз ТЭЗ

1976 г. Советом Министров СССР принято решение об электрификации Среднесибирского хода.



Тяговая подстанция Среднесибирского хода.
Построена в 1979 г.

Участок Омск – Иртышское был переведен на постоянный ток, все остальные участки – на переменный ток напряжением 27,5 кВ.

1976 г. Реконструкция вагонного депо Белово. За счет перепланировки цехов, создания комплекса по подготовке вагонов к ремонту, широкого внедрения средств механизации до уровня 80%, была создана мощная индустриальная база для «оздоровления» полувагонов в объеме деповского ремонта.

В 1976 г. внедрена диагностика технического состояния дизелей тепловозов по результатам спектрального анализа масла и обработки данных на ЭВМ.



Локомотивное депо Омск. Цех ТР-2 тепловозов.
Реконструирован в 1975 г.

17 мая 1976 г. начальником вагонного депо Бийск назначен В.А. Ререр.



В.А. Ререр

В 1976 г. внедрены первые приборы обнаружения греющихся букс – ПОНАБ на станциях Курегеш, Томусинская и Кийзак Новокузнецкого отделения дороги.

20 августа 1976 г. на Алтайском отделении введен в строй ремонтно-экипировочный пункт по подготовке пассажирских вагонов в рейс. Главный организатор и руководитель проекта – начальник пассажирского вагонного депо Барнаул А.А. Гришанин.



А.А. Гришанин

18 октября 1976 г. за разработку и внедрение комплекса устройств передовых методов обслуживания на механизированной горке станции Алтайская дистанция СЦБ удостоена диплома ВДНХ II степени. Исполнители награждены серебряной и бронзовой медалями.

В 1976 г. получил распространение опыт приемосдатчицы станции Прокопьевск В.В. Долгополовой по уплотненной погрузке грузов в вагоны.

В феврале 1977 г. на станции Барнаул начато строительство семиэтажного приже-

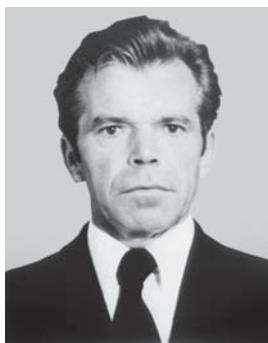
лезнодорожного почтамта, крупнейшего в Сибири.

4 апреля 1977 г. на должность начальника Алтайского отделения назначается И.И. Батанин, работавший до этого заведующим отделом транспорта и связи краевого комитета КПСС.



И.И. Батанин

Заместителем начальника отделения – главным ревизором по безопасности движения в те же годы работал М.В. Ильин.



М.В. Ильин

8 июня 1977 г. начальником Омского отделения ЗСЖД (НОД-1) назначен Равиль Ахметович Бикбавов. Под его руководством прошел самый значительный период истории отделения – 25 лет, до апреля 2002 г.

Равиль Бикбавов родился 10 июня 1939 г. в Куйбышевской области. В 1961 г. окончил НИИЖТ и получил направление



Создатели механизированной горки – связисты ШЧ Алтайская: В.А. Григорьев, В.М. Белозерцев, В.П. Кусков, А.П. Ткаченко, Ю.А. Земнухов, начальник мехгорки А.Е. Былин, старший электромеханик Е.А. Стариков, А.С. Кожевников



Р.А. Бикбавов

на Омское отделение ЗСЖД. Трудовой путь он начал дежурным по парку станции Исилькуль. За четыре года работы на станции были пройдены все сложные и ответственные участки, накоплен опыт. В Исилькуле он принимал участие в удлинении путей двух парков, что было необходимо для улучшения снабжения Кузбасса полувагонами под уголь. Молодого инициативного инженера заметили и стали выдвигать, поручая новые ответственные участки работы. Руководство отмечало, что кругозор Бикбавова всегда был шире охватом, чем занимаемая должность. Поработав диспетчером станции Омск-Сортировочный, он пришел работать на самый сложный участок Омского узла – станцию Комбинатская, где внес немалый вклад в развитие этого крайне необходимого в тот момент стране комплекса. Он участвовал в первой комплексной реконструкции этой станции, которая позволила вдвое увеличить налив нефтепродуктов.

С 1967 по 1970 гг. Р.А. Бикбавов работал ревизором движения отдела движения, с 1970 по 1973 гг. – заместителем начальника станции Московка. В 1973 г. Равиль Ахметович возглавил станцию Входная. В этот момент эта станция находилась в состоянии развития и формирования, и представляла собой самый динамично развивающийся участок главного хода Западно-Сибирской магистрали. 1973–1977 гг. стали для Бикбавова настоящей школой крупного руководителя: работа в должностях заместителя начальника отделения дороги – начальника отдела перевозок, первого заместителя начальника отделения дороги. Своими наставниками в профессии Бикбавов считал начальника станции Исилькуль Г.А. Коновалова и начальника станции Комбинатская И.Д. Дымшица. Р.А. Бикбавов три года был заместителем Героя Социалистического Труда Юрия Сергеевича

Лелекова, и позже сменил его на посту начальника Омского отделения.

Продолжая традиции своих предшественников, новый начальник – самый молодой на сети дорог бывшего СССР – четко и планомерно вел коллектив отделения дороги к новым трудовым достижениям. Под его руководством завершилось формирование сортировочного комплекса станции Входная, произведена укладка вторых путей на участке Иртышское – Входная. Возведены вокзалы на станциях Калачинск, Москаленки, Кормиловка, построены городские кассы предварительной продажи билетов. Особое внимание уделялось увеличению пропускной и провозной способностей, развитию станционного хозяйства и подъездных путей, связанных с обслуживанием развивающегося рекордными темпами нефтехимического комплекса и строительной индустрии Омска. Отдельной строкой в деятельности Равиля Ахметовича всегда стояло выполнение программ по возведению жилья и объектов соцкультбыта как в городе, так и на селе. С 1977 г. было построено более 400 тыс. кв. метров жилья, или по 400 квартир ежегодно.



Начальник Омского отделения ЗСЖД Равиль Бикбавов в день своего 60-летия, 10 июня 1999 г.

В конце восьмидесятых на Омском отделении были достигнуты высочайшие производственные показатели, отлаженный механизм работал как часы. Себестоимость в полтора, а производительность труда на отделении почти в два раза превышали среднесетевые показатели. В трудные годы перемен, сумев удержать квалифицирован-

ные кадры, Р.А. Бикбавов провел свой коллектив через острые рифы реорганизации отрасли. Под его грамотным контролем началось внедрение структурной реформы на федеральном железнодорожном транспорте. При этом сложнейшие преобразования велись без ухудшения результатов основной деятельности.

С 2003 по 2013 гг. Р.А. Бикбавов работал в должности генерального директора ОАО «Омск-Пригород», под его руководством компания одна из первых на сети вышла на безубыточный уровень работы. В 2002, 2007, 2011 гг. Равиль Ахметович избирался депутатом Законодательного Собрания Омской области. С 1994 г. – член-корреспондент Российской и Международной инженерных академий.

Деятельность Р. А. Бикбавова отмечена государственными наградами: орденами «Знак Почета», Трудового Красного Знамени, «За заслуги перед Отечеством» IV степени, медалями, знаком «Почетному железнодорожнику». Имеет звание «Заслуженный работник транспорта РФ», в 2006 г. награжден орденом «Слава Нации»*.

21 июня 1977 г. начала работу горка на ст. Входная. Главный инженер – В.И. Старостенко.

* Награда учреждена благотворительным общественным движением «Добрые люди мира».

15 июля 1977 г. при Алтайском отделении создан совет ветеранов, который возглавил Г.В. Огуй.

5 октября 1977 г. осуществлен ввод в постоянную эксплуатацию железнодорожного участка Асино – Белый Яр. Железнодорожный путь от Асино до Белого Яра связал богатые по запасам ценной древесины районы Томской области с индустриальными центрами Сибири. Более двух тысяч строителей из подразделений треста «Томсктрансстрой» прокладывали почти двухсоткилометровую магистраль. Им пришлось форсировать свыше ста больших и малых рек, отсыпать более 5 млн куб. м земляного полотна, в тайге возвести «под ключ» поселки-станции.

Железная дорога преобразила безлюдную тайгу. После ее сооружения население района увеличилось в 8 раз. В восьмидесятые годы здесь заготавливали до 2,8 млн куб. м древесины в год, которая поступала на переработку в Асино, Новосибирск, на Томский шпалопропиточный завод. В крупный железнодорожный узел превратился в те годы сам Белый Яр.

4 ноября 1977 г. в Новосибирске построен Дворец культуры железнодорожников.



Выступление ансамбля танца «Радость». Дворец культуры железнодорожников, Новосибирск, 1989 г.

Дворец культуры железнодорожников

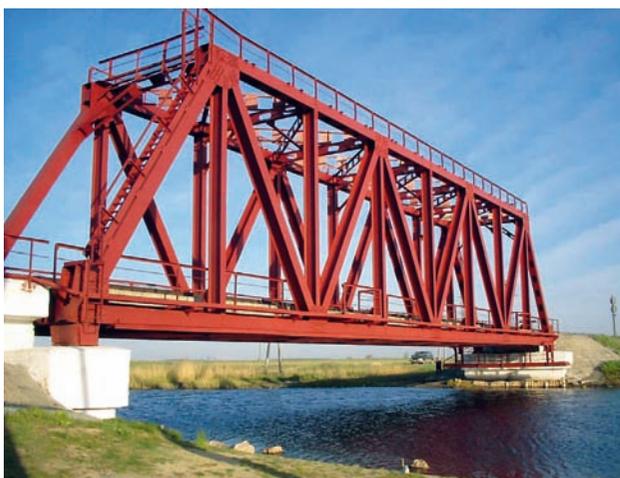
В декабре 1977 г. отправлен на базу запаса последний маневровый паровоз локомотивного депо Барнаул. В пассажирском движении начали использовать одну секцию 2ТЭ10м вместо списанных тепловозов ТЭП60.



Секция тепловоза 2ТЭ10м

26 декабря 1977 г. начальником Новосибирского отделения дороги назначен Владимир Филиппович Зайко. Работал на этой должности по 3 июня 1988 г.

В 1977 г. произведен капитальный ремонт с установкой железобетонных коробов моста через реку Бурлу на 269 км перегона Карасук – Бурла.



Железнодорожный мост через реку Бурла

Опоры моста построены в 1936 г. Пролетное строение установлено в 1938–1939 гг.

В 1977 г. при капитальном ремонте с установкой железобетонных коробов устои моста усилены железобетонными рубашками с арматурой. Рабочие чертежи были разработаны проектным институтом «Гипротранспуть» (г. Новосибирск). В 2003 г. силами Кулундинской дистанции пути проведен следующий капитальный ремонт моста.

В 1978 г. построен вокзал станции Искитим.



Вокзал станции Искитим

В 1978 г. с целью ускорения технического прогресса в вагонном хозяйстве дороги и внедрения новых способов ремонта подвижного состава при службе вагонного хозяйства была создана конструкторско-технологическая лаборатория. В нее вошли 8 инженерных групп, которые занимались разработкой и внедрением передовых технологий и современной оснастки для деповского ремонта грузовых и пассажирских вагонов при подготовке их под погрузку или в рейс.

Большой вклад в деятельность лаборатории внес главный конструктор И.А. Шаргин, который в течение многих лет был главным генератором идей.

И.А. Шаргин,
главный механик,
старший инженер
производственно-
технического отдела



28 июля 1978 г. на строительство БАМа отправлен барнаульский строительный поезд «Алтай-БАМ».

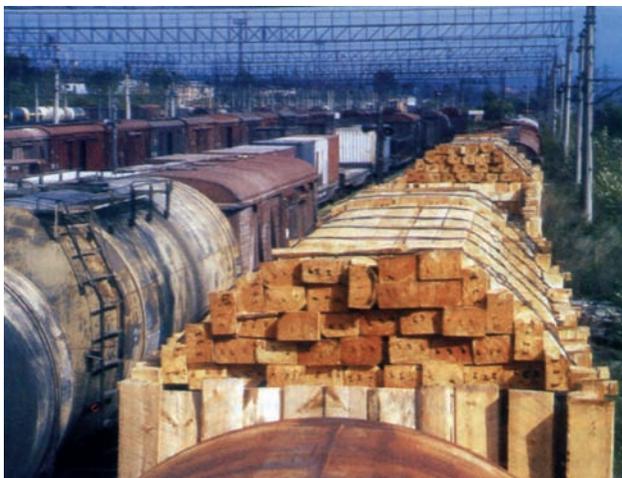
В 1978 г. на Алтайском отделении внедрена первая АСУ (автоматизированная система управления).

АСУ на базе вычислительной машины ЕС1010 внедрена и на сортировочной станции Московка.



Телетайпный зал информационного центра станции Московка, фото 1980 г.

В 1978 г. грузонапряженность на участке Транссиба Татарская – Омск-I определена как наивысшая на сети дорог и составила 172 млн т/км брутто на км в год. На Западно-Сибирской дороге средняя грузонапряженность в 1978 г. составила 86 млн т/км брутто на 1 км эксплуатационной длины в год (при средней на сети – 26 млн т/км брутто на км в год).



Электровоз ЧС2 с пассажирским составом

В 1978 г. завершен перевод линий Западно-Сибирской железной дороги на электрическую и тепловозную тягу. К 1978 г. 100% перевозок грузов и пассажиров выполнялись прогрессивными видами тяги.

В 1978 г. коллектив Западно-Сибирской железной дороги награжден переходящим Красным знаменем ЦК КПСС, Президиума Верховного Совета СССР, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ с занесением на Всесоюзную Доску почета ВДНХ СССР.



Витрина знамен в Музее истории ЗСЖД

Часть 8

ЖИЗНЬ НА ПЕРЕЛОМЕ ЭПОХ

(1979–1996 гг.)

К концу семидесятых годов в работе железнодорожного транспорта накапливались трудности, которые усугублялись проявлениями застойных тенденций в народном хозяйстве. При растущих объемах перевозок в эти годы средний вес грузового поезда сбавил темпы роста. При этом железные дороги были перегружены, а потому снижалась средняя скорость грузового движения и увеличивался удельный расход топлива и электроэнергии на перевозки. В целом объемы работ превышали возможности дороги.

Чтобы увеличить длину и вес поездов, нужно было реконструировать около 40 станций с удлинением приемо-отправочных путей, усилить мощности сортировочных станций Инская, Алтайская, Входная, Кулунда, произвести реконструкцию локомотивных депо Алтайская, Инская, Белово, Тайга, Рубцовка, вагонных депо Ленинск-Кузнецкий, Новокузнецк-Сортировочный, Рубцовка, а также железнодорожных станций и подъездных путей Минуглепрома СССР, построить новые железнодорожные линии.

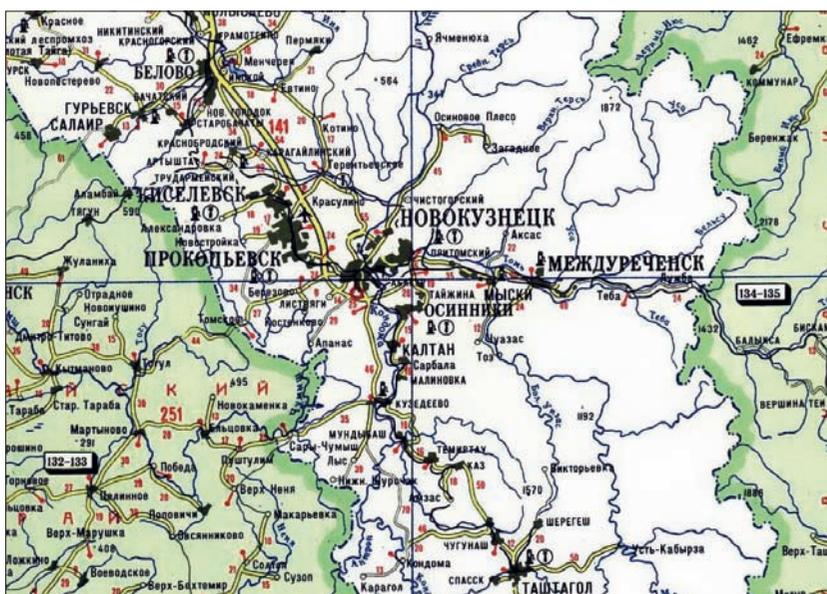
Без решения этих вопросов обеспечить возрастающие объемы перевозок, и в первую очередь – угля, было практически невозможно.

Руководство дороги и Кузбассуглепром разработали предложения по решению этих проблем. Они стали частью специального Постанов-

ления Совета Министров СССР от 20 апреля 1978 г. «О мерах по развитию железнодорожного транспорта в Кузнецком угольном бассейне в 1978 – 1980 гг.».

Намеченные меры предусматривали в том числе и разукрупнение Западно-Сибирской железной дороги с выделением из ее состава трех отделений – Тайгинского, Беловского и Новокузнецкого. На их базе 1 апреля 1979 г. была образована Кемеровская железная дорога, к которой отошло около трети всей эксплуатационной длины Западно-Сибирской дороги, треть основных фондов, более половины погрузки, 78% отправления грузов, 23% грузооборота и 22% пассажирооборота.

На Западно-Сибирской после этого осталось пять отделений (Омское, Барабинское, Новосибирское, Алтайское и Карасукское).



Промышленное ядро Кузбасса

Грузы теперь уже Кемеровской железной дороги шли на запад в основном через Западно-Сибирскую дорогу, причем объем их постоянно нарастал. В целом за 10-ю пятилетку (1976 – 1980 гг.) грузооборот Западно-Сибирской железной дороги вырос на 17%. Однако в связи с тем, что отделения дороги с наибольшими объемами погрузки вошли в состав Кемеровской железной дороги, Западно-Сибирская магистраль стала по преимуществу транзитной. Теперь ее главной задачей было обеспечить быстрое продвижение поездов и добиться максимальной эффективности использования подвижного состава.

Для достижения этих целей коллектив Западно-Сибирской железной дороги использовал, в частности, передовой опыт работы предприятий Московской железной дороги, который состоял в увеличении веса и длины грузового поезда.

Подлинными энтузиастами нового большого дела стали работники Инского железнодорожного узла. На сортировочной станции Инская теперь ежедневно формировали до 20 поездов повышенного веса, которые успешно водили машинисты Инского локомотивного депо. Рекордный вес сформированного в то время состава достигал 6049 т. Опыт москвичей стали использовать и на других отделениях дороги.

К концу 10-й пятилетки на счету локомотивных бригад Западно-Сибирской железной дороги было более 18 тыс. поездов повышенного веса и увеличенной длины.

Грузооборот Западно-Сибирской железной дороги составил 6,5% от всего грузооборота сети железных дорог СССР. Столь крупный прирост грузооборота был освоен в основном за счет загрузки Средне-сибирского хода. Возрос он, главным образом, на



Составы повышенного веса и длины

Алтайском и Омском отделениях дороги. Более трех четвертей всех грузов, перевозимых Западно-Сибирской железной дорогой, были транзитными; следовали они в основном с востока на запад страны.

В развитие дороги за годы 10-й пятилетки государство вложило 317 млн рублей. За счет этих средств, например, построили и ввели в действие новую железнодорожную линию Малиновое Озеро – Локоть протяженностью 111 км на тепловозной тяге (начало эксплуатации – 1981 г.). Для дальнейшего развития локомотивного хозяйства Западно-Сибирской железной дороги в 1979 – 1980 гг. был выполнен ряд работ по капитальному строительству в депо Рубцовка,



Московка и депо Барнаул, закончена реконструкция здания депо Омск для технического обслуживания и текущего ремонта тепловозов.

С марта 1980 г. был организован текущий ремонт тепловозов серии ТЭМ в локомотивном депо Новосибирск, а также полная экипировка, техническое обслуживание и текущий ремонт новых электровозов ВЛ80 в депо Карасук. Вводился в эксплуатацию пункт техосмотра электровозов на станции Иртышское. Эти меры позволили значительно укрепить базу локомотивного парка для его содержания и ремонта.

В 1980-х годах ситуация на Западно-Сибирской железной дороге стала постепенно улучшаться. Повысилась надежность вагонного парка, возросла средняя грузоподъемность вагона, улучшилось использование подвижного состава. Благодаря принятым мерам удалось обеспечить выполнение плана по отправлению грузов в первые два года 11-й пятилетки. В 1983 г. только в первые пять месяцев отправили сверх плана более миллиона тонн грузов. Лучше, чем в прошлом году, выполнялись качественные показатели использования вагонов.

Западно-Сибирская железная дорога по-прежнему оставалась одной из крупнейших в стране. Ее эксплуатационная длина составляла 4200 км, на ней работало почти

120 тыс. человек. Магистраль занимала второе место по объему грузовых и восьмое – пассажирских перевозок, имела высокую грузонапряженность и густоту движения. Грузооборот ее составлял в 1988 г. более 6% от грузооборота железнодорожного транспорта СССР, а интенсивность движения грузовых и пассажирских поездов превысила средне-сетевую более чем в два, а по главному ходу Транссиба – более чем в шесть раз.

Западно-Сибирская дорога обеспечивала перевозки народно-хозяйственных грузов и населения Новосибирской, Омской областей и Алтайского края, являясь в то же время транзитной магистралью. В обслуживаемом ею регионе продолжали расти добыча угля, переработка и отправление нефтепродуктов, развивалось химическое производство, машиностроение и т. д.

Шло развитие и самой дороги, был выполнен большой объем работ по технологической оснастке перевозочной работы, увеличению пропускной способности и перспективному развитию дороги с учетом современных требований, интенсивно внедрялись в производство автоматизированные системы управления (АСУ). В середине 1980-х годов дорогу оснастили механизмами для переработки крупнотоннажных контейнеров, что позволило увеличить объемы их перевозки.



Большие работы были выполнены по усилению пропускных способностей станций Инская, Московка, Входная, по загрузке вагонопотоками Среднесибирского хода. Провели полную реконструкцию промывочно-пропарочной станции Комбинатская. Мощные грузовые дворы построили в Омске и Клещихе. На Болотной провели работы по удлинению путей и развитию станции, на Барнаульско-Алтайском узле построили мостовые переходы через Обь. Продолжалось строительство крупнейшего на сети рефрижераторного депо в Черепаново. Строились дополнительные пункты подготовки крытых вагонов под зерно, которое оставалось главным в транспортировке продукции агропромышленного комплекса.

1990-е годы для сибирских вагонников ознаменовались внедрением ресурсосберегающих технологий и автоматизированных систем управления и диагностики скрытых дефектов. Пассажирское вагонное депо Новосибирск, например, создало собственную метрологическую службу, впоследствии получившую право ведомственной проверки линейно-угловых средств измерения, электрических измерительных приборов и манометров. 1993 год положил начало компьютеризации производственных процессов и созданию – с помощью компьютерного оборудования – автоматизированных рабочих мест (АРМ).

Особое место в работе Западно-Сибирской железной дороги занимают пассажирские перевозки. В 1980-е годы в пригородах Новосибирска и других городов региона начался бурный рост дачных и садоводческих обществ, что повлекло резкое увеличение пригородных перевозок. Для дальнейшего совершенствования организации перевозок пассажиров и повышения культуры их обслуживания началась серьезная реорганизация пассажирского хозяйства дороги.



Пассажирское вагонное депо Новосибирск

В 1987 г. созданы Омская и Новокузнецкая дирекции по обслуживанию пассажиров, в 1992 г. – Новосибирская, в 1995 г. – Алтайская.

Благодаря огромной работе, проделанной сибирскими железнодорожниками, уже весной 1985 г. коллектив дороги был признан победителем в соцсоревновании на сети железных дорог страны. Дорога перевыполнила план по отправлению грузов и достигла заданных показателей по статической нагрузке, весу поезда и перевозкам пассажиров.

В годы 11-й пятилетки в локомотивном депо Барабинск родилась инициатива «От 1000 минут полезной работы локомотива – к 3 млн тонно-километров брутто его производительности в сутки».

В середине 1980-х гг. большие надежды связывались с перестройкой, демократизацией, гласностью. К 1990-м годам лавинообразное развитие этих процессов привело к развалу Советского Союза. Новые условия, новые экономические отношения негативно отразились на всей хозяйственной жизни страны, в том числе и на железнодорожном транспорте. Спад экономики тут же отразился на объемах работы железных дорог Сибири. Наиболее трудной для российской экономики оказалась середина 1990-х годов. Быстрое и непродуманное внедрение

рыночных отношений во все сферы жизни, изменение масштабов и географии хозяйственных связей, разрыв технологических цепочек промышленного производства, распределенного меж мощностями бывших союзных республик, обвальным процесс взаимных неплатежей – все это, вместе взятое, оказывало негативное влияние на деловую и производственную жизнь. Объемы отправления грузов в 1996 г. снизились, по сравнению с 1988 г., на Западно-Сибирской железной дороге в два, на Кемеровской – в 1,7 раза.

Резко сократились размеры грузового движения, соответственно ремонтные мощности локомотивного и вагонного хозяйств стали простаивать, образовались избыточные резервы пропускной способности направлений и перерабатывающей способности сортировочных станций. А государство перестало вкладывать деньги в развитие железной дороги. В 1996 г., например, из бюджета перестали поступать средства на строительство новой двухпутной электрифицированной железнодорожной линии Мереть – Среднесибирская. При этом тарифы жестко регулировались. Убытки от пассажирских перевозок приходилось компенсировать за счет грузовых.

Западно-Сибирская железная дорога начала проведение структурной реформы еще в 1994 г., одной из первых на сети. Тогда за счет ликвидируемых Карасукского и Барабинского отделений дороги были укрупнены Омское, Новосибирское и Алтайское отделения. Это позволило сократить расходы, добиться более эффективно-го управления.

Важным событием в этот сложный период стал Всероссийский съезд железнодорожников, проходивший в Москве в мае 1996 г. Съезд наглядно показал, что железнодорожники верны своим лучшим традициям, сохраняют кадровый, технический и научный потенциал, стойко преодолевают трудности. На съезде были приняты «Основные направления развития и социально-экономической политики железнодо-

рожного транспорта на период до 2005 г.». Затем они были одобрены Указом Президента Российской Федерации от 16 мая 1996 г. «О дальнейшем развитии железнодорожного транспорта Российской Федерации». Решения Всероссийского съезда железнодорожников предусматривали выделение пассажирского комплекса на самостоятельный баланс.



В.И. Старостенко на совещании с Н.Е. Аксененко

23 октября 1996 г., накануне празднования 100-летия Западно-Сибирской железной дороги, в Новосибирске под председательством заместителя министра путей сообщения Н.Е. Аксененко состоялось совещание по вопросу реорганизации Западно-Сибирской и Кемеровской железных дорог. Выступавшие на совещании руководители дорог, ученые Сибирского государственного университета путей сообщения говорили о том, что в условиях коренных изменений в российской экономике и продолжающегося спада в объемах перевозок назрела острая необходимость принятия срочных антикризисных мер в области железнодорожного транспорта.

На этом же совещании, в соответствии с решениями Всероссийского съезда желез-

нодорожников, были рассмотрены предложения Западно-Сибирской и Кемеровской железных дорог по обеспечению их жизнеспособности и стабилизации финансово-экономического положения. В результате тщательного анализа всех вопросов становился очевидным вывод: для того, чтобы двигаться вперед, нужно объединение двух дорог.

Были созданы рабочие группы из числа специалистов обеих дорог и ученых, которые в сжатые сроки подготовили все необходимые технико-экономические обоснования по реорганизации структуры управления. Эти обоснования, а также подробный план мероприятий по слиянию дорог получили одобрение и поддержку МПС, и при очевидной экономической эффективности этого решения послужили основой для принятия Постановления Правительства РФ от 19 декабря 1996 г. «О присоединении Кемеровской железной дороги к Западно-Сибирской железной дороге».

Возглавил объединенную дорогу Владимир Иванович Старостенко. Работа дороги в новых условиях требовала порою принятия нестандартных решений, особого чувства предвидения и, что немало важно, особой ответственности. В.И. Старостенко сумел справиться со всеми сложностями, сумел сплотить коллектив дороги на выполнение важнейших задач. И в том, что Западно-Сибирская является одной из лучших железных дорог в стране, есть его несомненная заслуга.

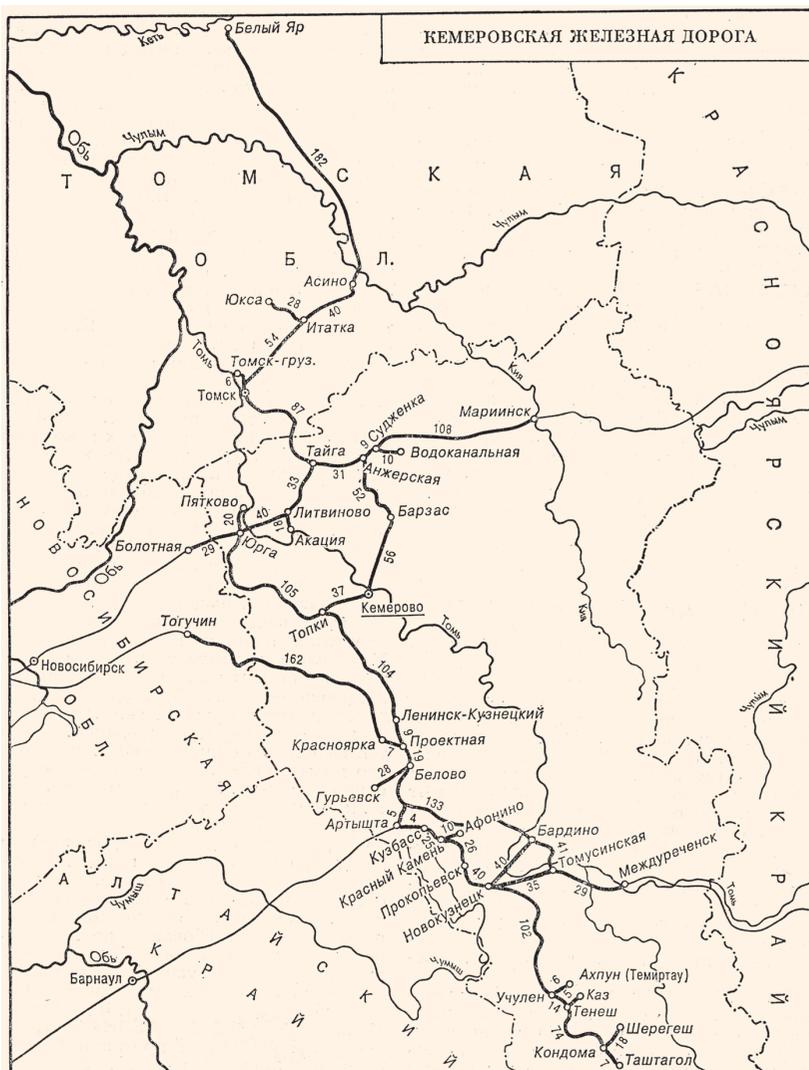


В январе 1979 г. начальником Кемеровской железной дороги назначен Валерий Николаевич Бутко.

В.Н. Бутко

13 января 1979 г. руководители обеих дорог – И.Е. Трубников и В.Н. Бутко – подписали Акт разделения Западно-Сибирской и Кемеровской магистралей.

1 марта 1979 г. официально образована Кемеровская железная дорога.



БУТКО Валерий Николаевич

**Начальник Кемеровской железной дороги
с января 1979 г. по январь 1983 г.**

Валерий Николаевич Бутко стал первым начальником образованной в 1979 г. Кемеровской железной дороги. Под его руководством и в короткий срок были решены кадровые и технические вопросы, налажено оперативное управление новой магистралью, то есть, был отлажен производственный механизм и задан необходимый ритм работы дороги.



В Сибирь В.Н. Бутко попал уже зрелым человеком и опытным железнодорожником.

Родился он 10 сентября 1934 г. в городе Туапсе Краснодарского края, в семье служащих. После окончания средней школы в 1952 г. поступил в Харьковский институт инженеров железнодорожного транспорта имени С.М. Кирова, выпускниками которого были многие видные работники стальных магистралей и в их числе последний министр путей сообщения СССР Н.С. Конарев. В 1957 г. В.Н. Бутко успешно окончил ХИИЖТ и получил диплом инженера путей сообщения по эксплуатации железных дорог.

Свою железнодорожную карьеру В.Н. Бутко начал в августе 1957 г. на крупной внеклассной станции Донецкой железной дороги Ясиноватая. За шесть лет молодой инженер успел поработать здесь в должностях дежурного по станции, маневрового и узлового диспетчера, заместителя начальника станции, пока в феврале 1963 г. его не назначили начальником станции Ясиноватая.

Возглавлял ее В.Н. Бутко три года, в полной мере раскрывшись здесь и как способный, грамотный эксплуатационник, и как умелый организатор. Руководство Донецкой железной дороги заметило энергичного, инициативного работника, и в 1966 г. его выдвинули заместителем начальника Дебальцевского отделения Донецкой железной дороги. В январе 1969 г. В.Н. Бутко возглавил это отделение.

На высших командных должностях Дебальцевского отделения В.Н. Бутко вполне оправдал надежды вышестоящего руководства, о чем говорят и полученные им в эти годы правительственные награды: два ордена «Знак Почета» (1966 и 1970 гг.) и медаль «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И. Ленина» (1970 г.).

В сентябре 1975 г. Валерия Николаевича назначили начальником службы движения – заместителем начальника Северной железной дороги. Обслуживала она Ярославскую, Вологодскую, Ивановскую, Костромскую, Архангельскую области и Коми АССР. Климат, условия работы здесь были другие, и поначалу пришлось нелегко. Но дело пошло, и весьма успешно. Через два года, в апреле 1977 г., В.Н. Бутко поднялся еще на одну ступеньку – стал первым заместителем начальника этой же магистрали.

Здесь В.Н. Бутко проявил себя уже как руководитель большого масштаба, способный организовывать и направлять деятельность крупных железнодорожных подразделений. При его непосредственном участии на Северной железной дороге велись работы по увеличению технической вооруженности магистрали, наращиванию ее пропускных и провозных способностей, улучшению производственно-бытовых условий трудящихся. На дороге были перевыполнены основные плановые задания. Была в этом и немалая личная заслуга В.Н. Бутко. За достигнутые успехи и проявленную инициативу в работе Министерство путей сообщения наградило Валерия Николаевича именными часами.

Три с половиной года проработал В.Н. Бутко на Северной дороге. В конце декабря 1978 г. Валерия Николаевича вызвал по телефону министр путей сообщения И.Г. Павловский и сообщил, что правительство приняло решение о создании двух новых дорог – Кемеровской и Красноярской. И тут же предложил возглавить на выбор одну из них. Валерий Николаевич выбрал Кемерово. Потому что всю свою железнодорожную жизнь был связан с погрузкой угля: и на Ясиноватой, отправлявшей по 250–300 вагонов ежедневно, и на Дебальцевском отделении, где львиную долю в погрузке тоже составлял уголь, и на Северной дороге, грузившей «черное золото» Воркутинского и Интинского бассейнов.

В.Н. Бутко дал согласие, и 3 января 1979 г. министром путей сообщения СССР был подписан соответствующий приказ.

В Кемерово Валерий Николаевич прибыл как раз накануне областной партийной конференции и через три часа был уже в зале, где она проходила.

Никого он здесь не знал, но разговор шел о вещах для него привычных – добыче и вывозе угля. И когда Валерий Николаевич услышал, что в отвалах Кузбасса угля скопилось почти 11 млн т, и он горит, сразу стал понятен масштаб проблемы.

На конференции В.Н. Бутко избрали членом Кемеровского обкома КПСС. Он познакомился со всеми первыми лицами. Поддержка этих людей очень помогла в дальнейшем В.Н. Бутко и как руководителю, и как специалисту, позволила работать без оглядки.

После конференции Валерий Николаевич в тупике станции Кемерово-Пассажирский отыскал служебный вагон, где ему предстояло жить в первое время. Там его уже ждал Алексей Степанович Саплов, только что назначенный главным инженером Кемеровской железной дороги. Хорошие взаимоотношения у Бутко с Сапловым установились сразу и продолжались впоследствии многие годы. Работать им вместе было легко, они полностью доверяли друг другу.

Времени на организационные мероприятия отводилось мало – всего два с половиной месяца, а сделать предстояло очень много. В первую очередь – составить Акт разделения Западно-Сибирской и Кемеровской магистралей, а после раздела сфер влияния – разработать сводный годовой план деятельности Кемеровской железной дороги на 1979 г. (в конце февраля он был утвержден) и ее общую программу (в конце марта утвердили в МПС и ее). Укомплектовать и разместить аппарат Управления дороги и при этом не ослабить оттоком кадров действующие отделения: Тайгинское, Беловское и Новокузнецкое. Принять все необходимые технические и финансовые решения по увеличению объема подготовки вагонов под погрузку (прежде всего – угля). Но едва ли не самым острым вопросом стал социальный быт и, в первую очередь, обеспечение жильем работников аппарата управления.

На первых порах сложно шло комплектование штаба дороги. Основным источником необходимых для новой магистрали специалистов стала Западно-Сибирская железная дорога. Это были разные люди, но все – личности, и каждый из них привнес в общую работу собственную индивидуальность, свои методы и приемы организации перевозок.

Ключевую фигуру штаба – начальника службы движения (заместителя начальника дороги) – В.Н. Бутко после долгих поисков нашел на Северной дороге. Он пригласил возглавить службу движения в Кемерово заместителя начальника службы движения этой дороги по грузовой работе Ю.Д. Бадана.

Всего за 12 недель были решены все основные технические и организационные вопросы, подобраны и обучены соответствующие кадры.

Самостоятельную работу начинали, разместив на первых порах в двухэтажном здании дорожных диспетчеров, службу статистического учета, кабинеты заместителя начальника дороги по движению и начальника магистрали. Остальные специалисты расположились в приспособленных для этого помещениях вокзала станции Кемерово-Пассажирский. Ютились по двое за одним столом, не хватало линий связи. Да и само Кемерово находилось на тупиковой ветке Топки – Барзас. В таких условиях начиналось становление новой дороги.

31 марта 1978 г. в 18 часов по московскому времени, штаб вновь созданной Кемеровской дороги взял на себя управление перевозками и грузовой работой.

Было на кого опереться В.М. Бутко на руководимой им дороге. В первую очередь, на начальников отделений – А.Ф. Полового (Тайгинское), В.Г. Грекова (Беловское) и А.И. Клепикова (Новокузнецкое). С помощью этих и других опытных руководителей и высококлассных специалистов дорога начала выполнять свои функции при одновременном наращивании собственной производственной и социальной базы. Кроме того, В.Н. Бутко сумел быстро наладить деловые взаимоотношения между коллективами дороги и предприятиями угольной промышленности, черной металлургии, химии, машиностроения.

В мае 1979 г., несмотря на естественные трудности организационного периода, Кемеровская железная дорога вышла на выполнение государственного плана по всем основным показателям, а еще через полтора года напряженной работы угольные отвалы в Кузбассе опустели. Железнодорожники стали устойчиво обеспечивать отправление грузов.

Проблемы на новой дороге были и с перевозкой пассажиров. К моменту ее образования сбои в движении, нарушения графика, столпотворения у билетных касс на вокзалах стали почти нормой. Пассажирская служба Кемеровской магистрали создавалась фактически на пустом месте. Не имелось ни специалистов нужного профиля, ни необходимой материально-технической базы, ни пассажирской диспетчерской связи. По разделительному акту от Западно-Сибирской дороги на баланс Кемеровской отошли всего тринадцать вокзалов далеко не первой молодости.

Начали с работы с пассажирами. В первую очередь постарались решить проблему приобретения билетов: создали дорожное бюро по распределению мест в поездах и на линиях в Новокузнецке,



В.Н. Бутко в Новокузнецке

Тайге, Томске. Повсеместно открылись столы заказов для доставки проездных документов на дом или на предприятия. В 1980 – 1982 гг. на дороге создали специализированную систему дорожной пассажирской диспетчерской связи. На двенадцати станциях в сжатые сроки построили типовые платформы для посадки-высадки пассажиров. Увеличилось число электропоездов в пригородном обращении.

Принятые меры дали неплохие результаты. Обслуживая жителей Кузбасса и Томской области, Кемеровская железная дорога в 1981 г. отправила в дальнем и местном сообщениях более 6 млн пассажиров. Со станций и вокзалов этого региона в разные концы страны ежедневно уезжали около 16 тыс. человек.

За время руководства В.Н. Бутко Кемеровской железной дорогой освоение капитальных вложений в развитие ее хозяйства увеличилось в два раза по сравнению с предыдущими годами. Было введено в эксплуатацию 120 км новых путей, около 400 стрелок оборудовано электрической централизацией. Для семей железнодорожников построили 100 тыс. кв. м нового жилья...

В.Н. Бутко все это время работал, не щадя себя. Поддерживать хорошую физическую форму помогал спорт, с которым он подружился еще в студенческие годы. В институте Валерий Николаевич был чемпионом Харькова и Харьковской области в беге на сто и двести метров. Позже серьезно увлекся волейболом. Валерий Николаевич стал инициатором волейбольных соревнований среди руководителей магистрали. Спорт помогал сбросить нервное напряжение, сблизил коллег-единомышленников, помогал им стать по-настоящему единым коллективом. Обычно рядом с Валерием Николаевичем в одной команде играл заместитель начальника Новокузнецкого отделения Аман Тулеев, хороший спортсмен и отличный руководитель.

В конце 1979 г. В.Н. Бутко избрали депутатом Верховного Совета РСФСР.

Депутатская деятельность была ему не в новинку. В свое время В.Н. Бутко избирался депутатом городских Советов городов Ясиноватая и Дебальцево, членом бюро Дебальцевского горкома Компартии Украины, был членом исполкома Ярославского городского Совета депутатов трудящихся, членом Ярославского горкома КПСС.

Строить отношения с Министерством путей сообщения и областными организациями ему стало легче. Но появилась и новая огромная ответственность перед жителями Кузбасса, особенно перед его новокузнецкими избирателями.



Деятельность железной дороги касалась не только перевозочного процесса. Ее работоспособность и мощь обеспечивали, в конечном итоге, не машины, а люди, и их повседневная жизнь – условия труда и быта на магистрали до конца 1970-х годов оставляла желать лучшего. Статистика показывала, например, что на дороге неблагополучно с производственными столовыми, овощехранилищами, объектами соцкультбыта. Поэтому Кемеровские обком КПСС и облисполком совместным решением обязали начальника дороги в течение 1981–1985 гг. построить двенадцать столовых, 26 магазинов, овощехранилища на 2500 т, 10 тыс. кв. м теплиц и семь свинарников. В.Н. Бутко принял соответствующие меры, однако выполнение этой «продовольственной программы» не везде шло так, как хотелось бы. Большими трудами все запланированное на 1982 г. по программе было претворено в жизнь, но задела на будущее не создали, и это оставляло в душе В.Н. Бутко неприятный осадок. Позже, уезжая в Москву на новую работу в Министерстве путей сообщения и прощаясь с коллективом, Валерий Николаевич напомнил руководителям предприятий и отделений о «продовольственной программе» дороги.

Но в целом В.Н. Бутко своих избирателей не подвел. Под его руководством Кемеровская железная дорога уверенно встала на ноги, начала работать ритмично, бесперебойно. Под командованием В.Н. Бутко магистраль добилась многого: 64 ее предприятия побеждали во всесоюзном социалистическом соревновании, в том числе дважды – весь коллектив дороги.

На исходе 1982 г. новый министр путей сообщения СССР Н.С. Конарев вызвал В.Н. Бутко в Москву и предложил стать его заместителем – начальником Главного управления движения. Валерий Николаевич согласился. Кузбасский период его жизни закончился в январе 1983 г.

Десять лет В.Н. Бутко проработал в Министерстве путей сообщения. Выйдя на пенсию в 1992 г., он продолжал жить в Москве.

31 марта 1978 г. в 18 часов по московскому времени штаб вновь созданной Кемеровской дороги взял на свою ответственность управление перевозочным процессом и грузовой работой. С апреля 1979 г. Западно-Сибирская железная дорога разделена на Западно-Сибирскую и Кемеровскую железные дороги.

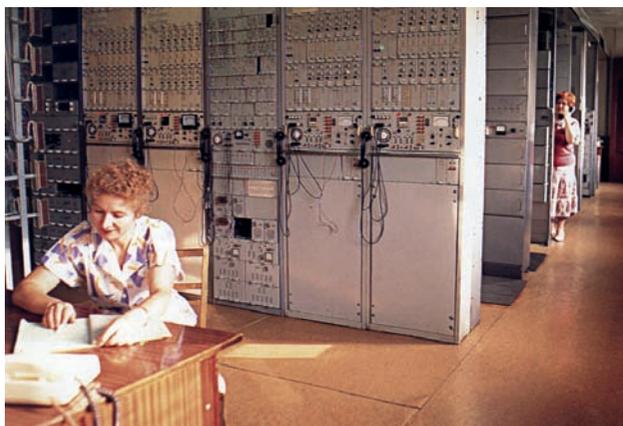
В 1979 г. построен новый вокзал станции Баган – третьего класса единовременной вместимостью 120 человек.



Вокзал станции Баган

1 декабря 1979 г. на основании приказа МПС создана Каменская дистанция электроснабжения (ЭЧ-13). Эксплуатационная длина контактной сети на дистанции на рубеже веков составила 275,6 км.

20 декабря 1979 г. образована Кемеровская дистанция сигнализации, централизации и блокировки (ШЧ-18).



28 декабря 1979 г. завершена электрификация участка Среднесибирская – Камень-на-Оби протяженностью 158,9 км. В этот же день вступила в строй электри-

фицированная линия на участке Входная – Иртышское.

В 1980 г. начались перевозки в большегрузных контейнерах. Эта возможность была обеспечена развитием грузового хозяйства в 1970–1980-х гг. и созданием крупных механизированных дворов на станциях Омск-Восточный, Клещина, Прокопьевск.



Погрузка контейнеров



Контейнерная площадка по переработке 20-тонных контейнеров

26 января 1980 г. принят в постоянную эксплуатацию электрифицированный участок пути от станции Среднесибирская до Камня-на-Оби. Первый грузовой поезд от Сузуна до Среднесибирской весом 1900 т проведен электровозом ВЛ60к № 1389.

В феврале 1980 г. образована Кемеровская дистанция пути.

2 марта 1980 г. введена в эксплуатацию линия Малиновое Озеро – Локоть



Музей истории Западно-Сибирской железной дороги



Экскурсия для школьников
по экспозиции музея



Экспозиционный стенд «Строительство Великого Сибирского пути»

длиной 111 км на тепловозной тяге. Эта соединительная линия сократила пробег грузов на 420 км по сравнению с направлением Карасук – Барнаул – Локоть. Она явилась замыкающим звеном магистрали Татарская – Кулунда – Локоть, создавшим кратчайшую транспортную связь Восточного Казахстана и юга Алтайского края с Уралом и европейской частью России.

3 марта 1980 г. начальником дороги И.Е. Трубниковым подписан приказ об открытии Музея истории Западно-Сибирской

железной дороги. На момент создания он объединил деятельность 22 музеев отделений, предприятий и учреждений дороги.

3 марта 1980 г. была организована Кемеровская дистанция пути. Границы ее были – от станции Дедюево до станции Барзас (участок Топки – Анжерская). В административном делении дистанции было 15 околотков, включающих по 2–3 бригады численностью 12–15 монтеров пути. Обслуживали бригады участки протяженностью 10–12 км однопутного пути.

Позже, в 1997 г., границы дистанции за счет вхождения в нее участков упраздненной Топкинской дистанции стали шире. Сейчас развернутая длина главных путей составляет 258 км. Дистанция обслуживает 20 станций, 11 из которых углепогрузочные. Численность работников дистанции насчитывает 430 человек.

В мае 1980 г. Приказом начальника дороги на станции Алтайская сформирован восстановительный поезд для «прикрытия» Черепановского, Кузбасского, Бийского и Среднесибирского направлений. Оснащение поезда состояло из тракторов Т-80, ТТ-4, двух танков Т-34 и крана ЕДК-25. Первый начальник поезда – В.И. Зарицкий. С 1987 г. – С.В. Карташевич.

В июле 1980 г. на станции Малиновое Озеро была запущена в эксплуатацию электрическая централизация. Все оборудование было смонтировано в новом здании поста ЭЦ.



Начальник участка В.П. Сартисон,
электромеханик А.Л. Колмаков

30 декабря 1980 г. состоялся пуск электрифицированного участка Иртышское – Карасук – Камень-на-Оби. Таким образом, в 1980 г. завершилась электрификация Среднесибирского хода. Она выполнялась на основе более совершенной и экономичной системы переменного тока 27,5 кВ.

22 января 1981 г. начато строительство второго железнодорожного моста через реку Обь в районе Барнаула.

10 марта 1981 г. издан Приказ начальника дороги, где говорилось о замене электровозов ВЛ8 на ВЛ10у, а ВЛ60к – на ВЛ80в. Предполагалась также замена тепловозов ТЭЗ на 2ТЭ10В, а ТЭ2 – на 2М62, организация текущего ремонта и технического осмотра электровозов ВЛ80 в депо Карасук.

2 апреля 1981 г. Указом Президиума Верховного Совета СССР орденом Дружбы народов награжден начальник пассажирского депо Барнаул В.А. Регер.

В 1981 г. комплексная бригада нечетной горки станции Инская под руководством В.М. Кузьмина выступила с инициативой экономии времени на каждой производственной операции

Владимир Михайлович Кузьмин вошел в историю станции как один из лучших дежурных по горке. Трудовой путь его на станции начался в 1956 г. В 1980-х годах его лозунг – «Экономия времени на каждой производственной операции» – был подхвачен на всех железнодорожных станциях и в других подразделениях дороги. Рекорд по роспуску вагонов, поставленный его командой, – 78 разборок в смену.

В.М. Кузьмин награжден рядом правительственных наград, знаком «Почетному железнодорожнику».



Станция Инская, порожние полувагоны
на нечетной горке

В 1981 – 1985 гг. на дороге внедряется каналобразующая аппаратура, мультиплексоры с возможностью ввода информации со станций непосредственно с ЭВМ.

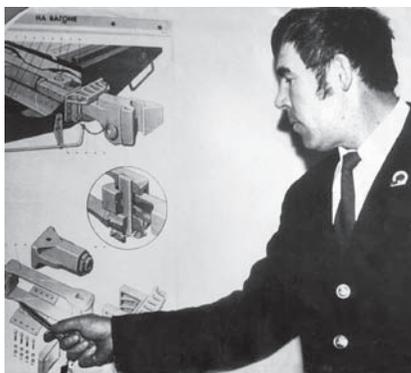
В 1982 г. был предложен план развития железнодорожной отрасли, в основу которого положена стратегия внедрения во все звенья транспортного конвейера интенсивных технологий на базе автоматизации производства и более широкой механизации ручного труда.

В 1982 г. построен вокзал станции Киселевск.



Вокзал станции Киселевск

В 1982 г. осмотрщик-ремонтник ПТО вагонного депо Барабинск В.М. Басалаев разработал метод выявления скрытых неисправностей в автосцепном устройстве и подшипниках скольжения по внешним признакам.



В.М. Басалаев

В 1982 г. станция Барнаул полностью переведена на электрическую централизацию путей и стрелок.

В 1982 г. машинисты и поездные диспетчеры Новосибирского отделения дороги (в том числе машинист локомотивного депо Инская В.В. Бабенков) выступили с инициативой обеспечения прироста перевозок за счет сэкономленной энергии.



В.В. Бабенков

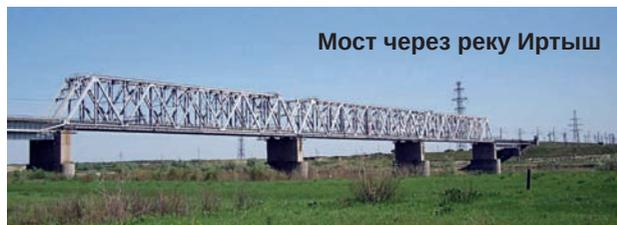
В январе 1983 г. начальником Кемеровской железной дороги назначен Евгений Сергеевич Вальков.

В 1983 г. построен новый вокзал станции Барабинск.



Новый вокзал станции Барабинск

В сентябре 1983 г. принят в эксплуатацию комплекс объектов первого пути моста через реку Иртыш на 175 км перегона Иртышское – Черлак. Проект двухпутного металлического моста разработан «Ленгипротрансом» в 1958 г. Полная длина моста – 667,22 м. Строительство моста выполнялось силами мостопоездов № 413 и № 804 и было завершено в ноябре 1960 г.



В декабре 1983 г.

начальником Западно-Сибирской железной дороги назначен Василий Борисович Николаев. Руководил дорогой до 1989 г.



В.Б. Николаев

В 1984 г.

широкое распространение получил почин передовых железнодорожников максимально повышать вес составов поездов, перевозящих народно-хозяйственные грузы. За первые пять месяцев 1984 г. по дороге проследовало около 3,5 тыс. поездов повышенного веса и длины.

28 ноября 1984 г.

электрифицирован участок Кемерово – Барзас – Анжерская. В 1984 г. начальником Карасукского отделения назначен Борис Степанович Голодников, который руководил отделением до его ликвидации в 1994 г.

Б.С. Голодников родился в 1935 г. в городе Белово Кемеровской области в семье рабочего. Окончив с отличием Тайгинский железнодорожный техникум, без экзаменов поступил в Томский институт инженеров железнодорожного транспорта. Результатом его учебы стал красный диплом. В 1962 г. молодой специалист впервые пришел в локомотивное депо Карасук, которое к тому времени располагало всего пятью тепловозами. Однако депо строилось с расчетом на резкое увеличение объема работы. Всего три месяца понадобилось Борису Степановичу, чтобы пройти путь от помощника мастера до старшего мастера. А через два года ему уже предложили должность заместителя начальника депо по ремонту. Дольше всего он работал главным инженером отделения – 13 лет.

Настоящий профессионал своего дела, он отлично знал не только локомотивы, но

и устройства связи и СЦБ, электроснабжение, пути. В годы его руководства отделением здесь были построены школа, больница, аптека, детские сады, санаторий-профилакторий, бассейн «Нептун», стадион «Локомотив», жилые дома. Построены вокзалы на станциях Баган и Бурла.

В 2012 г., в год 175-летия железных дорог России, руководством ОАО «РЖД» принято решение присвоить электровозу ЭП1 № 305 Западно-Сибирской дирекции тяги, принадлежащему эксплуатационному локомотивному депо Карасук, имя Бориса Степановича Голодникова.



8 мая 1985 г.

на мемориале Славы в г. Барнауле установлен памятный знак с именами Героев Советского Союза и полных кавалеров ордена Славы – работников Алтайского отделения железной дороги.



Герои войны и труда: Н.М. Коваленко, Г.И. Новиков, В.П. Докукин, А.С. Павлов

ВАЛЬКОВ Евгений Сергеевич

**Начальник Кемеровской железной дороги
с января 1983 г. по 1988 г.**



Евгений Сергеевич Вальков был одним из тех, кто стоял у истоков выделившейся в 1979 г. из Западно-Сибирской Кемеровской железной дороги. Вместе с В.Н. Бутко он прилагал огромные усилия для того, чтобы поставить новорожденную магистраль «на ноги». А приняв эстафету и возглавив дорогу, делал все

возможное, чтобы упрочить ее успехи.

Кузбасс стал, пожалуй, самой заметной страницей в трудовой биографии Е.С. Валькова, хотя большую часть времени ему пришлось работать за пределами Сибири.

Е.С. Вальков родился в селе Рассказово Тамбовской области 18 ноября 1935 г. в семье служащих. После окончания средней школы поступил в Белорусский институт инженеров железнодорожного транспорта в Гомеле.

С дипломом инженера путей сообщения по эксплуатации железных дорог он был направлен в июне 1958 г. в Удмуртию, на Казанскую железную дорогу. Работал сначала дежурным по станции Ижевск. Потом, с марта 1959 г. по апрель 1960 г. – начальником станции Воткинск. В 1960-м вернулся в Ижевск – уже в качестве старшего помощника начальника станции, а через несколько месяцев стал поездным диспетчером Ижевского отделения Казанской железной дороги. В июне 1962 г. Е.С. Валькова назначают заместителем начальника отдела движения Ижевского отделения (теперь уже – Горьковской железной дороги). Следующими ступенями его служебной лестницы стали должности заместителя начальника (июль 1967 г. – октябрь 1976 г.) и начальника Ижевского отделения (октябрь 1976 – май 1979 г.).

На всех должностях Евгений Сергеевич показывал себя грамотным, способным инженером, становясь с каждым новым шагом все более умелым организатором перевозок. Отразилось это не только в производственном росте Е.С. Валькова, но и в государственных наградах, которыми отмечен его труд на Ижевском отделении – двух ордена Трудового Красного Знамени (1971 и 1974 гг.) и медали «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И. Ленина» (1970 г.).

В мае 1979 г. Евгений Сергеевич Вальков распрощался с Ижевском. Путь его лежал в Сибирь, на Куз-

басс. Новая, только что образованная Кемеровская железная дорога остро нуждалась в высококвалифицированных, в том числе и руководящих, кадрах. Е.С. Валькова назначили первым заместителем начальника магистрали.

Очень скоро оказалось, что в лице Е.С. Валькова начальник магистрали В.Н. Бутко нашел незаменимого помощника – прекрасно знающего дело специалиста, энергичного, работоспособного, добросовестного, преданного своему делу человека, на которого всегда можно положиться. Благодаря успешному взаимодействию двух командиров производства удавалось оперативно и эффективно решать множество возникающих перед юной магистралью проблем.

В 1981 г. плодотворный труд Е.С. Валькова был отмечен орденом «Знак Почета» и знаком Министерства путей сообщения «Почетному железнодорожнику».

Слаженный руководящий тандем Бутко и Валькова просуществовал почти три с половиной года. В январе 1983-го В.Н. Бутко перешел на работу в Министерство путей сообщения. И на посту начальника Кемеровской железной дороги его сменил Евгений Сергеевич Вальков.

Возглавив дорогу, он продолжил курс, взятый предшественником. Как специалист-организатор Е.С. Вальков большое внимание уделял комплексному развитию магистрали. Нарастивалась мощь дороги, совершенствовалась технология перевозок, полным ходом шла реконструкция и техническое перевооружение железнодорожного хозяйства, обновлялся парк локомотивов и вагонов,

Строились также новые линии и вторые пути. Электрифицировались последние участки дороги. В конце 1984 г. были завершены работы по электрификации линии от Кемерово до Анжерской. С переходом на электрическую тягу участка Белово – Гурьевск электрификация железнодорожного магистрального транспорта в Кузбассе завершилась. Это позволило значительно повысить грузонапряженность дороги. Картина, когда мощные электровагоны ведут со скоростью сто и более километров в час составы весом свыше 6000 т, стала в середине 1980-х годов в Кузбассе вполне обычной.

За время работы Е.С. Валькова на Кемеровской железной дороге и при его непосредственном участии здесь реконструировали более 40 станций и разъездов, ввели в эксплуатацию ряд объектов локомотивного и вагонного хозяйств.

Евгений Сергеевич внимательно следил за достижениями научно-технического прогресса и при малейшей возможности внедрял их у себя на магистрали. Так, в 1984 г. Кемеровская железная дорога первой среди магистралей Урала и Сибири снабдила электрообогревом стрелочные переводы. Благо-



Е.С. Вальков на железнодорожной выставке

даря настойчивости Е.С. Валькова к 1989 г. на Кемеровской дороге полностью изъяли из эксплуатации рельсы легкого типа и заменили тяжелыми. Кроме того, успешно освоили высокопроизводительную путевую технику.

Большая работа, которую проводил Е.С. Вальков по повышению эффективности использования подвижного состава и организации перевозок, укреплению сотрудничества со смежниками, позволила дороге перевезти сверх плана не один десяток миллионов тонн различных грузов.

Продолжали развиваться на Кемеровской пассажирские перевозки. В середине 1980-х годов на станциях Ижморская, Судженская, Кузель, Юрга-II, Томусинская, Таштагол, Калтан и ряде других построили новые вокзалы. Примерно в это же время пассажирский подвижной состав дороги пополнили вагоны повышенной комфортности. Расширились также пригородные перевозки. В одном только 1986 г. услугами электропоездов в Кемеровской области воспользовались почти 50 млн человек. Росту популярности железнодорожного транспорта у жителей Кузбасса способствовали длинносоставные (до 24 вагонов) поезда здоровья «Снежинка», которые зимой еженедельно отправлялись из Кемерова в Горную Шорию, прозванную в народе сибирской Швейцарией. Интенсивное нарастание пассажиропотока в регионе стало причиной решения Министерства путей сообщения в 1986 г. значительно расширить и организационно усилить пассажирскую службу Кемеровской железной дороги.

Однако не перевозками едиными жива железная дорога. Евгений Сергеевич прекрасно понимал, что без заботы о людях рассчитывать на успехи невозможно, а потому придавал очень важное значение решению социальных вопросов.

Железнодорожники Кузбасса в результате продолжения выполнения «продовольственной программы», начатой еще при В.Н. Бутко, получили для своих нужд 11 столовых, 21 магазин, около 12 тыс. кв. м теплиц, свинопольные комплексы почти на 3500 голов.

Улучшалось и социальное положение работников магистрали. Для них распахнули двери новые больницы и поликлиники на станциях Кемерово, Томск, Белово. Уменьшилась острота квартирного вопроса. Все это, в свою очередь, способствовало стабильной работе Кемеровской железной дороги.

Возглавляя 50-тысячный коллектив магистрали, организуя ее слаженную работу, решая непростые производственные проблемы, В.С. Вальков в то же время принимал активное участие в общественной жизни: был членом обкома КПСС и депутатом областного Совета депутатов трудящихся.

Следует отметить и тот факт, что в отношениях с подчиненными Евгений Сергеевич не был сугубо авторитарным руководителем, хотя и отличался настойчивостью в достижении намеченных целей. Он всегда опирался на профессионализм и опыт своих заместителей А.С. Саплова, А.М. Корячкина, Ю.Д. Бадана, руководителей подразделений и служб.

Более пяти лет Е.С. Вальков стоял у руля Кемеровской железной дороги. В эти годы магистраль добилась немалых успехов. За трудовые достижения в середине 1980-х годов она неоднократно награждалась переходящими знаменами и дипломами Совета Министров СССР, ВЦСПС и МПС.

В 1988 г. Евгений Сергеевич Вальков ушел с поста начальника Кемеровской железной дороги в связи с назначением его советником по транспортным делам по линии Совета экономической взаимопомощи в Чехословакию, где проработал до 1995 г. Но именно плодотворная работа по развитию стальных магистралей Кузбасса, в которую Е.С. Вальков вложил огромный труд, знания, профессиональное умение, опыт и организаторский талант, стала самым значительным этапом его железнодорожной карьеры и судьбы.

Выйдя на пенсию, он поселился в г. Ставрополе, где и ушел из жизни 30 ноября 1998 г.



Министр путей сообщения Н.С. Конарев и Е.С. Вальков

НИКОЛАЕВ Василий Борисович

Начальник Западно-Сибирской железной дороги с декабря 1983 г. по декабрь 1989 г.



В октябре 1999 г. во Дворце культуры железнодорожников в Новосибирске руководство Западно-Сибирской железной дороги и дорпрофсожа принимали большую группу самых уважаемых, самых заслуженных ветеранов магистрали. На этой встрече состоялось присуждение только что утвержденного звания «Почетный ветеран

Западно-Сибирской железной дороги». И первым его обладателем стал Василий Борисович Николаев, многие годы своей жизни отдавший развитию и укреплению железнодорожного транспорта страны, прошедший путь от дежурного по станции до начальника Западно-Сибирской магистрали.

Родился Василий Борисович 9 января 1929 г. далеко от Сибири – в городе Орле.

Николаевы были потомственными железнодорожниками. Путейцем трудился дед Василия – Михаил Федорович. Монтером пути, а потом и бригадиром был отец, Борис Михайлович. Да и мать, Мария Антоновна, отдала «железке» 35 лет. По стопам родителей пошли и пятеро их детей.

На Василия родители возлагали большие надежды. Хотелось им дать своему старшему сыну во что бы то ни стало приличное образование. А жили они не в областном центре, а на путевой казарме «387-й км», расположенной между Орлом и Курском, где даже и начальной-то школы не было. Так что за знаниями приходилось ходить в Орел. А это четыре километра туда и столько же обратно, в любую погоду. Так и закалялся у Василия Николаева с малых лет характер.

Безусловно, свой отпечаток на его детство наложила война. А в 1942-м, едва Василию исполнилось 13 лет, умер отец. На плечи старшего сына легла тяжесть новых забот. Да и надо было быстрее определяться с профессией, работой. Окончив в 1944 г. семь классов, Василий по совету матери и бывших сослуживцев отца поступил в Орловский железнодорожный техникум.

Война к этому времени откатилась дальше, на запад, но жизнь не полегчала: всюду царили нищета и разруха. Несладко приходилось и учащимся техникума. Днем – занятия, вечером – восстановительные работы в городе. Едва выдавалось свободное

время, Василий бежал к матери и помогал, чем мог. Но, несмотря ни на что, учился хорошо. Преподаватели единодушно отмечали в нем неординарные способности и огромное трудолюбие.

Весной Василий Николаев окончил техникум и получил направление в Урало-Сибирский округ железных дорог. Он мог бы остаться и поближе к дому, но прельщала возможность выбрать более интересную, самостоятельную работу.

Летом 1948 г. его назначили дежурным по станции Верх-Нейвинск Свердловской железной дороги. Именно с такой должности начинался трудовой путь многих больших командиров железнодорожного транспорта. Здесь необходима быстрота реакции, нестандартность мышления, умение предвидеть и прогнозировать ситуацию. Работа дежурного – первый серьезный экзамен железнодорожника-движенца. Он руководит и машинистами, и осмотрщиками вагонов, и составителями поездов, и путейцами...

Молодой Николаев этот экзамен выдержал успешно. Хотя станция ему досталась сложная: и погрузка, и выгрузка, и маневровая работа, и формирование маршрутов – все было в Верх-Нейвинске.



Поездной диспетчер Николаев, 1950 г.

Спустя год, в апреле 1950 г. Николаева перевели диспетчером Нижне-Тагильского отделения той же Свердловской дороги. Здесь он также проявил себя с лучшей стороны. И не случайно в первой служебной характеристике отмечалась его добросовестность, трудолюбие, исполнительская дисциплина, желание постичь все тонкости профессии.

Работая диспетчером, Николаев в 1953 г. сдает документы в Новосибирский институт инженеров железнодорожного транспорта, хотя свой железнодорожный вуз был и на Урале. Но он, во-первых, не готовил «движенцев», хотя именно на этой специальности Николаев остановил окончательный вы-

бор, а во-вторых, в НИИЖТе велось обучение железнодорожников, имевших практический опыт, по трехгодичной программе – так называемые «Высшие инженерные курсы», призванные срочно восполнить потери специалистов в минувшую войну.

Вступительные экзамены Василий сдал успешно, конкурс (11 человек на место) прошел и был зачислен в институт. А потом пошли годы студенчества: лекции, семинары, лаборатории, библиотеки... Учился Николаев так же добросовестно, как и работал. Часто засиживался над книгами до глубокой ночи. Не все давалось ему в учебе легко и просто. Но не в характере Василия было отступать. Это подметили и сокурсники, и преподаватели.

В 1956 г. Василий Николаев успешно защитил диплом инженера путей сообщения по эксплуатации железных дорог. На Свердловской дороге ждали его возвращения. Но уже и на Томской на него успели «глаз положить». На Новосибирске-Пассажирском он проходил производственную практику, и его в деле увидел начальник станции И.П. Севастьянов (ставший впоследствии председателем Новосибирского горисполкома). Обратил на него внимание и начальник Новосибирского отделения Томской дороги И.Е. Трубников. В молодом инженере он, прежде всего, отметил надежность, понял, что тот никогда не подведет и ему можно поручить любое дело.

Эти два человека – Севастьянов и Трубников – и определили дальнейшую судьбу Василия Борисовича Николаева. Они ходатайствовали перед МПС о его переводе в распоряжение Томской железной дороги получили согласие, и с тех пор В.Б. Николаев в течение 45 лет непрерывно работал на Западно-Сибирской магистрали.

За первые четыре года после окончания вуза В.Б. Николаев успел поработать старшим помощником начальника станции Новосибирск-Пассажирский, до января 1959 г. – ее главным инженером, а потом начальником, и к июлю 1960 г. стать заместителем начальника Новосибирского отделения дороги, пройдя отличную школу профессионального становления.

Имея прочный запас технических знаний, В.Б. Николаев обладал еще и организаторскими способностями, твердым характером, умением общаться с людьми, чутко относиться к их проблемам и заботам. Все это, безусловно, вызывало к нему большое уважение, работало на его авторитет.

С первых самостоятельных шагов молодого инженера на магистрали начальник Новосибирского отделения И.Е. Трубников не оставлял его без своего внимания и заботы. А когда Василий Борисович стал его заместителем, их отношения сделались по-настоящему дружескими.

Но в 1961 г. с образованием объединенной Западно-Сибирской дороги их пути на время разо-

шлись. И.Е. Трубникова назначили первым заместителем начальника магистрали, а В.Б. Николаеву предложили возглавить Барнаульское отделение.

Шесть лет, с декабря 1961 г. по март 1964 г., В.Б. Николаев командовал сначала Барнаульским, а потом, после объединения его с Кулундинским (1964), Алтайским отделением дороги. Это были годы напряженного, но и очень плодотворного труда, в которые Василию Борисовичу как руководителю крупного железнодорожного подразделения многое удалось сделать.

В 1960-е годы промышленность и сельское хозяйство Алтайского края бурно развивались. Шло мощное строительство в Барнауле, Рубцовске, Новоалтайске, Бийске, Заринске и других городах. Собирали богатые урожаи целинные совхозы. Чтобы обеспечить перевозки, требовалось постоянно увеличивать провозные и пропускные способности отделения. С этой целью строились вторые пути на участках Барнаул – Рубцовск и Алтайская – Артышта. Был введен в эксплуатацию второй железнодорожный мост и обводные пути в Барнауле. Началось движение по Среднесибирскому ходу (Алтайская – Камень-на-Оби и далее на Входную), позволившее разгрузить самую грузонапряженную в мире часть Транссиба Новосибирск – Омск. В октябре 1963 г. на Алтае был «потушен» последний паровоз, а к ноябрю того же года движение на участках Барнаул – Артышта и Алтайская – Черепаново перевели на электрическую тягу. Еще через полтора года, в мае 1965-го, между Барнаулом и Озерками начали курсировать пригородные электропоезда. В эти же годы было построено локомотивное депо Алтайская и реконструировано депо Рубцовск.

В бытность В.Б. Николаева начальником Алтайского отделения здесь было положено начало движению тяжеловесных длиннооставных поездов. Первый такой поезд весом 10 154 т отправился со станции Алтайская 23 мая 1963 г.

Своеобразным итогом деятельности В.Б. Николаева на посту начальника Алтайского отделения стал пуск фирменного поезда «Алтай» (Барнаул – Москва), первый рейс которого состоялся в конце июня 1967 г. Через два месяца Василия Борисовича перевели в Управление Западно-Сибирской железной дороги. Своему преемнику Г.В. Огую он передал эффективно и слаженно работавшее хозяйство. Достаточно сказать, что только за первую половину 1967 г. отделение получило 20 млн руб. прибыли. А по итогам работы за первый квартал этого года ему вручили II премию МПС и ЦК профсоюза железнодорожников. Да и работу самого начальника Алтайского отделения отметили высокими правительственными наградами – орденами Трудового Красного Знамени (1963) и «Знак Почета» (1966).

В сентябре 1967 г. В.Б. Николаев возвращается в Новосибирск. Его назначают заместителем начальника дороги по движению, грузовой и пассажирской работе. Он снова работает рука об руку с И.Е. Трубниковым.

Алтайский опыт очень пригодился Василию Борисовичу на новом месте. Он помогал ему умело организовывать поездную работу. В.Б. Николаев укреплял связи с клиентами, детально вникал в производственную деятельность предприятий промышленности, строительных организаций, сельскохозяйственного сектора. Много внимания Валерий Борисович уделял четкости и слаженности в работе аппарата служб движения и грузовой.

Активная и плодотворная деятельность В.Б. Николаева на посту заместителя начальника Западно-Сибирской железной дороги была отмечена новыми наградами: еще одним орденом Трудового Красного знамени (1971), знаком «Почетному железнодорожнику» (1973) и медалью «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И. Ленина» (1970).

В 1973 г., после смерти Н.П. Никольского, Западно-Сибирскую железную дорогу возглавил И.Е. Трубников. Первым заместителем к себе в сентябре 1973 г. Иван Ефимович взял В.Б. Николаева. Они еще плотнее стали работать в «одной связке». Десять лет Василий Борисович оставался надежным и верным помощником начальнику дороги во всех делах и заботах, настоящим его сподвижником.

В огромной степени благодаря этому слаженному дуэту Западно-Сибирская железная дорога до конца 1970-х годов работала стабильно, эффективно, числилась среди лучших на сети и не раз завоевывала призовые места в соревновании, получала Красные знамена и другие трудовые знаки отличия. Здесь продолжала развиваться и крепнуть материально-техническая база, рос профессиональный уровень кадров, использовались передовые технологии и методы труда.

Однако в 1979 г. дорогу волевым решением сверху разделили на Западно-Сибирскую и Кемеровскую. Как показала дальнейшая жизнь, решение было ошибочным. Сразу начались перебои в работе. И руководству магистрали (в первую очередь, И.Е. Трубникову и В.Б. Николаеву) потребовались невероятные усилия, чтобы преодолеть кризисные явления и ввести дорогу в нормальный ритм. К 1983 г. положение на Западно-Сибирской заметно улучшилось, благодаря умелому руководству и самоотверженному труду всего коллектива она сумела адаптироваться к новым условиям.

В ноябре 1983 г. И.Е. Трубников вышел на пенсию. По его рекомендации решением МПС на должность начальника Западно-Сибирской железной до-

роги в декабре 1983 г. был назначен Василий Борисович Николаев.

Проработав к этому времени на различных должностях и участках Западно-Сибирской железной дороги более четверти века, В.Б. Николаев прекрасно знал коллектив магистрали, и люди знали его. Крепки были у Василия Борисовича также личные связи и контакты с руководителями областей и краев региона, промышленных и сельскохозяйственных предприятий. Поэтому новому начальнику дороги не потребовалось много времени на адаптацию.

Ему удалось сформировать сильную и работоспособную управленческую команду из специалистов, для которых на магистрали практически не имелось «белых пятен». Первым заместителем начальника дороги стал П.Ф. Мысик, прошедший отличную школу начальника Новосибирского отделения, а главным инженером – Б.Ф. Сторчоус, возглавлявший в 1960-х легендарное вагонное депо Московка, а позже – службу вагонного хозяйства магистрали. Кроме них, в команду В.Б. Николаева входили Л.В. Троценко, В.С. Гусев, И.П. Цибилов, Е.Я. Гендлин, В.Ф. Яремишин и другие. А во главе отделений стояли опытные железнодорожники Р.А. Бикбавов, А.К. Бородач, В.Ф. Зайко, И.И. Батанин, К.Л. Николайчук. С такими людьми можно было решать самые серьезные проблемы.

Большое внимание руководство дороги и лично В.Б. Николаев уделяли рациональному использованию подвижного состава, которого постоянно не хватало. Для этого сокращались встречные потоки грузов, короткопробежные перевозки, использовались различные приспособления и механизмы для ускорения загрузки вагонов, уплотнения сыпучих грузов, повышения веса поезда. Также активно внедрялся опыт Московской железной дороги по ускорению перевозок грузов за счет увеличения веса и длины поездов. Достаточно сказать, что только за пять месяцев 1984 г. на решающих направлениях дороги проследовало около 3,5 тыс. поездов повышенного веса и длины.

В.Б. Николаев вообще был очень внимателен к достижениям науки, к любой ценной инициативе, передовому опыту, требовал максимально использовать их в эксплуатационной работе. Рационализаторское движение на магистрали он всячески поддерживал и поощрял. И не случайно только за два года (1986–1987) дорожные рационализаторы помогли сэкономить более 11 000 т жидкого и твердого топлива и более 15 млн кВт/ч электроэнергии, а также большое количество металла, цемента, лесоматериалов и т.д.

Однако без грамотных, образованных специалистов предприятие не может находиться на острие прогресса. Это начальник дороги тоже прекрасно

понимал, а потому всячески способствовал постоянной технической и экономической учебе кадров, систематическому повышению квалификации инженерно-технических работников и рабочих массовых профессий.

Василия Борисовича можно считать основателем Новосибирского техникума железнодорожного транспорта, открывшегося в сентябре 1985 г. Дело в том, что после образования Кемеровской железной дороги два техникума из трех (в Томске и Тайге) отошли к ней. У Западно-Сибирской оказался только Омский, что не покрывало потребностей дороги в технических кадрах среднего звена. И В.Б. Николаев поставил задачу: срочно открыть на магистрали еще один железнодорожный техникум. Местом его расположения выбрали станцию Инская, наиболее подходившую с точки зрения организации производственной практики будущих студентов. Подготовку техникума к открытию начальник дороги держал под личным контролем.

Еще работая первым заместителем начальника магистрали, Василий Борисович курировал строительство Дорожной клинической больницы на 900 мест в Новосибирске, сегодня одной из лучших на сети. «Благодаря его энергии и настойчивости, умению решать самые сложные вопросы, – считает бывший главврач больницы А.А. Толстокоров, – огромный лечебный комплекс был своевременно сдан в эксплуатацию».

Дорога в те годы вообще много строила. Многие железнодорожники получили благоустроенные квартиры. Строились новые школы и детсады, магазины, рабочие столовые, ателье и мастерские бытового обслуживания, профилактории. В 1988 г. был сдан в эксплуатацию спортивный комплекс на станции Карасук. Курсировал по дороге лечебно-диагностический поезд «Здоровье». Население малых линейных станций обслуживали вагоны-клубы и вагоны-лавки. За всем этим, так или иначе, тоже стоял В.Б. Николаев. И не только по должности, но и по своей человеческой сущности. Удивительно гармонично уживались в нем противоречивые, казалось бы, черты характера: твердость, требовательность, принципиальность, порой переходящие в жесткость, с внутренней интеллигентностью, мягкосердечностью, добротой и отзывчивостью.

Забота о людях, бережное отношение к человеку труда сторицей воздавались В.Б. Николаеву любовью, уважением и авторитетом со стороны его подчиненных. И самым лучшим образом это сказывалось на результатах деятельности дороги.

Шесть лет возглавлял В.Б. Николаев Западно-Сибирскую магистраль. И все эти годы она работала устойчиво. Дороге дважды присуждалось переходящее Красное знамя Министерства путей сообщения

и ЦК профсоюза рабочих железнодорожного транспорта и транспортного строительства. Отличных трудовых успехов добивались отдельные ее предприятия. Например, коллектив станции Московка, который по итогам Всесоюзного социалистического соревнования за 1988 г. удостоивался переходящего Красного знамени ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ. Ну а добросовестный самоотверженный труд самого В.Б. Николаева в эти годы был отмечен орденом Октябрьской Революции (1984) и Почетной грамотой Президиума Верховного Совета РСФСР (1989).

Другой стороной медали производственной деятельности В.Б. Николаева, гармонично ее дополнявшей, являлась его общественная жизнь. Он избирался депутатом Верховного Совета РСФСР, Алтайского краевого, Новосибирского областного и городского Советов, членом Алтайского краевого комитета КПСС и Новосибирского обкома партии, членом дорожного комитета профсоюза, был делегатом XVII съезда КПСС, XXIV съезда отраслевого профсоюза.

В ноябре 1989 г. В.Б. Николаев, достигнув пенсионного возраста, расстался с креслом руководителя Западно-Сибирской магистрали, уступив его более молодому коллеге. С креслом, но не с дорогой. Без дела он сидеть не мог, а потому продол-



Проводы на заслуженный отдых

жал работать. С 1989 г. и до последних своих дней В.Б. Николаев трудился ведущим специалистом по внешнеэкономической деятельности сначала грузовой службы, а потом Дорожного центра фирменного транспортного обслуживания. Входил он и в состав советников начальника Западно-Сибирской железной дороги.

Однако все настойчивее давало знать о себе здоровье. И 27 августа 2001 г. Василия Борисовича Николаева не стало. Потомственный железнодорожник прошел по стальной колее весь свой жизненный путь до конца и много сделал для того, чтобы «дорога ехала» беспрепятственно.

17 июля 1985 г.

начальником станции Барнаул назначен Л.Г. Шмаков.



Л.Г. Шмаков

В сентябре 1985 г. был открыт Новосибирский техникум железнодорожного транспорта.

После образования Кемеровской железной дороги два техникума из трех (в Томске и Тайге) отошли к ней. У Западно-Сибирской остался только Омский техникум, что не покрывало потребностей дороги в технических кадрах среднего звена. В.Б. Николаев поставил задачу: срочно открыть на магистрали еще один железнодорожный техникум.

Местом его расположения выбрали станцию Инская, наиболее подходившую с точки зрения организации производственной практики будущих студентов. Подготовку техникума к открытию начальник дороги держал под личным контролем.



Новосибирский техникум железнодорожного транспорта

«Я мог в любое время позвонить ему, – вспоминал бессменный директор техникума Ю.К. Ткачук, – зайти без предварительной договоренности. Решения начальником до-

роги принимались быстро, сразу отдавались необходимые распоряжения».



Учебный полигон НТЖТ

В 1985 г. построен вокзал станции Бурла. Вокзал третьего класса совмещен со служебными помещениями станции.



Вокзал станции Бурла

23 октября 1985 г. принят в постоянную эксплуатацию мост через реку Обь на 3332–3333 км Транссиба. Первый состав, отправившийся в путь по мосту, – поезд Новосибирск – Одесса.

Строительство нового моста вел мостопоезд № 429 «Дорстройтреста» с 1973 г., не прерывая движения по старому мосту. Опоры № 2–8 построены на месте разобранных ледорезов старого моста, которые были инъ-ектированы цементом М400, облицовка гранитная. Пролетные строения изготовлены на Воронежском заводе мостовых конструкций по проекту «Гипротрансмоста». На монтаж пошло 15 700 металлических элементов

общим весом 4,5 тыс. тонн. Все соединения выполнялись высокопрочными болтами. Старый мост демонтировали в течение последующих трех лет. Одна из ферм старого моста установлена как памятник в парке «Городское начало» на набережной Оби.



Ферма первого моста в парке «Городское начало», г. Новосибирск

3 июля 1986 г.

Указом Президиума Верховного Совета СССР за выдающиеся успехи, достигнутые при выполнении заданий 11-й пятилетки и соцобязательств по перевозкам народно-хозяйственных грузов и пассажиров, а также за проявленную трудовую доблесть дежурной по парку станции Инская Нине Андреевне Карповой присвоено звание Героя Социалистического Труда с вручением ордена Ленина и золотой медали «Серп и Молот».



Н.А. Карпова

Н.А. Карпова – единственный почетный ветеран Западно-Сибирской железной дороги, удостоенный звания Героя Социалистического Труда. В коллективе станции Инская она проработала 37 лет.

Родилась Нина Андреевна 15 августа 1937 г. в Кыштовском районе Новосибирской области в семье крестьянина. В 1956 г. в возрасте 17 лет пришла работать рассыльной на станцию Инская. Ее качества, которые сразу заметили, – трудолюбие, аккурат-

ность, отзывчивость и ответственность – помогли ей добиться признания в коллективе.

Окончив вечернюю школу, она освоила профессии оператора технической конторы, а потом – дежурного по парку формирования поездов.

Возглавив в 1982 г. бригаду парка формирования, Н.А. Карпова разработала и внедрила более совершенную технологию работы, позволяющую эффективнее использовать сортировочные пути, одновременно формировать поезда двух направлений. Благодаря этому, а также за счет четкого планирования маневровой работы коллектив бригады сменные задания ежедневно выполнял на 102–104%, формируя сверх плана по два поезда.

Нина Андреевна проводила большую воспитательную работу в коллективе станции, была известна как активный рационализатор.

За достигнутые успехи, за многолетний и безупречный труд на железнодорожном транспорте Н.А. Карпова в 1974 г. награждена орденом Трудового Красного Знамени, в 1981 г. – первым орденом Ленина, в 1986 г. – значком «Почетному железнодорожнику», медалями. В ее личном деле – более 120 поощрений от руководства.



Герои Соцтруда Н.А. Карпова и П.С. Енин на совещании передовиков производства ЗСЖД, февраль 1979 г.

1 октября 1986 г. на основании указа-
ния МПС № 262-у от 3 апреля 1986 г. созда-
но Дорожное конструкторско-технологиче-
ское бюро (ДКТБ) для выполнения задач по
разработке и внедрению прогрессивных тех-
нологий, изготовления и внедрения средств
механизации и автоматических процессов.

В 1986 г. открылось движение
по новой ветке Барзас – Анжерская. В итоге
развернутая длина основного хода в грани-
цах Кемеровской магистрали увеличилась
на 240 км, а станционных путей – на 250 км.

В январе 1987 г. на пленуме ЦК
КПСС была объявлена перестройка эконо-
мической и политической жизни страны,
предполагавшая реформы и новую идеоло-
гию советского руководства.

В 1987 г. построен вокзал
станции Малиновка.



Вокзал станции Малиновка

В декабре 1987 г. принят в постоянную
эксплуатацию мост через реку Обь на 223
км перегона Присягино – Барнаул.

На совмещенном мосту ранее был осу-
ществлен один железнодорожный путь в
нижнем ярусе и автомобильный проезд в
верхнем ярусе пролетных строений. Бере-
говые опоры – бетонные на свайных осно-
ваниях, промежуточные опоры – бетонные
с массивной облицовкой. Работы по строи-
тельству моста выполнялись МСП № 408 в
период с 1955 по 1959 гг.

Технический проект двухпутного желе-
знодорожного моста был разработан в 1978–
1979 гг. институтом «Ленгипротрансмост»
с участием Новосибирского отдела СКВ

«Главмостстроя». Мост под два железно-
дорожных пути строился в 1981–1987 гг.
мостоотрядом № 96 «Мостостроя № 2»
г. Новосибирска. Полная длина моста –
859,92 м.



В 1987 г. созданы Омская и
Новокузнецкая дирекции по обслуживанию
пассажиров.



Вокзал станции Омск. Кассовый зал

В 1987 г. построен вокзал
станции Калачинская.



Вокзал станции Калачинская

28 июля 1988 г. начальником Новосибирского отделения ЗСЖД назначен Василий Тимофеевич Васильев.

В октябре 1988 г. начальником Кемеровской железной дороги назначен Аман Гумирович Тулеев.



Аман Тулеев

8 декабря 1988 г. Новоалтайский вагоностроительный завод изготовил первую тысячу вагонов тропического варианта для КНР, с учетом ширины колеи страны-заказчика. К этому времени была завершена реконструкция станции Алтайская, построен выход к поездам на Бийск, минуя станцию Алтайская.

В 1988 г. грузооборот Алтайского отделения составил 53,3 млрд тонно-километров; прием вагонов – 11 438 в сутки, пассажирооборот – 3,2 млрд пассажиро-километров; погрузка 1150 и выгрузка 2100 вагонов в сутки. Это самый лучший показатель работы отделения за все годы.

Эксплуатационная длина отделения составила 1420 км, из которых 627 км были двухпутными, 480 км – без стыкового пути, 668 км оборудовано диспетчерской централизацией с девятью диспетчерскими кругами.

В 1988 г. в г. Новокузнецке построено новое здание железнодорожной больницы.

В 1988 г. завершено строительство нового здания Информационно-вычислительного центра (ИВЦ).



5 февраля 1989 г. на мемориале локомотивного депо Барнаул установлена памятная доска в честь железнодорожников, погибших в Афганистане.

При исполнении воинского долга в Республике Афганистан погибли в бою выпускники железнодорожного училища № 2 г. Барнаула:

29 января 1982 г. – А.В. Аксенов. Награжден орденом Красной Звезды посмертно. Тепловоз ТЭМ2 № 7816 носит имя А.В. Аксенова.

10 сентября 1982 г. – О.Н. Алябьев. Награжден орденом Красной Звезды посмертно. Тепловоз ТЭМ2 № 6110 носит имя О.Н. Алябьева.

Железнодорожники локомотивного депо Барнаул, погибшие в Афганистане



А.В. Аксенов



О.Н. Алябьев



В.В. Боровых



А.А. Кубриков

ТУЛЕЕВ Аман-Гельды Молдагазыевич (Аман Гумирович)

**Начальник Кемеровской железной дороги
с октября 1988 г. по июнь 1990 г.**

Имя Амана Тулеева – одного из самых ярких и колоритных российских политиков конца XX и начала XXI вв., неоднократно избиравшегося в различные представительные органы Российской Федерации и Кемеровской области – хорошо известно. А вывела А.К. Тулеева к вершинам политической и хозяйственной власти стальная колея.



Родился Аман-Гельды Молдагазыевич (полное имя Тулеева) 13 мая 1944 г. в г. Красноводске (ныне Туркменбаши) Туркменской ССР. Его отец был казахом, мать – наполовину татарка, наполовину башкирка. Погибшего на фронте отца Аман почти не помнил. Воспитывал его отчим, Иннокентий Иванович Власов – замечательный русский мужик, щедрой и чуткой души человек, много сделавший для своего приемного сына.

Сразу после войны Мунира Файзовна, мать Амана, уехала с сыном к родственникам в башкирский городок Кумертау. Тут были угольные шахты. Так что еще в детстве жизнь впервые свела Амана с шахтерами. Здесь же, на год раньше положенного срока, Аман пошел в школу. Учился охотно, запоем читал книги.

Однажды врачи обнаружили, что у матери неважно с сердцем и посоветовали поменять климат. Семья подалась на юг и, сменив несколько кубанских казачьих станиц, обосновалась в Майкопе.

Большим и страстным желанием юного Амана было стать машинистом паровоза. Поэтому после окончания семилетки он решил поступать в Тихорецкий железнодорожный техникум.

Но факультет, где готовили машинистов, перевели из Тихорецкого техникума в другое место. Аман стал изучать перечень других железнодорожных профессий, которым учили в техникуме, и нашел факультет эксплуатации железных дорог. Здесь готовили управленцев. Очень важная профессия – объяснили Аману. Именно управленец формирует поезд из вагонов с различными грузами, следит за графиком их отправления, обеспечивает безопасность движения составов и своевременное их прибытие. Организатор движения должен на своем участке все знать, во все вникать, видеть перспек-

тиву. И это было как раз по его, Амана, беспокойной душе и натуре.

Почти пять лет учебы пролетели незаметно. На учебной практике приходилось работать и стрелочником, и составителем поездов, и вагонником. А в свободное от занятий время подрабатывал на разгрузке вагонов. И вот, наконец, выпуск, диплом с отличием! Отличнику при распределении льготы – право выбора. А выбрал Аман, житель теплой благодатной Кубани, суровую холодную Сибирь.

Впрочем, в те годы Сибирь становилась не только передним краем экономических преобразований, но и страной романтики, куда валом валила молодежь испытать себя.

На Западно-Сибирскую железную дорогу в 1964 году Аман приехал не один. Тринадцать таких же романтиков из его выпуска попросились в дальние края. Думали, Сибирь – край дикий: тайга, медведи... А когда вышли в Новосибирске из поезда, удивились – огромный город, сверкающий чешуйчатый купол оперного театра в центре, красавцы-мосты через великую реку Обь...

Принял их сам начальник мощнейшей в мире железной дороги Николай Порфирьевич Никольский. Поздоровался, рассказал немного о своем хозяйстве, потом спрашивать стал: кого – куда. Большинство сразу за Новосибирск уцепилось. Один Аман молчком сидел.

– А ты что же, парень? – обратился к нему Никольский.

– Мне бы туда, где труднее...

– Тогда езжай в Новокузнецкое отделение. Там этого добра – разгрести и разгрести! – усмехнулся начальник.

Но и Новокузнецк показался искателю трудностей не очень сибирским и слишком для него цивилизованным. Однако начальник Новокузнецкого отделения А.И. Клепиков даже обрадовался, это услышав. Словно ждал подобного чудака.

– Есть одно такое местечко, специально для тебя создано: станция Мундыбаш называется. Змеиная Голова, в переводе с шорского.

И стал отличник Аман Тулеев дежурным по станции Мундыбаш.

Первое дежурство на станции Мундыбаш чуть не стало для Амана последним. Перед приемом поезда на свободный путь он не убедился собственными глазами (нарушил незыблемое правило), что тот действительно пуст. А там почему-то вдруг оказался паровоз, который уже должен был уйти в депо. Только благодаря начальнику станции удалось избежать катастрофы. Едва уголовное дело на А. Тулеева не завели. Но его же смена за него и заступилась. Не дали парня, которому едва девятнадцать в ту пору стукнуло, в обиду. Тогда-то Аман впервые и понял, что такое настоящий коллектив.

А буквально через месяц руководимая им смена поставила сибирский рекорд по количеству отправленных и принятых поездов.

Вообще же, Мундыбаш для А. Тулеева оказалась счастливой станцией. Здесь он познакомился со своей будущей женой Эльвирой, здесь родились оба его сына – Дима и Андрей. Здесь полной мерой хватил он и трудностей, и романтики. Отсюда был призван в армию, сюда же, отслужив в инженерно-технических войсках сапером положенный срок, в 1967 г. вернулся. С год поработал в прежней должности – дежурного по станции, потом перевели старшим помощником начальника станции, а в 1969-м назначили начальником станции Мундыбаш.

Горную Шорию, междуреченский транспортный узел, где находится и Мундыбаш, иногда называют южными воротами Кузбасса. Станция обрабатывала и пропускала бесконечный поток поездов со стороны Абакана и в его сторону, отдавала тысячи порожних вагонов шахтерам сосредоточенных в этом районе мощнейших шахт и забирала у них уголь при том, что ее пропускная способность была в два-три раза меньше необходимой. В любое время года скапливалось здесь на приемоотправочных путях, растянувшихся на пять километров, большое количество составов. И приходилось начальнику станции просчитывать возможные ходы и варианты. Даже во сне после ночных дежурств Аман продолжал «разгонять» поезд.

Но именно с Мундыбаша жестко и сразу усвоил А. Тулеев суровые уроки личной и коллективной ответственности. На таких сложных, как Мундыбаш, станциях каждый работник вовлечен в тесный круг взаимодействия и взаимной ответственности, в котором никто не имеет права на ошибку, но все имеют право на взаимную поддержку.

На Мундыбаше А. Тулеев проработал до 1973 г. К этому времени он успел заочно окончить НИИЖТ по специальности инженер путей сообщения по эксплуатации железных дорог. Следующим испытанием и одновременно ступенькой на служебной лестнице стала для А. Тулеева станция Междуреченск, где он проработал с 1973 по 1978 гг.

Здесь как раз пустили мощную шахту «Распадскую». В ее работе была предусмотрена непрерывная технологическая цепочка, в которой от обслуживающей шахту станции требовалась безостановочная подача вагонов. Но их либо не хватало, либо приходили они не готовыми к загрузке. Чтобы обеспечить нормальный ритм работы, молодому начальнику станции пришлось пройти школу работы с людьми из разных судеб и нелегких характеров, научиться как каждому найти свой ключик. И у него это получилось.

После Междуреченска Аман Гумирович в 1978 г. принял предложение А.И. Клепикова, своего учителя

и начальника Новокузнецкого отделения Западно-Сибирской железной дороги, стать его первым заместителем. Масштабы работы резко возросли.

Новокузнецкое отделение обслуживало весь юг Кузбасса, включая такие крупные промышленные города, как Прокопьевск, Киселевск, Междуреченск и, конечно же, сам Новокузнецк с его шахтами и металлургическими гигантами – Кузнецким и Западно-Сибирским комбинатами. Поэтому чтобы оперативно управлять грузопотоками и правильно связывать работу промышленных производств и железнодорожного транспорта, требовалось досконально знать технологию обслуживаемых предприятий.

Кстати, именно в этот период своей деятельности Аман Тулеев непосредственно участвовал в реализации одного рискованного проекта. Отечественный и зарубежный транспорт до сих пор не знал прецедентов перевозки по магистральным линиям расплавленного металла с одного завода на другой. На Кузбассе это осуществили. Уникальность технологии заключалась в том, что маршрут проложили там, где ходят пассажирские поезда. Страшно даже представить последствия малейшей заминки или возникновения нештатной ситуации, скажем, с миксером – специальной емкостью, в которой кипит расплавленный чугун! Но все прошло благополучно, и не только в тот раз. «Горячий мост», связавший Западно-Сибирский и Кузнецкий металлургический комбинаты, безаварийно служил многие годы и по сей день остается ярчайшей страницей в истории индустриального Кузбасса.

Конец 1970-х – первая половина 1980-х годов в жизни Кемеровской железной дороги примечательны тем, что по всему Кузбассу шла мощная реконструкция станций, путей, оборудования. В ходе этой реконструкции требовалось четкое взаимодействие движущих со строителями. Тем более при такой высокой интенсивности движения поездов, какой отличались основные направления Кемеровской дороги. Составы шли по ней один за другим через считанные минуты. И для ремонта пути, электрической сети, станционного и другого оборудования требовались «окна» – технологические перерывы в графике движения поездов. А Тулеев с помощниками, тщательно планируя каждую минуту, заблаговременно и качественно готовили «окна», создавая строителям режим наибольшего благоприятствования.

Работать А. Тулееву приходилось порой чуть ли не сутками. Клепиков же день ото дня все прибавлял нагрузку своему молодому, энергичному первому заместителю, приговаривая с хитрой улыбкой: «Давай, Аман, действуй!» И даже как бы вообще отходил порой от дел, передоверяя ему принимать ответственные решения. А когда А.И. Клепиков ушел на пенсию, его место совершенно естественно занял А. Тулеев. До 1985 г. проработал он начальником



Новокузнецкого отделения Кемеровской железной дороги. Под его руководством отделение досрочно выполнило задание XI пятилетки. Коллектив неоднократно занимал призовые места во Всесоюзном социалистическом соревновании.

В 1985 г. железнодорожная карьера А. Тулеева неожиданно прервалась. Когда первым секретарем Кемеровского обкома КПСС избрали Н.С. Ермакова, тот, собирая новую команду, пригласил в нее и А. Тулеева. Не сразу он согласился, но уговорил его секретарь, пообещав, что заниматься Аман Гумирович будет ничем иным, как делами, связанными с железной дорогой.

Став заведующим отделом транспорта и связи, А. Тулеев позже об этом не пожалел. Новое место давало новое видение знакомых, в общем-то, проблем. Три обкомовских года явились, по существу, продолжением пройденного, только уже на качественно ином уровне: еще больше раздвинулись горизонты, открылись невидимые или недоступные ранее глубины. Для решения возникающих задач приходилось теперь использовать более сложные, точные и тонкие методы.

Между делом А. Тулеев успел окончить Академию общественных наук при ЦК КПСС. Так что следующая ступень биографии А. Тулеева также вполне закономерна. В октябре 1988 г. Амана Гумировича Тулеева назначили начальником Кемеровской железной дороги, крупнейшей на сети погрузочной магистрали – этого 70-тысячного государства в государстве со своими школами, детсадами, больницами, милицией, военизированной охраной, развитой инфраструктурой.

С чего начал новый начальник дороги? С продолжения и завершения начатого ранее. Еще будучи на прежней должности, А. Тулеев разработал инновационную систему и организационную структуру для подъездных путей, которая резко повышала производительность труда, снижала время оборота

вагонов и улучшала использование локомотивов. Теперь, став начальником дороги, он активно внедрял ее в Кемерове, Междуреченске, на самом перспективном в Кузнецком бассейне Ерунаковском угольном месторождении и в других промышленных центрах области. Продолжалась, кроме того, замена парка электровозов базовых депо Белово и Тайга, а также парка маневровых локомотивов, удлинились пути и увеличивался объем углепогрузочных станций и главного хода. Еще большими темпами велось усиление хозяйства пути, энергетики и особенно СЦБ и связи. Улучшалось качество использования технических средств. Совершенствовались старые и внедрялись новые технологии.

В результате каждые сутки из Кузбасса в разные уголки Советского Союза уходили более ста составов с углем, эшелоны с металлом и химической продукцией, четко функционировал пассажирский транспорт, в первую очередь – пригородные электрички, перевозившие на работу и обратно сотни тысяч трудящихся. Коллектив Кемеровской железной дороги под руководством А. Тулеева действовал слаженно, и в первый же год работы Амана Гумировича на посту начальника Кемеровской железной дороги отгрузка одного только угля из Кузбасса составила более 167 млн т. И когда в 1988–1989 гг. промышленность Кузбасса выдала небывалый прежде объем продукции (особенно в угледобыче), железнодорожники региона сумели освоить предъявленные к перевозке грузы при высокой производительности труда.

Не менее настойчиво добивался А. Тулеев улучшения условий труда и быта железнодорожников, поскольку превыше всего ставил интересы работника, осуществляющего конкретное дело. И вырастали на станциях и полустанках добротные кирпичные здания, в которых открывались бытовки, актовые залы, библиотеки, пункты питания. С размахом велось в 1989 г. на дороге и жилищное строительство. В одном только Новокузнецке вырос целый жилой микрорайон железнодорожников.

Аману Гумировичу Тулееву достался, едва ли не самый тяжелый период в семнадцатилетней истории Кемеровской железной дороги, связанный прежде всего со знаменитой стачкой шахтеров Кузбасса 1989 г. Забастовка, безусловно, не могла не отразиться на жизни железной дороги, с которой шахты и разрезы региона связаны самым тесным образом. Железнодорожники Кузбасса вышли из забастовочной полосы с наименьшими потерями в первую очередь потому, что заняли правильную позицию: добиваясь законных прав, они не забывали о нуждах страны, общества и продолжали работать. Осознание этого работникам дороги пришло во многом благодаря Аману Гумировичу Тулееву, который в те горячие забастовочные дни вместе с заместителем

министра путей сообщения Геннадием Матвеевичем Фадеевым побывал на многих транспортных предприятиях Кемеровской железной дороги, встречался с трудовыми коллективами. Дипломатичность, отличное знание сильных и слабых сторон коллег-железнодорожников, умение нейтрализовать людское раздражение вкупе с даром убеждения, ораторским талантом и взвешенными, умными управленческими решениями, подкрепленными министерской поддержкой, позволили тогда А. Тулееву удержать работников дороги от опрометчивых шагов.

Если железная дорога познакомила А. Тулеева с Кузбассом, сделала его горячим патриотом этого промышленного края, то в горниле забастовочного 1989 года родился Тулеев-политик.

Жизнь в стране стремительно менялась. И активная позиция начальника Кемеровской железной дороги, его общественные устремления, собственное видение путей развития Кузбасса и немалая уже к тому времени популярность среди земляков круто изменили дальнейшую судьбу А. Тулеева. В марте 1990 г. кемеровчане избрали Амана Гумировича депутатом Верховного Совета РСФСР. В тот же год становится он и председателем областного Совета народных депутатов, председателем Кемеровского облисполкома.

В 1991 г. А.Г. Тулеев выдвигает свою кандидатуру на пост Президента России, не скрывая, что во многом не разделяет взглядов пользовавшегося в то время поддержкой большинства Б.Н. Ельцина. И неожиданно отбирает у него значительное число избирательских голосов. Не скрывал Аман Гумирович своих убеждений и в октябре 1993 г., требуя восстановления в стране конституционного порядка. В декабре того же года А.Г. Тулеев подавляющим большинством кузбассовцев был избран в состав нового российского парламента, а в феврале 1994-го он победил на выборах в Законодательное собрание Кемеровской области, став первым его председателем.

В августе 1996 г. А.Г. Тулеев был назначен министром Российской Федерации по сотрудничеству со странами СНГ и приложил немало сил для возрождения экономических и политических связей республик бывшего СССР, а также для образования союза Россия–Белоруссия.

В июле 1997 г. А.Г. Тулеев был назначен указом Президента РФ главой администрации Кемеровской области. И, наконец, на первых выборах губернатора Кузбасса в октябре 1997 г. Тулеев одержал беспрецедентную победу, набрав почти 95% голосов.

С тех пор Аман Гумирович Тулеев неизменно на губернаторском посту. За это время он сумел в корне переломить тяжелую социально-экономическую ситуацию в области в лучшую сторону. Достигнут серьезный рост промышленного производства. В сфе-

ре губернаторского внимания теперь многие отрасли: металлургия, химия, уголь и др. Но не забывает А.Г. Тулеев и про железную дорогу, уделяя ей самое серьезное внимание, принимая активное участие в поисках новых форм взаимодействия магистрали с регионом.



Губернатор Кемеровской области А.Г. Тулеев – одна из самых примечательных фигур в современной российской истории. Он так и не стал, как ему мечталось «на заре туманной юности», машинистом. Тем не менее его, крупного политика и руководителя крупного сибирского региона, прекрасного в недавнем прошлом организатора железнодорожного движения, сегодня нетрудно представить себе в образе машиниста символического тяжеловесного кузбасского состава на затычном, извилистом социально-экономическом подъеме. И не случайно действительный член Международной инженерной академии, академик Академии информатизации, доктор транспорта и доктор политологии, профессор, автор полутора десятков книг, кавалер различных правительственных наград*, Аман Гумирович Тулеев больше всего гордится самой высокой, как он убежден, для себя наградой – званием почетного железнодорожника.

* А.Г.Тулеев имеет награды: орден Почета, орден «За заслуги перед Отечеством» IV, III степени, орден Русской Православной Церкви Преподобного Сергия Радонежского II степени, орден Святого Благоверного князя Даниила Московского II, I степени, высшую награду Монгольской республики орден «Полярная звезда», орден Дружбы Республики Беларусь, высшую награду Украины – орден князя Ярослава Мудрого V степени, орден Республики Казахстан «ДОСТЫҚ» («Дружба»), орден «За справедливость» Организации Объединенных Наций и др.; более 20 медалей, почетные звания и прочие награды.

23 августа 1984 г. – В.В. Боровых. Награжден медалью «За отвагу» и орденом Красной Звезды посмертно. Тепловоз ТЭМ2 № 6160 носит имя В.В. Боровых.

26 октября 1985 г. – А.А. Кубриков. Награжден орденом Красной Звезды посмертно. Тепловоз ТЭМ2 № 8264 носит имя А.А. Кубрикова.

В 1989 г. открыты городские билетные кассы в г. Омске.

В 1989 г. на Новосибирском отделении введена в эксплуатацию первая очередь АСУ (автоматизированная система управления) продажи билетов и бронирования мест на поезда дальнего следования.

В 1989 г. участок Средне-сибирская – Черепаново был оборудован устройствами диспетчерской централизации системы «Нева» с расположением центрального поста в отделении дороги.

В марте 1989 г. председателем территориального профсоюзного комитета Алтайского отделения избран В.А. Регер, работавший до этого заместителем начальника Алтайского отделения по пассажирским перевозкам.



В.А. Регер

В ноябре 1989 г. начальником Западно-Сибирской железной дороги назначен Александр Константинович Бородач. Занимал эту должность до 1997 г.

В 1990 г. главным инженером Западно-Сибирской железной дороги был назначен Аркадий Иванович Андреев. Трудился в этой должности до 2007 г.

Аркадий Иванович родился 8 января 1944 г. в д. Сазоново Опочецкого района Псковской области. В 1963 г. окончил Великолукский техникум железнодорожного транспорта. Вся трудовая жизнь Аркадия Ивановича связана с железнодорожным

транспортом: слесарь, а потом – помощник машиниста тепловоза локомотивного депо станции Лянгасово Горьковской железной дороги (1963), помощник машиниста тепловоза локомотивного депо станции Карасук Западно-Сибирской железной дороги (1964), помощник мастера цеха профилактики локомотивного депо станции Карасук (1964–1968). После службы в Советской Армии (1964–1968) А.И. Андреев – бригадир малого периодического ремонта тепловозов локомотивного депо станции Первая Речка Дальневосточной железной дороги (1969–1975), мастер автоматического цеха локомотивного депо станции Карасук Западно-Сибирской железной дороги (1975–1977), заместитель начальника по ремонту локомотивного депо станции Карасук, помощник ревизора по локомотивному хозяйству Карасукского отделения Западно-Сибирской железной дороги (1977–1978), начальник локомотивного депо станции Карасук (1986–1990), главный инженер – первый заместитель начальника Карасукского отделения Западно-Сибирской железной дороги (1986–1990). С 1990 по 2007 гг. – главный инженер Западно-Сибирской железной дороги.



А.И. Андреев



Детская железная дорога – предмет гордости инженера Андреева

Указом Президента РФ от 4 августа 2000 г. № 1424 «за большой вклад в развитие железнодорожного транспорта и многолетний добросовестный труд» главный инженер Западно-Сибирской железной дороги Аркадий Иванович Андреев был награжден орденом Почета.

В июне 1990 г. начальником Кемеровской железной дороги назначен Анатолий Михайлович Корячкин.

1 ноября 1990 г. на Омском отделении на базе машинно-счетной станции создан информационно-вычислительный центр – ИВЦ НОД-1.

25 октября 1990 г. Приказом начальника дороги № 38 Н на Алтайском отделении упразднена машинно-счетная станция и создан информационно-вычислительный центр.

В 1990 г. Алтайское отделение дороги было признано лучшим по сети.

За успехи в работе отделения, постановлением Совета Министров РСФСР удостоены звания «Заслуженный работник транспорта РСФСР» работники отделения: И.И. Батанин, Н.Л. Биркин, А.М. Глушенко, А.П. Жданов, Г.И. Кривошеин, Н.И. Кузнецов, П.Т. Лесников, И.Г. Нешумов, В.И. Полянский, Ю.А. Свойкин, Н.М. Скрипников, А.Н. Тетерин, Н.Т. Яковлев.

В 1990 г. построен вокзал станции Новосибирск-Восточный.



Вокзал станции Новосибирск-Восточный

Газетная хроника

«Западно-Сибирский железнодорожник», № 19, 1990 г.

Курс — технический прогресс

АСУ НА СТАНЦИИ

Еще года три назад начальник Омской городской товарной станции Г. Б. Рябцев на одном из министерских совещаний в Москве завел речь о внедрении на ГТС автоматизированной системы управления. Его поддержали, пообещали выделить оборудование.

Окрыленный согласием сверху, Геннадий Борисович осмелел и дал заявку сразу на две системы, — на всякий случай иметь две системы, основную и дублирующую.

Для монтажа и отладки оборудования, включения АСУ в работу, руководство ГТС не пошло, и пригласило все это выполнить высококвалифицированных специалистов из московского кооператива «Тула». Недаром говорится: жадный платит вдвойне. На соседней Южно-Уральской дороге, в Челябинске, поспешили, решили сами отладить и настро-

ить такую систему. И что же? Работает она у них с перебоями, загружена чуть больше, чем наполовину, и по сути дела не АСУ работает на коллектив товарной станции, а коллектив — на АСУ, подлаживается под нее.

У омичей не так. Специалисты из московского кооператива отлично подготовили обе машины, загрузили на 90 процентов и с середины прошлого года обе АСУ пребывают в рабочем состоянии.

Установлены они в машинном зале. В соседнем помещении находится вспомогательное оборудование: печатающие машины, дисплеи и так далее. Обслуживают их четыре оператора: инженер-технолог, программист. А руководит ими опытный инженер Владимир Иванович Калашников, который, кстати, тоже внес немалую лепту в рождение этой системы при пуконаладочных работах.

АСУ подстроена под технологию работы товарной станции. Правда, пока осуществлен первый этап внедрения системы. АСУ обслуживает лишь участок большегрузных контейнеров. Она выдает полную оперативную информацию о всех документальных данных на рабочие места диспетчерам, приемосдатчикам, товарным кассирам. Система освободила их от рутинного изнурительного труда. Например, приемосдатчик ежемесячно должен был выписывать от 100 до 150 накладных и вагонных листов, в каждом из которых от 9 до 12 девятизначных чисел! Это приводило к ошибкам, браку. Иной раз контейнер отправлялся по другому адресу. Машина те ошибки не допускает.

Второй этап внедрения системы — подключение в обработку трех- и пятитонных контейнеров. Практически технология одина. Необходимо лишь подготовить рабочие места и технические средства, подготовить людей для работы в новых условиях. Все делают в текущем году.

В. ЧАШКОВ.

Омск.

БОРОДАЧ **Александр Константинович**

Начальник Западно-Сибирской железной дороги с ноября 1989 г. по февраль 1997 г.



Александр Константинович родился 16 сентября 1951 г. в г. Барабинске. Город, стоящий посреди одноименной степи, жил железной дорогой, с которой была связана большая часть его населения. Привычными звуками здесь были локомотивные гудки, тягучее пение тормозных колодок, бесконечная переключка голосов станционных работников по громкоговорящей связи и вокзальных дикторов, объявляющих прибытие пассажирских поездов. Здесь одна из крупнейших на Западно-Сибирской дороге узловых станций, депо, другие железнодорожные предприятия. Здесь проходит самый грузонапряженный в мире участок. Ну а сам город издавна являлся центром Барабинского отделения сначала Томской, а потом и Западно-Сибирской железной дороги.

Люди в железнодорожной форме встречались здесь чаще, чем кто-либо. Поэтому вполне закономерно, что после окончания средней школы Александр, не задумываясь, подал документы в Новосибирский институт инженеров железнодорожного транспорта, благо до Новосибирска всего несколько часов езды на поезде. В 1968 г. он поступил в институт, а в 1973-м получил диплом инженера путей сообщения по эксплуатации железных дорог.

Но вернуться после вуза в родной город сразу не пришлось. По воле распределения путь его лежал совсем в другую сторону – на Восточно-Сибирскую железную дорогу. За пять лет, которые провел там А.К. Бородач, он успел поработать старшим приемосдатчиком грузов, заведующим грузовым двором и заместителем начальника по грузовой работе станции Злобино, а потом – начальником станции Коркино.

В 1978 г. Александр Константинович попросил перевести его в родные края. Просьбу удовлетворили, и в августе того же года он получил назначение на должность начальника станции Каинск-Барабинский Барабинского отделения Западно-Сибирской железной дороги.

Станция располагалась на главном ходу, участок был грузонапряженный, и за год пребывания здесь А.К. Бородач приобрел ценный опыт в регулирова-

нии вагонопотоков, послуживший ему в дальнейшем для быстрого производственного роста. За девять последующих лет способный, энергичный и инициативный инженер успел продемонстрировать свои возможности на разных ступенях служебной лестницы: в качестве заместителя начальника отдела движения и пассажирской работы, заместителя, первого заместителя и, наконец, начальника Барабинского отделения Западно-Сибирской железной дороги, которое Александр Константинович возглавил в июле 1986 г. На новой ответственной должности он также проявил себя с самой лучшей стороны.

«Работоспособный, скромный человек, руководитель, умеющий принимать решения и организовывать их исполнение. За короткое время пребывания на этом посту он сумел завоевать уважение и Барабинских железнодорожников, и руководства дороги», – характеризует его в своих воспоминаниях бывший первый заместитель начальника дороги П.Ф. Мысик. Добросовестный квалифицированный труд А.К. Бородача был отмечен и высокой правительственной наградой – орденом Дружбы народов (1986).

На перспективного командира отделения обратили внимание и в феврале 1988 г. пригласили в Управление магистрали сразу на должность первого заместителя начальника дороги. Александр Константинович быстро освоился и в этой своей роли. Но очень скоро окажется, что и она – еще не пик его карьеры.

В конце 1989 г. начальник дороги В.Б. Николаев ушел на пенсию. Но проблемы с назначением преемника не возникло. И Министерство путей сообщения, и областное партийное руководство, утверждавшее номенклатуру такого плана, за год пребывания А.К. Бородача на посту первого заместителя успели узнать и по достоинству оценить молодого руководителя. 5 ноября 1989 г. Западно-Сибирскую железную дорогу возглавил Александр Константинович Бородач. Было ему в ту пору всего 38 лет.

А.К. Бородач принял дорогу под свое начало не в легкие времена, и те восемь неполных лет, которые он руководил ею, оказались насыщенными разнообразными событиями. «Перестройка», на которую возлагались определенные надежды, закончилась, в итоге развалом великой державы с разрушением, как следствие, хозяйственных, социальных и прочих связей, с общим падением экономики, что мгновенно сказалось на объемах работы железных дорог Сибири.

Наиболее трудным для российской экономики стала середина 1990-х годов. Стремительное и непродуманное внедрение рыночных отношений во все сферы жизни, обвальная процесс взаимных неплатежей, стремительный рост инфляции – все это вместе взятое негативно повлияло на механизм

деловой и производственной жизни. Резко сократились размеры грузового движения, а это, в свою очередь, привело к простаиванию ремонтных мощностей локомотивного и вагонного хозяйств, образованию избыточных резервов пропускной способности направлений и перерабатывающей способности сортировочных станций. Не случайно в одном из своих выступлений в газете «Гудок» А.К. Бородач в числе самых горьких нерешенных проблем называл уменьшение объемов работы.

Ко всем этим бедам прибавилось еще одно обстоятельство: государство перестало вкладывать деньги в развитие железной дороги. Износилась или морально устарела большая часть локомотивов и электричек, значительная часть вагонного парка, требовало реконструкции станционное и путевое хозяйство. Убытки от сокращения перевозок росли, ухудшая финансовое и экономическое состояние магистрали, но с ними уменьшалось и государственное участие в содержании и развитии железных дорог. Одновременно шла нешуточная борьба за сохранение стальных магистралей дорог России как единой и целостной структуры.

Все это требовало неординарных подходов, решений и действий, иной психологии руководства, особенно таким громадным и сложным механизмом, как Западно-Сибирская железная дорога. Тем более, что в условиях общей нестабильности, развала всего и вся затрещала по швам и производственная дисциплина – одна из важнейших составляющих организации труда на железнодорожном транспорте. С укрепления дисциплины А.К. Бородач и начал, объявив, что от ее нарушителей отныне на дороге будут избавляться без всякого сожаления. И слова эти оказались отнюдь не пустыми.

Что касается управления жизнедеятельностью магистрали, то в начале 1990-х годов был взят курс на повышение уровня эксплуатационной работы, на приведение ее в соответствие с имеющимся объемом перевозок, на ревизию действующих технологических процессов, экономию топливно-энергетических ресурсов.

Эти цели конкретизировались в ежегодных дорожных программах по стабилизации экономического положения и сокращению расходов. Программы предусматривали с помощью введения рыночных форм во многом изменить, например, взаимоотношения с клиентурой и в условиях снижения объемов перевозок зарабатывать деньги за счет расширения дополнительных услуг, внедрения системы страхования груза, багажа, пассажиров. Для повышения доходности производства предусматривалось применение договорных тарифов и сборов, развитие подсобно-вспомогательной деятельности, расширение услуг. Сокращение же расходов, согласно про-

граммам, осуществлялось в значительной мере благодаря улучшению подвижного состава (возрастала участковая скорость, сокращался оборот грузового вагона, меньшим числом локомотивов выполнялась перевозочная работа), ужесточению контроля за расходованием энергоресурсов (на тягу поездов и хозяйственные нужды), совершенствованию технологий, приведению эксплуатационного контингента в соответствие с объемом работы. В целях «улучшения использования основных производственных фондов» предусматривалось «закрыть для эксплуатации» ряд «малодеятельных и неиспользуемых участков», станций, демонтировать подъездные пути к некоторым малодеятельным или убыточным предприятиям, пересмотреть режим работы билетных кассиров на промежуточных станциях и т. д.

Каждая из таких программ становилась настоящим руководством к действию. Каждая – работала. В первую очередь – благодаря энергичным усилиям А.К. Бородача.

Реализация программ, направленных на укрепление финансового положения, экономическое развитие и повышение конкурентоспособности Западно-Сибирской магистрали довольно быстро начала давать свои результаты. Коллектив дороги стал регулярно выполнять планы отправления грузов. Улучшился график следования пассажирских поездов. Ежегодно возрастала прибыль от подсобно-вспомогательной деятельности (сдачи в аренду локомотивов, рефрижераторных секций, грузовых и пассажирских вагонов, технического обслуживания и деповского ремонта вагонов промышленных предприятий и т. д.). Так, в 1993 г. по сравнению с 1992-м рост дополнительных доходов увеличился почти в семь раз! Очень неплохо выглядела Западно-Сибирская на фоне других дорог страны. Достаточно сказать, что с 1989 по 1994 г. более 170 ее предприятий, в том числе отделения и дорога в целом, завоевывали первенство в отраслевом соревновании.

И все-таки многое еще предстояло сделать, чтобы окончательно перевести западносибирский состав на рыночные рельсы. Да и сам рынок диктовал все более жесткие условия, которые требовали, в свою очередь, более радикальных решений.

В 1994 г. на магистрали произошли серьезные структурные изменения. Руководство дороги пошло на беспрецедентный шаг: ликвидировало сразу два отделения дороги – Барабинское и Карасукское. Осуществить это удалось без осложнений в управлении перевозочным процессом и безопасности движения поездов.

Устойчивое снижение объемов перевозок и доходов от них вызвало необходимость пересмотра приоритетности инвестирования. Теперь средства



в первую очередь направлялись на обеспечение безопасности движения, охраны труда, экологию и обслуживание пассажиров. Во вторую – на жилищное строительство и другие социальные нужды. В 1994 г. объем капитальных вложений на решение социальных проблем дороги достиг более 70%. Получалось, что, сокращая инвестиции на развитие дороги, удавалось решать насущные социальные проблемы. Так, активная помощь дороги помогла «выжить» на магистрали многим медицинским, образовательным и дошкольным учреждениям. И способствовала закреплению кадров дороги, особенно в условиях неритмичной выдачи заработной платы.

Предпринятые в 1994 г. новые шаги по оздоровлению финансово-экономической обстановки на дороге принесли плоды. Как писала газета «Западносибирский железнодорожник», «иначе, как внушающим оптимизм, результаты работы коллектива Западно-Сибирской в 1995 г. не назовешь...» Перевыполнены были планы по отправлению грузов, грузообороту и пассажирообороту. Более того, впервые за последние девять лет объем грузооборота превысил уровень предыдущего года. Впервые за последние шесть лет выросла производительность труда. Были достигнуты неплохие финансовые результаты, рентабельность перевозок достигла 20%. А еще Западно-Сибирская дорога в 1995 г. выполнила в полном объеме комплексный план внедрения новой техники (в частности, вычислительной), прогрессивных технологий, научно-исследовательских работ и совершенствования управления перевозочным процессом.

Не обошлось, правда, и на сей раз без «хирургического» вмешательства. Закрыли, в частности, сквозное грузовое движение на участках Иртышское – Кызыл-Ту и Кулунда – Локоть, перестали производить грузовые операции несколько станций, еще некоторые были объединены под единым ру-

ководством. Провели также ряд других подобных мероприятий по сокращению эксплуатационных расходов.

Примечательно, что именно в том же 1995 г. Александр Константинович был удостоен почетного звания «Заслуженный работник транспорта Российской Федерации».

Главное, что А.К. Бородачу, удалось, сориентировав работников магистрали на работу в новых условиях, сохранить и прославленное предприятие, и его коллектив.

Кстати, добившись в 1994–1995 гг. некоторых успехов, Западно-Сибирская магистраль выглядела скорее исключением, нежели объективной закономерностью. А поскольку Западно-Сибирская была частью сети, то общие процессы не могли не сказываться на ее деятельности.

Да и нерешенных задач было пока гораздо больше. Поэтому, выступая в феврале 1996 г. на конференции трудового коллектива Западно-Сибирской железной дороги, посвященной выполнению коллективного договора администрации и дорпрофсожа за 1995 г. и заключению нового, на 1996–1997 гг., А.К. Бородач предупреждал, что «наступивший год будет более сложным, чем предыдущий», и призвал не расслабляться.

1996 г. для Западно-Сибирской железной дороги был особенным. Магистраль отмечала свой 100-летний юбилей. В декабре постановлением Правительства Российской Федерации Кемеровскую дорогу вновь присоединили к Западно-Сибирской и восстановили в прежних границах. Для Александра Константиновича 1996 г. особым оказался еще и потому, что как для начальника дороги стал фактически последним. В феврале 1997 г. А.К. Бородач передал бразды правления другому железнодорожному генералу.

В истории магистрали он остался как первопроходец на рыночной колее. Взяв верное направление в экономическом хаосе середины 1990-х годов, А.К. Бородач проложил начало того пути, которым сегодня идут его продолжатели.

Оставив главный командный пост, он работал сначала первым заместителем начальника Западно-Сибирской железной дороги по финансам и экономике. Потом, с декабря 1997 г. по апрель 1998 г., был начальником отдела Федеральной службы России по регулированию естественных монополий на транспорте. Но скоро вернулся в управление в качестве заместителя начальника дороги по перевозкам. А с февраля 1999 г. Александр Константинович Бородач трудился первым заместителем начальника Западно-Сибирской железной дороги, оставаясь одной из ключевых ее фигур.

КОРЯЧКИН Анатолий Михайлович

Начальник Кемеровской железной дороги
с июня 1990 г. по июнь 1996 г.



Родился Анатолий Михайлович 14 ноября 1938 г. в городе Змеиногорске Алтайского края в рабочей семье. В сентябре 1955 г. стал студентом Новосибирского института инженеров железнодорожного транспорта. Учился упорно, с огоньком. Но профессиональная, да и жизненная учеба не закончилась

с получением в июне 1960 г. диплома знаменитого института. Она продолжилась день за днем, год за годом в том месте, куда определила молодого Анатолия Корячкина железнодорожная судьба – в Кузбассе. А проработает он здесь ни много ни мало – 36 лет. Почти всю трудовую биографию, став одним из тех, кто возглавлял Кемеровскую дорогу на протяжении ее 18-летней истории. Его руководство дорогой заняло треть этого непростого времени.

Молодому выпускнику НИИЖТа довелось осваивать ремесло инженера-эксплуатационника на Беловском отделении Западно-Сибирской дороги. Анатолий Корячкин начал свой железнодорожный трудовой путь дежурным по парку и посту ЭЦ, потом работал дежурным по станции Белово. Освоить азы движенческой практики помогал тогдашний начальник отдела движения Петр Васильевич Белов. Незаметно пролетели два года.

А в августе 1962 г. А.М. Корячкин направляется начальником станции Гурьевск Беловского отделения. До него станцию Гурьевск не один десяток лет возглавлял заслуженный железнодорожник Емельян Иванович Полуднев. Он был авторитетнейшей фигурой в городе, да и среди руководителей соседнего Салаира. Потому ноша ответственности его преемника за судьбу станции была особенно весомой. Продолжал учиться: человеческому и профессиональному общению с подчиненными, налаживанию отношений с руководителями обслуживаемых станций предприятий. Впрочем, в те годы слаженность в работе партнеров-смежников была живой житейской практикой. Люди знали друг друга в лицо, на недостатки указывали сразу, не ожидая обострения проблемы. Но главное – как-то умудрялись даже сложные производственные задачи решать доброжелательно, искренне, по-человечески.

Молодому специалисту работа начальником столь важной для Кузбасса станции дала очень много: научила грамотно управлять, общаться с

людьми, расширила профессиональный кругозор. Станция Гурьевск числилась важным технологическим звеном в рабочем цикле таких промышленных гигантов, как Кузнецкий и Западно-Сибирский металлургические комбинаты. При взаимодействии с ними требовалась отменная четкость в отгрузке и доставке флюсов в Новокузнецк. В общем, это была трехлетняя начальная школа руководства, дающая ученику закалку на всю жизнь.

Когда в октябре 1965 г. последовал перевод Анатолия Корячкина на более сложный, как считалось, участок – главным инженером станции Белово, гурьевские навыки пригодились. И на новом месте все получалось. Тем более что в Белово Корячкин был не чужой, многое ему было знакомым – и люди, и пути. В октябре 1967 г. он уже заместитель начальника станции, а в мае 1971 г. – начальник станции Белово.

От года к году у Анатолия Михайловича нарабаталась сноровка в сотрудничестве со смежниками, пришли самостоятельность, умение глядеть в корень, принимать ответственные решения. Без этих приобретенных умений руководителю на дороге служебный рост заказан.

С поста начальника станции Белово А.М. Корячкин в ноябре 1974 г. был приглашен на работу в Беловское отделение дороги, а точнее – в отдел движения: сначала заместителем, а потом и начальником отдела. И пробыл там вплоть до образования Кемеровской магистрали. В августе 1979 г. его инженерный и движенческий опыт очень кстати пригодился в самый решающий период образования новой дороги на ответственном посту заместителя главного инженера новорожденной магистрали.

В памяти осталось то необыкновенное время – «время колоссального напряжения сил всех, кто был причастен к становлению Кемеровской железной дороги и кто был поистине соавтором ее успехов. Мне дороги годы совместной работы с Е.С. Вальковым, В.Г. Колмогоровым, А.С. Сапловым, А.Ф. Солодовниковым, В.Т. Семеновым, А.А. Мазуром, В.А. Савалеем, Ю.В. Головым, с людьми, которые составляли костяк аппарата управления дороги...» – вспоминал Анатолий Михайлович спустя десятилетия.

Так сложилось, что с этим «костяком» ему довелось работать бок о бок еще полтора десятка лет. В июле 1980 г. А.М. Корячкин отправляется на очередную «передний край», которым стало Беловское отделение. Только теперь уже в качестве его начальника. В годы становления Кузбасской магистрали Беловское отделение было «горячей точкой» погрузки угля. Это было второе по объемам отгружаемого угля отделение в СССР после Дебальцевского в Донецкой области. Именно при Корячкине здесь были удлинены пути и увеличен объем углепогрузочных станций и главного хода, шла коренная замена пар-

ка электровозов депо Белово и парка маневровых локомотивов, велось усиление хозяйства пути, энергетики, СЦБ, связи... Конечно, все это шло в общем русле усиления и развития магистрали. Через пять лет, в июле 1985 г. последовало новое назначение – первым заместителем начальника дороги. Случилось это в значимый для истории страны год начала «перестройки». Казалось бы, следовало ожидать улучшений, но вместо этого случился резкий спад экономики Кузбасса, уменьшение нагрузки на дорогу и ее структуры. Вот уж где пригодились все умения, навыки, знания инженера и эксплуатационника, которые он накапливал все годы работы на дороге.

И все-таки главное испытание предстояло А.М. Корячкину и всей Кемеровской дороге в первой половине 1990-х годов. Когда в июне 1990 г. он встал у руля дороги, предвестники грядущих проблем уже проклевывались черными всходами. Страна уже снова, как это было в голодном военном детстве Анатолия Михайловича, жила по карточкам.

Железнодорожники Кемеровской магистрали этой доли не избежали. Особенно плохо пришлось в период продовольственного кризиса и перебоев с выплатой зарплаты локомотивным бригадам, путейцам, связистам, энергетикам на линии... Именно тогда руководство дороги приняло неординарное решение: закупить мобильные комплексы по переработке мяса и молока и разместить их в ближайших сельских районах, которые могли бы надежно и по приемлемым ценам снабжать эти комплексы сырьем. И уже в 1993–1994 гг. мини-заводы по выпуску мясных изделий появились в Тайгинском и Новокузнецком отделениях, а на Беловском – мини-комплекс по переработке молока. Кемеровские дорожные хозяйства мало-помалу выходили из крепостной зависимости от хиреющего на глазах агропрома. Заработали нормально столовые на предприятиях.

Как раз в это время, Указом Президента РФ от 24 июля 1993 г. № 1066 начальнику Кемеровской железной дороги А.М. Корячкину было присвоено почетное звание «Заслуженный работник транспорта Российской Федерации».

И все-таки было трудно. Анатолий Корячкин в интервью «Гудку» летом 1994 г., говоря о проблемах дороги и поисках их решения, признавал, что «положение любой погрузочной дороги сложнее транзитных, тем паче в условиях перестройки экономики и разрыва хозяйственных связей. Это может быть смягчено только в контексте госполитики...»

Новокузнецким металлургам дорога помогала, чем могла – покупала у них на последние средства новые рельсы, и тем спасала земляков-металлургов от голодной доли. Благодаря этой, завязанной еще в шестидесятых, дружбе смежников и удержался от пропасти весь кузбасский край – где мясом и молоком, где живыми деньгами, где рельсами, где углем поддержа-

ли друг друга. А магистраль оставалась нерушимым стержнем, главным жизненным хребтом Кузбасса.

Как вспоминал один из участников событий Ю. Веревкин, работавший в руководстве Тайгинского отделения, хозяйствовать в те приснопамятные 1990-е годы прошлого века было неимоверно трудно. Негативные факторы напирали со всех сторон. Сектор денежного обращения в сфере промышленности сузился до катастрофических сумм, которых не хватало даже на зарплату.

Но выносливость людей оказалась сильнее стихии экономического кризиса. И дела шли, хоть и тяжело. Почти все необходимые для строительства ресурсы добывали взаимозачетами по перевозкам и многоступенчатому товарообмену, или «бартеру».

«Социалка», хотя «со скрипом», но тоже жила: детсады, больницы, бытовки с душевыми – все это работало в реальности, хотя остальная жизнь вокруг дороги напоминала кошмарный сон...

Огромные долги дороге угольщиков, металлургов, химиков, других грузоотправителей достигли немислимых масштабов. Росли и собственные долги дороги. Все были повязаны одной цепью. А перевозить грузы по рельсам нужно было всем. И возили.

Кто помнит «горячие деньки» середины 1990-х, когда ни одного выпуска новостей не проходило без репортажей о сидящих на рельсах шахтерах, призывающих кемеровчан к осенней Всекузбасской забастовке 1995 года, – тот понимает весь драматизм времени, доставшегося на долю тех, кто стоял в ту пору у руля кузбасских предприятий. И уж, конечно, тех, кто возглавлял главную транспортную артерию шахтерского региона – Кемеровскую магистраль в самые сложные годы ее истории.

Акции протеста шахтеров спровоцировали-таки и солидарных с ними железнодорожников на обострение социального недовольства. Особенно напряжено было на юге Кузбасса, где реально нависла угроза остановки движения поездов – шахтеры упорно требовали поддержки от локомотивщиков Новокузнецка и Междуреченска в политическом противостоянии властям страны. Спасли тогда ситуацию профсоюзные лидеры, в частности, председатель дорожного комитета Николай Алексеевич Никифоров, проявив огромную человеческую зрелость и выдержку, за что сам Корячкин, по его же признанию, был этому мудрому человеку «искренне благодарен». Тучи разошлись ценой огромных усилий многих. И Анатолий Михайлович тоже делал все, что мог.

Так случилось, что именно в этом сугубо индустриальном регионе зарождались многие технологические цепочки, питающие страну, и Кемеровская дорога по объемам погрузки являлась первой среди других. Малейший сбой ее работы тут же «аукался» на экономике всей системы, и потому начать «договариваться» решено было здесь.

Соглашение о тарифах состоялось в рамках Генерального соглашения о совместных действиях по стабилизации цен и сокращению взаимных неплатежей между МПС и другими крупными отраслевыми министерствами. С 1 сентября 1994 г. предприятия Кузбасса, в идеале, должны были обеспечивать поставки коксующегося угля на металлургические комбинаты в оговоренных объемах, а МПС предоставлять угольщикам скидку с действующего тарифа. Комбинаты, в свою очередь, на соответствующую сумму снижали цены на металлопродукцию для железных дорог, а расчеты производились за перевозку угля на станции назначения, но под гарантии комбинатов. Вот такая несложная вроде схема, но заработать она могла лишь при взаимном согласии и под контролем государства. Выгоды были очевидными для всех участников: металлурги, снизив цены на свою продукцию, за счет сокращения издержек на перевозку угля и его приобретение смогли поднять свою конкурентоспособность, а железнодорожники смогли получать дешевый металлопрокат за счет уменьшения тарифов на перевозку угля. Та же схема должна была работать и при поставках угля энергетикам.

Хотя, надо признать, тема неплатежей не исчезла и с подписанием этого документа. А потому приходилось решать проблемы своими силами.

Надо сказать, что укреплением делового сотрудничества с шахтерами занимались тогда много и предметно. Постепенно приходило понимание того, что оставаться и впредь только смежниками нецелесообразно. И смежники вновь стали партнерами.

Так, работая в условиях хаотичного рынка, предприятия дороги держались определенного курса, идя не вслепую, а по направлению, заданному руководством Кемеровской магистрали, и, в том числе, А.М. Корячкиным, ее главным рулевым на «девятом вале» рынка. А задачи ставились вполне адекватные моменту: содержать технику и ресурсы в соответствии с объемами перевозок и доходами; обеспечить безопасность движения и сохранность грузов, и, конечно же, экономить на всем, в том числе и на эксплуатационных расходах.

Существенным шагом к выживанию явилась тогда общедорожная программа экономической стабилизации, вобравшая все наиболее ценное из уже сделанного линейными коллективами дороги.

Хотя, конечно, нельзя было полностью решить все проблемы, накопленные за время неразберихи и хаоса. Они давали себя знать то тут, то там, сталкиваясь с рельсов составы, ломая оборудование, увеличивая нервную очередь в кассах. Хотя железнодорожники делали все, подвластное их человеческим силам, чтобы этого не было...

Июньская трагедия 1996 г. стала отражением и следствием этих процессов.

Как сообщалось в областной газете «Кузбасс» от 6 июня 1996 г.: «На расширенном заседании Управления Кемеровской железной дороги анализировались причины аварии у станции Литвиново на Транссибе, в которой погибли 17 человек, а 44 получили травмы разной степени тяжести. Один из раненых позже скончался в больнице. Министр путей сообщения Г.М. Фадеев, возглавлявший работу созданной по этому случаю государственной комиссии, заявил, что «безалаберность работников станции может служить отрицательным эталоном для всех железнодорожников страны. В экстремальной ситуации все, кто должен был предотвратить беду, сработали непрофессионально или даже преступно...» Здесь же сообщалось, что «постановлением Правительства России от 3 июня освобожден от должности начальник Кемеровской железной дороги А. Корячкин, согласно его заявлению, поданному сразу после аварии, и в связи с переходом на другую работу. Решением коллегии МПС освобождены от должности начальник Главного управления по безопасности движения МПС и два заместителя начальника дороги. Начальником Кемеровской железной дороги назначен Владимир Старостенко, работавший ранее заместителем начальника Западно-Сибирской железной дороги. По конкретным виновникам аварии проводится расследование...»

Распоряжением Правительства Российской Федерации от 3 июня 1996 г. № 866-р начальник Кемеровской железной дороги А.М. Корячкин освобожден от занимаемой должности.

До августа 1996 г. Анатолий Михайлович был генеральным советником начальника Кемеровской железной дороги. С августа 1996 г. по сентябрь 2000 г. работал в Польше в качестве заместителя председателя комитета ОСЖД. А 19 декабря 1996 г. постановлением Правительства № 1562 Кемеровская железная дорога была присоединена к Западно-Сибирской.

Когда слышишь сегодня, что Кузбасское отделение Западно-Сибирской железной дороги, созданное на базе Кемеровской магистрали, ставит сетевые рекорды по отправлению грузов, вспоминаешь тех, кто выстоял тогда, в начале 1990-х. И немалая заслуга в том Анатолия Михайловича Корячкина – алтайского уроженца и кузбассовца по духу.

Спустя несколько лет А.М. Корячкина, к тому времени – ветерана труда, проживавшего в г. Кемерово, Совет народных депутатов Кемеровской области своим постановлением от 26 июня 2002 г. наградил медалью Кемеровской области «За особый вклад в развитие Кузбасса» III степени (позже он получил и первую, и вторую степень). Как гласил документ, «учитывая многолетнюю плодотворную работу, высокий профессионализм, значительный вклад в социально-экономическое развитие области».

Газетная хроника

«Гудок», июль 1990 г.

Забастовка шахтеров, начавшаяся три дня назад в городе Междуреченске, охватывает все больше горняцких городов Кузбасса. 14 июля бастуют уже в девяти городах.

Стаечный комитет Междуреченска 13 июля дополнил выдвинутые ранее социально-экономические требования новыми и выдвинул политические лозунги. Они названы в открытом письме Советскому правительству. Вот некоторые из них: население Сибири и Дальнего Востока обеспечивать продуктами по медицинским нормам, отменить льготы любым должностным лицам, немедленно вынести на все-

Бастуют шахтеры Кузбасса

народное обсуждение новую Конституцию СССР и принять ее не позднее 7 ноября 1990 года. Бастующие считают необходимым приезд в Кузбасс руководителей партии и правительства. Чтобы ускорить их приезд, призвали к всекузбасской забастовке.

13 июля стачечный комитет принял решение о прекращении забастовки, но горняки ни одной из шахт Междуреченска не приступили к работе и проводят митинги непосредственно у шахт. Основной вопрос, который обсуждается, — созда-

ние областного стачечного комитета.

Забастовочное движение пока не коснулось в Кузбассе только двух шахтерских городов — Белова и Анжеро-Судженска. Порлдок во всех городах поддерживают пикеты забастовщиков совместно с милицией.

В области находятся министр угольной промышленности СССР М. И. Щадов и первый заместитель Председателя Совета Министров РСФСР Ф. А. Табеев.

(Корр. ТАСС).

КЕМЕРОВО.

В 1990 г. в СССР начались шахтерские забастовки, где наряду с экономическими требованиями выдвигались и политические.

В 1991 г. в МПС была разработана третья программа развития и реконструкции железнодорожного транспорта на период до 2000 г., которая легла в основу дальнейшего развития и модернизации железных дорог России.

1 января 1991 г. Приказом МПС начальником Алтайского отделения назначен С.М. Пожарский. На должность главного ревизора по безопасности движения назначен Г.Г. Владимиров.

Станислав Маркович Пожарский трудовую деятельность начал дежурным по станции Барнаул в 1956 г., после окончания Новосибирского института инженеров железнодорожного транспорта и дошел до должности начальника Алтайского отделения Западно-Сибирской железной дороги. 31 декабря 1987 г. за успешное окончание строительства моста через Обь заместителем начальника Алтайского отделения С.М. Пожарско-



С.М. Пожарский

му вручен знак «Почетный железнодорожник». На ЗСЖД он отработал 35 лет.



«Западно-Сибирский железнодорожник», № 24, 1991 г.

После ухода на пенсию Станислав Маркович активно работает в ветеранской организации отделения дороги. При его непосредственном участии создавался Музей Алтайского отделения дороги, где он и продолжает трудиться в качестве хранителя музея.

Ему присвоено звание «Почетный ветеран Западно-Сибирской железной дороги», он также является почетным ветераном железнодорожного транспорта Российской Федерации. За высокую порядочность, чуткое отношение к людям Станислав Маркович завоевал уважение среди работников и ветеранов Алтайского региона.

15 марта 1991 г. Совет ветеранов Алтайского отделения железной дороги возглавил И.И. Батанин, сменив на этом посту С.И. Гинзбурга. Иван Ильич Батанин ранее руководил отделением в течение 14 лет (самый большой срок в истории отделения).

Успешно окончив Новосибирский институт железнодорожного транспорта, в 1954 г.

Иван Ильич начал трудовой путь дежурным по станции, маневровым диспетчером, старшим помощником начальника станции Барнаул. Руководство Алтайского отделения дороги сразу заметило молодого руководителя и доверило в 1956 г. руководство станцией Алейская, а через два года его назначили заместителем начальника отдела движения Алтайского отделения дороги. В 1977 г. Иван Ильич уже возглавил Алтайское отделение дороги и 14 лет успешно им руководил.

С 1991 г. И.И. Батанин семнадцать лет возглавлял ветеранскую организацию Алтайского отделения дороги. По мнению коллег, Иван Ильич является достойным примером служения профессиональному долгу для многих поколений железнодорожников. Его трудовой путь отмечен многими высокими наградами Родины: званием «Заслуженный работник транспорта РСФСР», орденами Трудового Красного Знамени и «Знак Почета», медалью «Ветеран труда» и медалью Алтайского края «За заслуги перед обществом». И.И. Батанину было присвоено звание «Почетный гражданин Алтайского края».



И.И. Батанин

26 декабря 1991 г. на последнем заседании Верховного Совета СССР принята декларация о прекращении существования СССР. Днем раньше РСФСР была переименована в Российскую Федерацию.

В 1991 г. на Новокузнецком отделении организован ИВЦ.

В декабре 1991 г. построен вокзал на станции Заринская вместимостью 550 человек. В строительстве приняли участие администрация города и объединение «Коксохим».



Вокзал станции Заринская

В 1991 г. построен вокзал станции Чистоозерная.



Старое здание вокзала станции Чистоозерная постройки начала XX в.



Вокзал станции Чистоозерная

20 января 1992 г. было образовано Министерство путей сообщения Российской Федерации (упразднено 9 марта 2004 г. Указом Президента РФ № 314 «О системе и структуре федеральных органов исполнительной власти», ныне действует Министерство транспорта РФ).

В 1992 г. образована Новосибирская дирекция по обслуживанию пассажиров. Первым начальником Дирекции был назначен А.Н. Ищенко.

Дирекции создавались в русле реорганизации пассажирского хозяйства дороги для дальнейшего совершенствования организации перевозок пассажиров и повышения культуры их обслуживания.



Вокзал Новосибирск-Главный. Зал ожидания

В 1993 г. построен вокзал станции Кормиловка.



Вокзал станции Кормиловка

В октябре 1993 г. начал работу дорожный передвижной диагностический центр – поезд «Здоровье». Он состоял из вагонов с медицинским диагностическим оборудованием и кабинетов для приема пациентов на станциях, не имеющих больниц и поликлиник, прежде всего, железнодорожников и членов их семей.

Руководство Западно-Сибирской железной дороги в 1989 г. заключило хоздоговор с ГУ НИИ терапии СО РАМН по созданию и внедрению в практику отраслевого здравоохранения модели мобильного диагностического центра – поезда. Его назначение –

оказание многопрофильной консультативно-диагностической и профилактической помощи железнодорожникам, членам их семей и пенсионерам отрасли.

Автор модели и научный руководитель работ по созданию передвижного консультативно-диагностического центра – профессор ГУ НИИ терапии СО РАМН доктор медицинских наук Н.А. Куделькина. Проектную, техническую часть и внедрение поезда «Здоровье» в эксплуатацию курировал главный инженер Западно-Сибирской дороги А.И. Андреев, практическое освоение – заведующий диагностическим центром железнодорожной больницы В.Н. Елисеенко (лауреат премии Правительства РФ по науке и технике за 2006 г.).

В конце 2007 г. поезд «Здоровье» был полностью реконструирован. Вместо семи вагонов стало девять. В составе появился вагон с дизель-генератором, обеспечивающим автономную работу в «чистом поле». Улучшились бытовые условия, заменено устаревшее оборудование, создан кабинет телемедицины. Все это позволило проводить консультации с любыми специалистами.



Благотворительный поезд ЗСЖД

В 1993 г. в подразделениях ЗСЖД установлены первые автоматические рабочие места товарных кассиров с использованием персональных ЭВМ.

В 1993 г. реконструирован вокзал станции Кемерово, построенный в 1964 г. Полезная площадь вокзала второго класса составила 9430 кв. м. Единовременная вместимость – 900 человек, а пропускная способность – 1674 тыс. человек в год.



Вокзал станции Кемерово после реконструкции

В марте 1994 г.

ветеранскую организацию Западно-Сибирской железной дороги возглавил Петр Филиппович Мысик.

За плечами Петра Филипповича большой славный путь. Та закалка, которую его поколение получило еще детьми в военные годы, работая наравне со взрослыми, когда своим трудом они помогали отцам и братьям на фронте, приближая Великую Победу, выручала и впоследствии.

В память об этом периоде у Петра Филипповича осталась медаль «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.», хотя когда война закончилась, ему было всего пятнадцать лет. Есть и удостоверение «Ветеран войны». Так тяжелый крестьянский труд государство приравнило к ратному делу.

Свой трудовой путь на железной дороге он начал в 1955 г., уже через три месяца после окончания НИВИТа (Новосибирского института военных инженеров транспорта) в должности дежурного по станции, затем работал заместителем начальника станции Славгород. Там же через полтора года был избран первым секретарем городского комитета комсомола. Не всем свежеспеченным инженерам такой груз ответственности оказывался по плечу. А дальше – еще больше работы и ответственности. В 1975 г.



П.Ф. Мысик

его назначают начальником Новосибирского отделения дороги, а с декабря 1977 г. он вступил в должность главного инженера Западно-Сибирской магистрали.

Но самым памятным и интересным местом работы для Петра Филипповича, по его словам, стала станция Новосибирск-Главный. Это был пятилетний период его жизни в большом и дружном коллективе. Там были видны результаты коллективного труда. Он встречался с непосредственными исполнителями, с теми, кто двигал и формировал поезда, грузил, ремонтировал пути, контактную сеть, с теми, кто от него зависел и от кого зависел он, потому что: как работает коллектив, таким и будет авторитет руководителя.

П.Ф. Мысик всегда был настойчив и деловит в достижении поставленной цели, глубоко вникая в существо порученного дела. Он всегда находил правильное решение сложных производственных вопросов, проявляя при этом умение выбирать главные задачи, видеть перспективу.



Заседание Совета ветеранов ЗСЖД

Вклад Петра Филипповича в развитие железнодорожного транспорта отмечен высокими государственными и отраслевыми наградами. Самый первый знак – «Ударник Сталинского призыва» Петр Филиппович получил после производственной практики в студенческие годы. Сегодня в числе его наград ордена: «Знак Почета», Трудового Красного Знамени, Октябрьской Революции, знаки: «Заслуженный работник транспорта РСФСР», «Почетный железнодорожник», «40 лет добросовестного труда на железнодорожном транспорте», целый ряд медалей, в том числе полный комплект медалей ВДНХ. Всего – несколько десятков различных наград. Петр Филиппович – почетный профессор СГУПС.

После окончания трудовой деятельности Петр Филиппович в марте 1994 г. возглавил ветеранскую организацию дороги. На этом посту для него начались будни не менее ответственные, чем у нынешних тружеников магистрали. Главная задача дорожной ветеранской организации – оказание всевозможной помощи пожилым людям, особенно престарелым, больным и одиноким, создание нормальных условий жизни для пенсионеров-железнодорожников. Объединяющей и направляющей силой дорожного совета ветеранов войны и труда, который признан одним из лучших на сети дорог России, по сей день является П.Ф. Мысик, его бессменный председатель. Жизненный опыт и авторитет, душевность и скромность обеспечивают Петру Филипповичу глубокое уважение пенсионеров-железнодорожников.

В 2005 г. по решению Законодательного собрания Петру Филипповичу присвоено звание «Почетный гражданин г. Славгорода».

К 25 августа 1994 г. Приказом начальника Западно-Сибирской железной дороги № 37 от 31 мая 1994 г. ликвидированы Карасукское и Барабинское отделения до-



Карта Алтайского отделения после присоединения новых участков

роги. За счет ликвидации отделений были укрупнены Омское, Новосибирское и Алтайское отделения дороги.

Все участки Барабинского отделения включены в состав Новосибирского отделения.

Участки Карасукского отделения Чернак – Осолодино – Хабары и Татарская – Осолодино – Карасук-I – Чебачий переданы в состав Омского отделения, участки Средне-сибирская – Хабары и Карасук-I – Кулунда – в состав Алтайского отделения.

Новые границы отделений установлены: для Омского с Новосибирским – по станции Татарская исключительно; Омского с Алтайским – по станции Карасук-I включительно и Хабары исключительно.

Одновременно в Омское отделение передана Карасукская дистанция электроснабжения.

Как сообщалось в Приказе, изменения организационной структуры были осуществлены «в связи со значительным сокращением объемов работ на дороге, сложным финансовым положением и в целях совершенствования управления перевозочным процессом». Основанием стало постановление Коллегии МПС от 11 марта 1994 г. о мерах по сокращению эксплуатационных расходов и изысканию дополнительных финансовых ресурсов.

Фирменный поезд «Обь»



В сентябре 1994 г. начальником Алтайского отделения назначен В.А. Регер. В связи с этим назначением, на должность председателя территориального комитета профсоюза избрана Н.Д. Бородина, ранее возглавлявшая профсоюзную организацию Алтайской дистанции пути.

В 1994 г. построен новый вокзал станции Коченево.



Вокзал станции Коченево

В 1995 г. получили статус «фирменный» поезда «Обь» сообщением Новосибирск – Адлер и «Томич» сообщением Томск – Москва.

В 1995 г. построено пассажирское здание станции Мочище с постом ЭЦ.



Пассажирское здание станции Мочище

Фирменный поезд «Томич»



Газетная хроника

«Западно-Сибирский железнодорожник», № 62, 1995 г.

Омскому пассажирскому – 60!

Помня мудрую русскую поговорку, что сани для зимы надо готовить летом, в вагонном пассажирском депо на станции Омск еще в жаркую летнюю пору начали готовиться к грядущим холодам. И уже сделано и делается немало. О том рассказал руководителю пресс-центра Омского отделения дороги А. Замотохину заместитель начальника Омского пассажирского депо А. А. СТЕПАНЕНКО.

— Александр Андреевич, многие пассажиры уже заметили, как заметно меняется облик фирменного «Иртыша».

— Хотел бы сказать, что от добра добра не ищут, но мы постоянно ведем работу с тем, чтобы сделать омский фирменный поезд красивее, повысить качество обслуживания в нем. Скажем, «Иртыш» несколько проигрывал другим «фирмам» по внешнему виду. Вот и решили изменить облик его вагонов.

— Однако сделать это непросто. Знаю случай, когда днем проводники подновили линию на борту вагона, а вечером образовались подтеки.

— Чтобы избежать такой неприятности, мы дело поставили на капитальную основу, совместили покраску с другими работами по подготовке к зиме. Для этого каждый фирменный состав по графику на неделю ставится «на прикол» в депо и за него основательно берутся маляры и ремонтники. Ревизуется и латается буквально все: ходовая часть, электрооборудование, системы отопления и водоснабжения. Причем все работы ведутся не вслепую: по каждому вагону имеется обстоятельная информация о всех его слабых местах.

— Александр Андреевич, согласитесь, что никто так хорошо не знает все «болячки» домов на колесах, как их хозяева — проводники.

— Учитываем это, и потому последние бригады в обязательном порядке



ке участвуют во всех этих работах, чтобы с максимальной пользой, к примеру, использовалась высококачественная, яркая финская краска. Покрытие ею вагонов, что называется, «горят».

— Ну ладно, понравился мне «Иртыш». Сяду в вагон, а в нем холодно...

— Не будет такого. Мы загодя создали запас всего, что нужно для качественного ремонта подвижного состава. На ремонте у нас задействованы люди, в большинстве своем являющиеся настоящими профессионалами, так что станут составы «Иртыша» лучше и теплее в них будет обязательно. Так же, как и в других поездах омского формирования. Мы уже наполовину запаслись углем, к концу сентября рассчитываем иметь все нужные 3000 тонн. Решаются вопросы по целому ряду дефицитных запчастей, аккумуляторным батареям.

— Во время своего приезда в Омск министр путей сообщения Рос-

сии Г. М. Фадеев часто спрашивал: «А как это увидит пассажир?» Согласитесь, большинству людей без разницы круглые или квадратные нагревательные элементы используются, работает в вагоне электроотопление или проводник палит в печке уголь. Главное, чтобы было тепло, можно было испить чайку и выспаться на чистой постели, на нормальном матрасе. Очень ценится пассажирами человеческое отношение к ним со стороны людей в железнодорожной форме. Нынешним летом довелось (не на омском поезде) проехать по Уралу. Так там проводников более всего заботило наличие документов, удостоверяющих мою личность. А вот захотелось попить кипяченой воды и... почти не-

тываются в конверт и убираются в сейф. Когда все бригады будут проверены, мы те конверты прилюдно вскроем на Дне проводника и тогда-то определим лучших и худших.

— Знаете, мне кажется не совсем уместным использование определения «худшие» применительно к бригадам «Иртыша», ведь на нем все хорошо работают. И мне думается, что разница между 14 бригадами не очень велика.

— Но она есть. К сожалению, не все действуют в полную силу. Для таких конкурсов — хороший повод пересмотреть отношение к делу. Ведь бригады, занявшие последние четыре места, в течение трех месяцев будут работать только на маршруте Омск — Новосибирск, где за ними контроль будет усилен. Не менее жестко ставим вопрос и по остальным нашим поездам. Руководители бригад, которые окажутся в хвосте, будут убираться с направления, а вопрос о дальнейшей их работе в должности начальника поезда будет решаться руководством резерва проводников.

— Ну это, так сказать, «кнут». Но ведь у хорошего начальника всегда и «пряник» есть в запасе.

— И мы его приготовили. Так бригада, ставшая лучшей на «Иртыше», получит премию в два миллиона рублей. По 100 тысяч целковых получат проводники лучших вагонов.

— Словом, есть смысл постараться. Однако не все зависит от проводников. Много раз приходилось слышать сетования на то, что трудно обзаводиться новой и хорошо сшитой формой...

— Я уже говорил, что мы стремимся все учитывать, решать самые сложные вопросы. К примеру, рассчитываем с помощью руководства Омского отделения решать проблему фирменной одежды для проводников и начальников поездов, чтобы они за нее не платили, как это предусмотрено указанием министра путей сообщения. Обновили мы все распечатки типографским способом сделаны ценники на услуги, которых стало больше. Мы даем пассажирам право выбора.

В 1995 г. образована Алтайская дирекция по обслуживанию пассажиров.



Вокзал станции Барнаул. Зимний сад в зале ожидания

В марте 1996 г. начальником Новосибирского отделения ЗСЖД назначен Александр Витальевич Целько, ранее руководивший станцией Инская.

24 июня 1996 г. создан Омский региональный филиал Западно-Сибирской дирекции по обслуживанию пассажиров (в составе — 5 крупных вокзалов: Омск, Кушино, Исилькуль, Калачинская, Называевская).

В мае 1996 г. в Москве состоялся Всероссийский съезд железнодорожников, принявший «Основные направления развития железных дорог до 2005 г.».

19 июля 1996 г. создан Дорожный центр фирменного транспортного обслуживания (ДЦФТО).

В августе 1996 г. начальником Кемеровской железной дороги назначен Владимир Иванович Старостенко.

Октябрь 1996 г. Торжества по случаю 100-летия Транссиба.

Газетная хроника

«Западно-Сибирский железнодорожник», №89, 1996 г.

ЮБИЛЕЙ ШАГАЕТ ПО МАГИСТРАЛИ

(Репортаж из Новосибирска – 1–2 страница, к 100-летию локомотивных депо Барабинск и Новосибирск – 4 страница).

Коллективу Западно-Сибирской железнодорожной

Уважаемые товарищи, дорогие ветераны! Коллектив Министерства путей сообщения Российской Федерации сердечно поздравляет коллектив Западно-Сибирской железной дороги со знаменательной датой — 100-летием магистрали.

Сооружение центрального участка Транссиба от Челябинска до Новосибирска по размаху работ, решению сложных технических проблем явилось событием уникальным, не знающим в то время аналога в мировой практике. В тяжелейших климатических условиях были возведены железнодорожные пути и сложнейшие инженерные сооружения. Открытие постоянного железнодорожного сообщения ускорило освоение богатейшего региона, исследование его природных богатств, развитие торгово-экономических и культурных связей Сибири с Европейской частью России.

Сегодня Западно-Сибирская железная дорога — это одна из крупнейших высокоорганизованных, технически оснащенных магистралей, которая успешно справляется с поставленными задачами по

обеспечению перевозок. Во многом это связано с внедрением современных технологий, использованием передовых методов и качеством в работе, высокой ответственностью работников магистрали, их творческим отношением к делу. Многие ценные инициативы, зародившиеся на дороге, нашли широкое распространение на сети дорог, а имена ее передовиков, таких, как Н. А. Лузин, В. М. Кузьмин, В. М. Басалаев и другие, известны всей отрасли.

Выражаем большую благодарность всем, кто внес свой вклад в становление дороги, ее развитие и находитесь на заслуженном отдыхе, кто своим самоотверженным трудом, приумножая замечательные традиции предшествующих поколений железнодорожников, обеспечивает сегодня стабильную работу магистрали.

Коллектив твердо убежден, что коллектив дороги успешно справится с задачами, поставленными Всероссийским съездом железнодорожников, и внесет свой достойный вклад в дело улучшения работы железнодорожного транспорта.

С юбилеем вас, труженики и ветераны Западно-Сибирской магистрали! Здоровья, счастья, успехов, благополучия!

Анатолий ЗАЙЦЕВ,
министр путей сообщения
Российской Федерации.

Сердечная благодарность

От имени многолюдного коллектива Западно-Сибирской железной дороги выражаем сердечную благодарность администрации Новосибирской и Омской областей, Алтайского края, городов, районов, руководителям предприятий и организаций, акционерных обществ, Сибирского соглашения командованию войсками Сибирского военного округа, подразделением внутренних дел, общественным организациям, всем нашим гостям от родственных предприятий транспорта, средствам массовой информации за активное участие в проведении мероприятий, посвященных столетию магистрали.

Начальник дороги
А. К. БОРОДАЧ.

ЗАПАДНОСИБИРСКИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК

1 НОЯБРЯ 1996 г., № 89.

Торжества в Новосибирске

(Окончание. Начало на 1 стр.).

Поздравили железнодорожников мэра Новосибирска В. А. Толоконский, первый заместитель командующего войсками СибВО А. Н. Майоров, начальник областного управления милиции А. Н. Сонов, председатель Федерации профсоюзов области В. В. Бабаков, председатель правления Сибирского банка А. А. Султанов, начальники соседних железных дорог — всего более 40 представителей гостевого корпуса.

Завершилось торжество большим концертом коллективов художественного творчества предприятий, учреждений и учебных заведений дороги.

НА СНИМКАХ: (слева) открытие праздничного концерта; А. К. Бородач от имени тружеников магистрали принимает поздравления и подарки; артисты народного театра ДК им. Лобкова (ст. Омск) в костюмах начала века.

Фото В. КРЕЙДЕРА.



Фирменный поезд «Омич»



В 1996 г. реконструирован и капитально отремонтирован вокзал третьего класса станции Называевская. После реконструкции полезная площадь вокзального здания составила 549 кв. м, единовременная вместимость – 300 человек, а пропускная способность – 344,5 тыс. человек в год.



Вокзал станции Называевская, построенный в 1913 г.



Вокзал станции Называевская после реконструкции

В 1996 г. получили статус «фирменный» поезда: «Омич» сообщением Омск – Санкт-Петербург и «Дружба» сообщением Омск – Караганда.

В 1996 г. по сравнению с 1988 г. объемы отправления грузов по ЗСЖД снизились в два раза.

В 1996 г. на станциях Входная, Инская, Алтайская начала производиться сортировка порожних полувагонов.

6 декабря 1996 г.

Указом президента присвоено звание «Заслуженный работник транспорта РФ» Ивану Ануфриевичу Чернову, заместителю начальника Алтайского отделения дороги.



И.А. Чернов

19 декабря 1996 г. Кемеровская железная дорога вошла в состав Западно-Сибирской железной дороги. (Постановление Правительства Российской Федерации от 19 декабря 1996 г. № 1562 «О присоединении Кемеровской железной дороги к Западно-Сибирской железной дороге»).

ИЗДАЕТСЯ С 1920 года

ЦЕНА В РОЗНИЦУ –
ДОГОВОРНАЯ

ЗАПАДНОСИБИРСКИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК

№ 6

24 ЯНВАРЯ 1997 ГОДА

ПЯТНИЦА

По стране

Проблемы урегулирования в Чечне обсудили секретарь Совета Безопасности РФ Иван Рыбкин с министром иностранных дел Евгением Примаковым и директором Службы внешней разведки Вячеславом Трубиновым. Как сообщила пресс-служба Совета Безопасности, были также рассмотрены вопросы, связанные с планом работы СБ на 1997 год.

Государственная Дума приняла в первом чтении проект Федерального закона «Об обеспечении территориальной целостности и неприкосновенности территории Российской Федерации». Необходимость его принятия депутаты обосновали оповещенным повозным вакуумом, кото-

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

от 19 декабря 1996 г. № 1562 г. Москва

О ПРИСОЕДИНЕНИИ КЕМЕРОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ К ЗАПАДНО-СИБИРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

В целях совершенствования структуры управления Федеральным железнодорожным транспортом Правительство Российской Федерации постановляет: Принять предложение Министерства путей сообщения Российской Федерации о присоединении Кемеровской железной дороги к Западно-Сибирской железной дороге.

Председатель Правительства
Российской Федерации
В. ЧЕРНОМЫРДИН.

Внимание: грипп

ЭПИДЕМИЯ НАМ НЕ ГРОЗИТ, НО ОСТОРОЖНОСТЬ НЕ ПОМЕШАЕТ

По стране «гуляет» грипп. По данным российской службы санитарного надзора, практически вся Западная, Центральная Россия и Урал охвачены эпидемией вируса. К счастью, в Сибири пока не наблюдается резких всплесков самой массовой болезни 20-го века. Тем не менее, опасность эпидемии существует.



Руководящий состав Западно-Сибирской железной дороги на съезде железнодорожников в Москве, 1996 г.

Часть 9

ЭПОХА ПЕРЕМЕН

(1997–2006 гг.)

Десятилетие 1997 – 2006 гг. стало периодом не только серьезных технологических прорывов, но и временем принципиальных структурных перемен. Оно началось с объединения Западно-Сибирской и Кемеровской дорог, а завершилось тем, что в начале нового тысячелетия единый на протяжении многих лет организм МПС трансформировался в новую структуру – ОАО «РЖД», соответствующую реальным экономическим условиям.

Разговоры о необходимости реформ железнодорожной отрасли начались практически одновременно с началом рыночных преобразований в России. В 1998 г., в условиях растущего спроса на услуги железнодорожного транспорта, постановлением Правительства РФ была утверждена «Концепция структурной реформы федерального железнодорожного транспорта».

Во главу угла реформы ставилось снижение совокупных народно-хозяйственных затрат на перевозки железнодорожным транспортом через создание условий для демополизации отдельных сфер деятельности железнодорожного транспорта и развитие рыночной конкуренции, сокращение затрат, финансируемых за счет тарифа на перевозки железнодорожным транспортом, введение бюджетного финансирования затрат на удовлетворение общественных потребностей, более гибкой тарифной политики, создания противозатратного экономического механизма деятельности предприятий и организаций железнодорожного транспорта и т. д.

Реорганизация предприятий на ЗСЖД была завершена к апрелю 1999 г. В целом за период с 1997 г. по 1999 гг. были реорганизованы пять локомотивных депо, восемь вагонных, шесть дистанций сигнализации и связи, вычислительной техники, четыре – погрузочно-разгрузочных работ и коммерческих операций, четыре информационно-вычислительных центра, пять дистанций гражданских сооружений, пять путевых машинных станций, четыре дистанции водоснабжения и водоотведения, четыре дирекции по обслуживанию пассажиров, три дистанции пути, четыре отряда военизированной охраны...

Объединение дорог позволило в более крупных масштабах применять новые технологии в организации перевозочного процесса на укрупненном полигоне. Так, например, сортировка порожних полувагонов на годные под погрузку и направляемые в пункты ремонта стала производиться на сортировочных станциях Входная, Инская, Алтайская, что обеспечило заслон потоку неисправных вагонов на подходе к Кузбасу. Ремонт и подготовка полувагонов были сконцентрированы на механизированных пунктах Егозово и Трудоармейская, а 17 маломощных пунктов подготовки ликвидированы. Также был осуществлен переход на удлиненные участки гарантийного проследования грузовых поездов, увеличив их протяженность с 226 до 612 км для порожних вагонов. В 1998 г. началась специализация локомотивных депо по видам деятельности и их укрупнение, что способствовало внедрению передовых технологий.



Механизированный пункт подготовки вагонов на станции Егозово



Объединение дорог позволило высвободить 1410 работников и получить реальный годовой экономический эффект от мероприятий по изменению технологии перевозочного процесса на объединенной Западно-Сибирской железной дороге в размере 108 млн рублей.

Начальник дороги В.И. Старостенко, председатель дорпрофсожа Н.А. Никифоров, заместитель начальника по кадровым и социальным вопросам Е.Н. Кулинич не раз выезжали в коллективы для прямого разговора с людьми, чтобы разъяснить им, что стоит за теми или иными решениями руководства, какие меры будут приняты для социальной защиты и поддержки работников. Высвобождаемым работникам подыскивались рабочие места в других организациях. «Ни один человек не должен остаться за воротами, каждый железнодорожник должен быть уверен в завтрашнем дне», – такова была позиция руководства дороги. Несколько позже была разработана дорожная «Программа занятости работников на 2001 – 2005 гг.», в которой четко прописывался механизм решения этой больной проблемы.

В 1999 г. Западно-Сибирская железная дорога, впервые с 1994 г., «пошла в рост». Так, за пять месяцев 1999 г. прирост погрузки на магистрали составил 10%. Дорога погасила задолженности во внебюджетные фонды территорий. Внедрение новых технологий позволило добиться погрузки

более полумиллиона тонн в сутки. По итогам отраслевого соревнования за IV квартал 1999 г. ЗСЖД была присуждена первая премия Министерства путей сообщения и ЦК профсоюза. Победителями и призерами отраслевого соревнования стали также Кузбасское и Омское отделения, а также четырнадцать предприятий дороги.



18 мая 2001 г. вышло Постановление Правительства РФ № 384 «О программе структурной реформы на железнодорожном транспорте», в котором прописывалось, что реформирование будет проходить в три этапа:

- первый этап – 2001 – 2002 гг.;
- второй этап – 2003 – 2005 гг.;
- третий этап – 2006 – 2010 гг.

Главным итогом **первого этапа** должно было стать создание открытого акционерно-



**Электропоезд «Ласточка»
сообщением
Новосибирск – Новокузнецк**



го общества «Российские железные дороги». Но до того момента предстояло разработать и принять целый ряд законодательных и иных нормативных правовых актов, необходимых для реализации Программы структурной реформы, что и было сделано. В частности были разработаны федеральные законы «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта», Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации; внесены изменения и дополнения в Федеральный закон «О естественных монополиях»; изменения в Налоговый кодекс Российской Федерации и другие правовые акты.

Как отмечалось руководством отрасли, в ходе первого этапа было проведено управленческое и финансовое структурирова-

ние хозяйственной деятельности по видам деятельности, и разработана технология управления инвестиционной политикой ОАО «РЖД».

ЗСЖД стала именоваться: Западно-Сибирская железная дорога – филиал ОАО «Российские железные дороги». Соответствующие изменения были внесены в название всех структур и подразделений дороги.

Первый год реформ был успешным. С самого начала западносибирские железнодорожники оказались в авангарде реформы. Именно ЗСЖД стала инициатором многих пилотных проектов. Их успешная реализация позволила дороге работать лучше, эффективнее. В числе таких проектов – создание пригородных компаний по перевозке пассажиров. Предварительным итогом их работы стало значительное снижение

убыточности пригородных пассажирских перевозок. А новосибирская компания «Экспресс-пригород» впервые в истории железных дорог России вышла на безубыточные показатели.

Для населения важным проектом ЗСЖД стала реализация программы по сближению городов Западно-Сибирского региона. В рамках этой программы на ЗСЖД были введены ускоренные поезда повышенной комфортности, соединившие в единую сеть крупные сибирские города: Омск, Томск, Новосибирск, Новокузнецк, Кемерово, Барнаул. Сегодня эти поезда успешно конкурируют с автомобильным транспортом и позволяют дороге зарабатывать средства, поскольку все маршруты рентабельны.

ЗСЖД реализовала проект по разделению вагонных и локомотивных депо на ремонтные и эксплуатационные. Это позволило существенно повысить интенсивность использования, а также ускорить ремонт вагонного и локомотивного парка.

Возросший грузопоток из Кузбасса – тоже прямое следствие реформирования отрасли. Железнодорожники создали производителям (угольщикам, металлургам) благоприятные условия для отправки грузов, предложив им выгодные тарифы. В итоге производители Кузбасса получили вполне конкурентоспособные цены на свою продукцию.

Одной из важнейших задач для ЗСЖД стало выполнение решений Президиума Госсовета, состоявшегося в августе 2002 г. в Междуреченске под председательством президента РФ Владимира Путина, на котором была принята программа развития и совершенствования технологии работы магистрального и промышленного железнодорожного транспорта на ближайшее десятилетие. В рамках этой программы труженики Западно-Сибирской магистрали совместно с угольщиками Кузбасса реализовали ряд крупных проектов по развитию инфраструктуры железнодорожного транспорта, что позволило существенно увеличить пропускную способность железнодорожных пу-

тей Кузбасского отделения дороги в условиях неуклонного роста грузооборота.

Однако справиться с постоянно возрастающим потоком грузов без применения новых технологий и методов работы уже было нельзя. Год реформ на ЗСЖД был определен как год «прорывных» технологий. В зимний период 2002–2003 гг. западно-сибирские железнодорожники впервые на сети дорог выполнили работы по усиленному капитальному ремонту на Среднесибирском ходу. На ЗСЖД активно применялась новейшая технология укладки путей бесстыковым способом. Передовой опыт Западно-Сибирской магистрали активно изучался и применялся филиалами ОАО «РЖД».



Ремонт пути на участке ПЧ-13

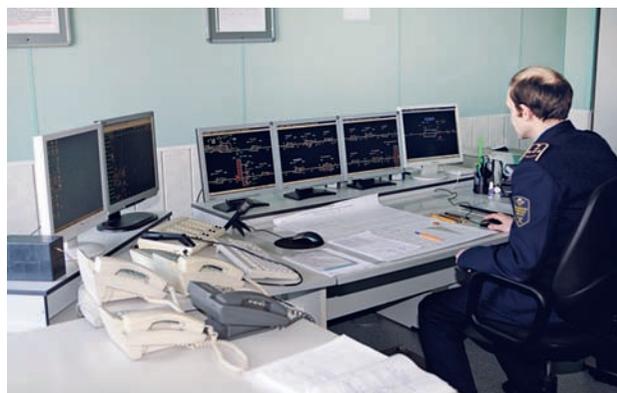
Дорога приросла доходами, достигнув положительных финансовых и производственных показателей. В 2003 г. прирост грузооборота превысил 8%, а пассажирооборота – более 3%. Прирост объемов перевозок достигнут за счет интенсификации производства: производительность труда на ЗСЖД возросла за год на 7,5%.

Второй этап реформы предполагал оптимизацию структуры управления железнодорожным транспортом. Основные задачи: создание акционерных обществ на базе имущества, которым были наделены самостоятельные структурные подразделения ОАО «РЖД», осуществляющие те или иные виды деятельности, открытые для конку-

ренции (ремонт основных средств, подвижного состава, путевой техники; строительство, проектно-изыскательские работы, торговля, снабжение, общественное питание и специализированные грузовые, а также пассажирские перевозки); рост конкуренции в грузовых перевозках; завершение оптимизации структуры управления ОАО «РЖД»; эффективное функционирование систем учета, сформированных на первом (подготовительном) этапе реформирования; сокращение перекрестного субсидирования пассажирских перевозок с помощью созданного на первом этапе механизма поддержки пассажирских перевозок; упорядочение функций федеральных органов исполнительной власти, осуществляющих государственное регулирование в области транспорта.

9 марта 2004 г. МПС России было упразднено Указом Президента Российской Федерации № 314 «О системе и структуре федеральных органов исполнительной власти». Функции упраздненного министерства – федерального органа исполнительной власти переданы Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральной службе по надзору в сфере транспорта и Федеральному агентству железнодорожного транспорта.

Успехи Западно-Сибирской магистрали и в этот непростой период обеспечили ей лидирующие позиции на сети «Российских железных дорог». Занимая по протяженности менее 7% от сети, ЗСЖД в этот период выполняла свыше 20% общесетевой погрузки и восьмую часть сетевого грузооборота. При этом рост грузоперевозок обеспечивался при высоком качестве эксплуатационной работы. Свыше 53% отправок было охвачено маршрутизацией – это самый высокий, лучший показатель среди филиалов ОАО «РЖД». На ЗСЖД была достигнута максимальная участковая скорость – около 50 км/час. Производительность локомотива на дороге – в полтора раза выше среднесетевой. Производительность труда превосходила среднесетевую более чем на 40%.



Поездной диспетчер в Центре управления перевозками Кузбасского отделения

В эти годы на ЗСЖД успешно реализуется среднесрочная инвестиционная программа на 2005–2007 гг. Проектом программы были предусмотрены инвестиции на общую сумму 42 млрд 801 млн руб. Все мероприятия планировались в соответствии с целями и направлениями Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте и Федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России».



Дежурная смена станции Тайга

Итоги 2-го этапа были значительны: в течение 2004–2005 гг. советом директоров ОАО «РЖД» приняты решения о создании 27 дочерних обществ ОАО «РЖД», в том числе по сферам деятельности: производства и капитального ремонта путевой техники; производства средств железнодорожной автоматики и телемеханики; капитального

строительства и проектно-изыскательских работ; ремонта грузовых вагонов; научно-исследовательских и проектно-изыскательских работ; контейнерных грузовых перевозок; перевозок грузов изотермическим подвижным составом; пригородных пассажирских перевозок.

Начали эффективно функционировать системы учета, сформированные на первом этапе реформирования. В целях обеспечения финансовой прозрачности всех видов хозяйственной деятельности отрасли и завершения разделения бухгалтерского учета по видам деятельности в декабре 2004 г. было принято соответствующее постановление Правительства Российской Федерации. Начиная с годовой отчетности за 2004 г., ОАО «РЖД» стало предоставлять информацию о доходах, расходах и результатах финансово-хозяйственной деятельности по отдельным видам деятельности.

Итоги второго этапа структурной реформы железнодорожного транспорта были одобрены на заседании Правительства Российской Федерации 10 ноября 2005 г., где рассматривался вопрос «О ходе реализации структурной реформы на железнодорожном транспорте».

Третий этап – это создание и развитие конкурентного рынка железнодорожных перевозок в 2006 – 2010 гг. В том числе развитие в сфере грузовых перевозок, переход большей части (60% и более) парка грузовых вагонов в частную собственность. А также создание Федеральной пассажирской компании по перевозкам в дальнем следовании, формирование пригородных пассажирских компаний с участием субъектов Российской Федерации, и продажа акций дочерних обществ ОАО «РЖД» частным собственникам с целью привлечения инвестиций в железнодорожную структуру.

1 июля 2006 г. начала хозяйственную деятельность Федеральная пассажирская ди-

рекция, в состав которой вошли 46 пассажирских вагонных депо. После принятия решения о государственной поддержке пассажирских перевозок дальнего следования она должна была трансформироваться в Федеральную пассажирскую компанию.

В 2006 г. на ЗСЖД сохранялась тенденция роста объема перевозок. Увеличения объема грузооборота сибирские железнодорожники добиваются путем интенсификации использования подвижного состава, совершенствованием системы управления и организации труда.

Заметно вырос и объем пассажирских перевозок в дальнем направлении. В это время на Западно-Сибирской магистрали курсировали 11 пар фирменных пассажирских поездов. Активно развивались межобластные пассажирские перевозки.

По итогам сетевого соревнования за III квартал 2006 г. правление ОАО «РЖД» и президиум ЦК профсоюза присудили первые места коллективам Западно-Сибирской железной дороги, а также Кузбасского и Алтайского отделений магистрали. Этого удалось добиться за счет повышения эффективности и качества грузовых и пассажирских перевозок, активной работы по техническому и технологическому перевооружению, обеспечения безопасности движения поездов, укрепления дисциплины и порядка в каждом подразделении. Все эти успехи стали результатом напряженной работы всего коллектива Западно-Сибирской магистрали.



Пассажирские вагонные депо ЗСЖД

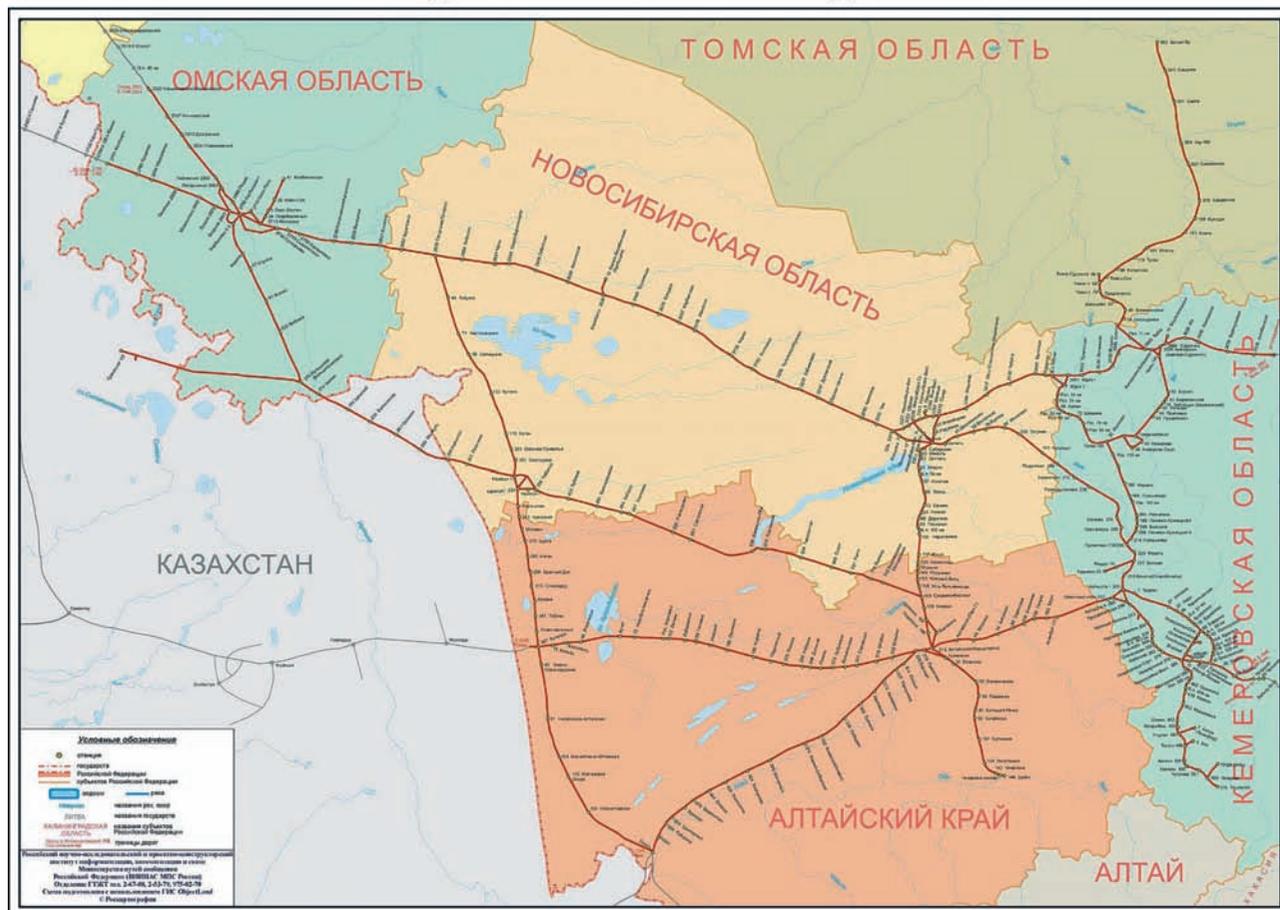
13 января 1997 г. подписано Указание МПС РФ № 9пр-у «О присоединении Кемеровской железной дороги», которое основывалось на соответствующем Постановлении Правительства РФ от 19 декабря 1996 г. № 1562 «О присоединении Кемеровской железной дороги к Западно-Сибирской железной дороге».

В документе подчеркивалось, что объединенная ЗСЖД является правопреемником Кемеровской дороги. Первому заместителю министра Н.Е. Аксененко, заместителям министра А.О. Богдановичу, В.И. Ковалеву, а также начальникам обеих железных дорог: Западно-Сибирской – А.К. Бородачу и Кемеровской – В.И. Старостенко поручалось: осуществить прием – передачу имущества Кемеровской железной дороги в хозяйственное ведение Западно-Сибирской железной дороги по состоянию на 1 января

1997 г.; обеспечить соблюдение трудовых прав и гарантий работников Кемеровской железной дороги, высвобождаемых в связи с ее реорганизацией; обеспечивать бесперебойное и в полном объеме удовлетворение платежеспособного спроса населения и грузоотправителей Кемеровской и Томской областей в перевозках железнодорожным транспортом; не допускать ухудшения качества предоставляемых им услуг в связи с реорганизацией Кемеровской железной дороги. Ряд рекомендаций касался непосредственно процедуры объединения хозяйства двух дорог. Документ был подписан министром путей сообщения А.А. Зайцевым.

22 января 1997 г. вышло Распоряжение Правительства Российской Федерации № 89-р «О начальнике Западно-Сибирской железной дороги», подписанное председателем

ЗАПАДНО-СИБИРСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА



лем Правительства РФ Виктором Черномырдиным. Начальником Западно-Сибирской железной дороги был назначен Владимир Иванович Старостенко, ранее занимавший должность начальника Кемеровской дороги.



В.И. Старостенко

В феврале 1997 г. состоялось фактическое объединение Западно-Сибирской и Кемеровской железных дорог. В течение последующих месяцев все службы были реорганизованы и созданы дирекции с региональными филиалами на всех отделениях дороги.

18 февраля 1997 г. заместителем начальника Западно-Сибирской железной дороги по кадрам и социальным вопросам был назначен Евгений Николаевич Кулинич.

Е.Н. Кулинич родился 18 января 1948 г. в Приморском крае. В 1971 г. окончил Омский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «Вагоностроение и вагонное хозяйство», получив квалификацию инженера путей сообщения-механика. В 1971 – 1978 гг.



Е.Н. Кулинич

Евгений Николаевич трудится в Омском пассажирском вагонном депо – бригадиром электромонтажного и колесного цехов, мастером, инженером-технологом, начальником резерва проводников вагонов, старшим мастером участка текущего ремонта вагонов. В июне 1978 г. был направлен на Кемеровскую железную дорогу, где работал в вагонном депо Кемерово сначала заместителем начальника, затем – главным инженером, а с января 1980 г. до ноября 1982 г. – начальником вагонного депо.

Далее Е.Н. Кулинич там же, на Кемеровской дороге, возглавлял инспекцию при на-

чальнике дороги, был заместителем начальника службы вагонного хозяйства, первым заместителем начальника пассажирской службы. В 1987 г. был избран секретарем партийной организации Управления Кемеровской железной дороги. В апреле 1989 г. назначен заместителем начальника дороги по кадрам и социальным вопросам. К этому периоду трудовой биографии относится первая значимая профессиональная награда – знак «Почетному железнодорожнику», врученный Евгению Николаевичу Приказом министра путей сообщения № 690 от 18 декабря 1991 г.

После слияния Кемеровской и Западно-Сибирской железных дорог, 18 февраля 1997 г. был назначен на аналогичную должность на объединенной ЗСЖД.

Евгений Николаевич работал на посту заместителя начальника Западно-Сибирской железной дороги по кадрам и социальным вопросам до февраля 2010 г.

Насколько простирается «социальная сфера», какова ширина круга забот и ответственности на этом посту, могут рассказать цифры и даже простое перечисление элементов и направлений социальной политики на железной дороге. Ныне численность сотрудников ЗСЖД приближается к 55 тыс. человек. Каждый работающий вправе рассчитывать на полный социальный пакет, составляющие которого обозначены в коллективном договоре. Направления, проекты и конкретные объекты, относящиеся к социальной сфере, затрагивают интересы тружеников магистрали, какой бы статус они не имели: это и работа ветеранских организаций, Благотворительного фонда ЗСЖД, целевая программа «Молодежь ОАО «РЖД», медицинские и оздоровительные учреждения, спортивные коллективы и объекты, негосударственные образовательные и культурные учреждения, детские объекты и пр. ЗСЖД поддерживает тесную связь с профильными учебными заведениями высшего и среднего профессионального образования, выплачивает адресные стипендии молодым людям, выбравшим стезю железнодорожника.

Сегодня на Западно-Сибирской железной дороге действует 15 негосударственных учреждений здравоохранения, среди которых: дорожная клиническая больница на станции Новосибирск-Главный, три отделенческих больницы (на станциях Барнаул, Омск-Пассажирский, Кемерово), пять узловых больниц (на станциях Карасук, Барабинск, Тайга, Белово, Новокузнецк), шесть узловых поликлиник (на станциях Татарская, Томск-II, Алтайская, Рубцовск, Кулунда, Бийск). Труженики дороги могут отдохнуть и поправить здоровье в двух санаториях, шести санаториях-профилакториях, на базе отдыха на Горном Алтае.

Дорога располагает более чем 20 детскими садами, тремя школами-интернатами, четырьмя детскими оздоровительными лагерями и Центром социальной поддержки молодежи и юношества. В Новосибирске и Кемерове действуют детские железные дороги. В Дворце культуры железнодорожников работают десятки народных творческих коллективов, ансамблей и студий. Широко известен новосибирский волейбольный клуб «Локомотив», но спортивные мероприятия – соревнования, турниры проводятся по многим видам спорта, и для их развития на дороге поддерживается соответствующая инфраструктура.

Понятно, что весь комплекс направлений социальной сферы требует постоянного внимания руководства ЗСЖД, и вышеприведенный их обзор свидетельствует о том, что работа велась целенаправленно и постоянно.

О том, что деятельность Е.Н. Кулинича на этих важных направлениях была результативной, свидетельствуют десятки наград, благодарностей и поощрений – государственных, ведомственных, от общественных организаций и территориальных органов управления, врученных ему за годы руководства социальной сферой ЗСЖД.

Среди них – медали Кемеровской и Новосибирской областей, Бронзовая медаль ВДНХ, Почетная грамота Национального Олимпийского комитета России, получен-

ная в 2001 г., медали, знаки и прочие поощрения от МПС и руководства ОАО «РЖД». 17 апреля 2009 г. Указом Президента РФ № 422 за большой вклад в развитие железнодорожного транспорта Евгений Николаевич был награжден медалью «За развитие железных дорог».

Е.Н. Кулинич имеет ученую степень и является академическим советником Российской инженерной академии.

С декабря 2001 г. по март 2012 г. Е.Н. Кулинич был депутатом Новосибирского областного Совета депутатов.

9 апреля 1997 г.

на базе Тайгинского, Беловского и Новокузнецкого отделений Кемеровской железной дороги было создано единое и крупнейшее на сети дорог Кузбасское отделение ЗСЖД. Управление перевозками и оперативное руководство перевозочным процессом велось здесь из нового (первого на дороге) регионального автоматизированного единого диспетчерского центра, что дало значительный экономический эффект. С марта по август 1997 г. отделение возглавлял Василий Васильевич Магдей.

Кузбасское отделение ЗСЖД обслуживает крупнейшие угольные разрезы, рудники, шахты, металлургические предприятия, мощные тепловые электростанции, предприятия химической и машиностроительной промышленности Кузнецкого бассейна, где сосредоточено более 50% сырьевых и энергетических ресурсов России. Протяженность железнодорожных путей составляет более 1600 км.

14 апреля 1997 г.

министром путей сообщения назначен Николай Емельянович Аксененко.

Н.Е. Аксененко



14 апреля 1997 г.

в соответствии с указом МПС № Б-449у ликвидировано Новосибирское отделение дороги.

В течение 1997 г. были созданы два фирменных поезда: «Новокузнецк» сообщением Новокузнецк – Москва и поезд Томск – Таштагол. Организация одного такого поезда стоила порядка 1 млрд рублей. Вложенные средства окупались в течение последующих полутора-двух лет.

Фирменный поезд «Новокузнецк»



Интерьер детского купе



В 1997 г. в Кузбассе было завершено строительство подъездных путей Прокопьевск – Егалак – Тыхтинский – Соколовская (Соколовское угольное месторождение) протяженностью 37 км, и ветки длиной 16 км от этого месторождения до Ерунаковского угольного месторождения (к северу от Новокузнецка).

В 1997 г. построен новый вокзал станции Труновское. Следующая его

реконструкция состоится в 2003 г. Общая площадь вокзала 212 кв. м, единовременная вместимость 20 человек, пропускная способность – 7 тыс. человек в год.



Вокзал станции Труновское

В июне 1997 г. в соответствии с указом МПС от № Б-449у от 14 апреля 1997 г. для повышения эффективности работы пассажирского хозяйства была создана Западно-Сибирская дирекция по обслуживанию пассажиров, которая объединила весь пассажирский комплекс дороги.

Реорганизация пассажирского хозяйства дороги началась с 1987 г. по указанию МПС. Были созданы Омская и Новокузнецкая дирекции по обслуживанию пассажиров. В 1992 г. была образована Новосибирская дирекция, а в 1995 г. – Алтайская.

В состав Западно-Сибирской дирекции по обслуживанию пассажиров вошли Алтайский региональный филиал, Омский и Новосибирский филиалы, а также Кузбасская дирекция, ставшая дочерним предприятием со статусом юридического лица.

В состав дирекции вошли 43 вокзала, из них 2 внеклассных (Новосибирск-Главный и Омск), 3 вокзала первого класса (Барнаул, Новокузнецк, Томск), 5 вокзалов второго класса (Кемерово, Барабинск, Карасук, Белово, Тайга) и 33 вокзала третьего класса; кроме того, сюда вошло 270 пассажирских зданий и павильонов.

Пассажирское хозяйство выделялось из структуры ЗСЖД с целью перевести его на самостоятельный баланс и привести в соответствие доходную и расходную части.

СТАРОСТЕНКО Владимир Иванович

Начальник Западно-Сибирской железной дороги с января 1997 г. по июнь 1999 г. и с октября 1999 г. по февраль 2002 г.

Владимир Иванович Старостенко родился 2 сентября 1948 г. в городе Татарске Новосибирской области.



Жизнь большинства жителей районного центра так или иначе была связана с железной дорогой. Закономерно, что после окончания местной школы-семилетки Владимир Старостенко поступил в железнодорожный техникум.

«В Томском техникуме у нас были прекрасные учителя, – вспоминал Владимир Иванович, – Петр Иванович Филиппов преподавал «станции и узлы» и «организацию движения». Он нас в одно из первых же занятий повел на станцию Томск-II показать, какие там виды стрелок, как работают маневровые локомотивы и как путь устроен. За те основы, которые он заложил, я ему всю жизнь благодарен».

По окончании учебы в Томском железнодорожном техникуме он вернулся на малую родину, где начал работать дежурным по станции Татарская. Не прошло и двух лет, как Старостенко доверили пост заместителя начальника той же станции. В этой должности он проработал шесть лет, параллельно получая высшее образование.

В 1975 г., после успешного окончания НИИЖТа, В.И. Старостенко получил направление на Омское отделение Западно-Сибирской железной дороги. Здесь он сначала поработал в должности ревизора отдела движения, но вскоре его назначили главным инженером сортировочной станции Входная.

Это было и большим испытанием, и бесценной школой.

Во второй половине 1970-х годов пульс Западно-Сибирской бился учащенно. Грузонапряженность здесь была вдвое выше средней по сети дорог. На дороге шла реконструкция нескольких десятков станций, в том числе и сортировочных. Усиливались их перерабатывающие мощности, удлинялись пути. На 170-километровом электрифицированном участке Иртышская – Входная были проложены вторые пути, а станция стала использоваться как сортировочная. Она только-только была перестроена и превращена в крупнейшую «фабрику маршрутов»:

восемь приемочных путей, горка, 30 подгорочных и 12 путей в парке отправления ждали запуска в работу. Тогда-то и пришел сюда Старостенко.

«Нужно было подготовить всю основную нормативную документацию – техническо-распорядительный акт станции и инструкции, – рассказывал в одном из интервью Владимир Иванович. – Опыта такого не было, зато энтузиазма хватало. Я съездил на крупнейшие сортировочные станции Западно-Сибирской дороги Инская и Алтайская, посмотрел, как они работают, посоветовался со специалистами. Набрали людей, обучили и запустили Входную. Поначалу много вагонов на горке побили, опыта-то маловато у всех было. Но главное, без жертв, а работа скоро вошла в колею».

Станция заработала, а молодой главный инженер пошел на повышение – в декабре 1989 г. руководство Омского отделения дороги назначило его начальником станции Карбышево-I. Старостенко и здесь оказался на острие преобразований и сумел проявить себя как технически грамотный, энергичный, инициативный специалист, хорошо понимающий стоящие перед ним задачи. В течение последующих трех лет станция выходила победителем во всеобщем социалистическом соревновании. За успешную и плодотворную работу начальнику станции Карбышево-I В.И. Старостенко был награжден именными часами от министра путей сообщения.

9 августа 1983 г. В.И. Старостенко был назначен начальником грузового отдела, а еще через два месяца – начальником отдела движения Омского отделения Западно-Сибирской железной дороги.

Дальнейшая карьера развивалась столь же стремительно. В конце 1980-х годов руководство назначило Владимира Ивановича Старостенко первым заместителем начальника Омского отделения дороги. Но как только в 1990 г. возникли управленческие проблемы на Новосибирском отделении, и здесь было решено сменить начальника, самой оптимальной кандидатурой на эту должность оказался В.И. Старостенко.

Возглавив коллектив одного из самых грузонапряженных на Транссибе отделений, Владимир Иванович активно взялся за проведение комплекса работ по усилению мощности пути, совершенствованию работы подвижного состава. В годы его руководства Новосибирское отделение, несмотря на крайне тяжелую экономическую обстановку, достойно решало непростые задачи. А в декабре 1995 г. В.И. Старостенко стал главным ревизором по безопасности движения, заместителем начальника Западно-Сибирской железной дороги.

Через полгода, в августе 1996 г., на Кемеровской железной дороге случилось крупное ЧП: крушение с человеческими жертвами. Срочно потребовалась замена начальника Кемеровской дороги. В такой момент дороге нужен был руководитель крепкий, волевой, даже жесткий, способный быстро наладить дело. И 11 августа 1996 г. В.И. Старостенко получил назначение на должность начальника Кемеровской железной дороги.



В.И. Старостенко на юбилейных торжествах на станции Тайга

На повестке дня в тот период стояло выполнение решений Всероссийского съезда железнодорожников, состоявшегося в мае того же года и принявшего «Основные направления развития и социально-экономической политики железнодорожного транспорта на период до 2005 г.». Западно-Сибирская и Кемеровская дороги оперативно разработали собственные программы по реализации «основных направлений», фактически являвшиеся планами напряженной работы по сохранению дорог и их развитию.

Но если Западно-Сибирская магистраль, несмотря на немалые трудности, еще работала достаточно устойчиво, то Кемеровская, как самая большая из погрузочных дорог, погрязла в больших и малых проблемах, решить которые собственными силами уже вряд ли могла.

Штурмовое и сумбурное внедрение рыночных реформ привело к тому, что обе дороги взаимно ослабляли друг друга. Изменение масштабов и географии хозяйственных связей, взаимные неплатежи «подрубили» грузопотоки, значительно снизили объемы перевозок, что повлекло за собой

целый ряд негативных последствий, в том числе большие задолженности по заработной плате, ослабление трудовой дисциплины, рост количества «нештатных ситуаций»... Объединение двух западносибирских магистралей было вопросом времени.

Предприниматели и власти Кузбасса, конечно, были против такого решения. Они категорически не хотели отдавать «свою» дорогу. Тогда решено было создать комиссию из представителей обеих дорог и регионов. И комиссии удалось доказать, что без объединения все останутся в проигрыше. Инфраструктура не используется на полную мощность, вагоны простаивают, прибыль теряется – замкнутый круг, и он все больше сужается. А если дорогу укрупнить, со многими «узкими местами» удастся справиться.

19 декабря 1996 г. было принято постановление «О присоединении Кемеровской железной дороги к Западно-Сибирской железной дороге». А 23 января 1997 г. приказом министра путей сообщения по личному составу начальником объединенной дороги был назначен Владимир Иванович Старостенко. Большую помощь ему оказывало МПС и, в первую очередь, ставший тогда уже министром Н.Е. Аксененко.

Это были очень непростые годы для всех отраслей экономики. Шахтерам долгое время не выплачивали зарплату, и они... сели на рельсы и остановили Транссиб. Трое суток они жили на путях и требовали одного – отдать заработанные деньги. Неизвестно, во что вылилось бы отчаяние этих людей. Министр путей сообщения Николай Емельянович Аксененко



Рабочее совещание

и начальник дороги Владимир Иванович Старостенко лично прибыли решать вопрос. Побывали в трех основных точках, разговаривали с людьми. Те им поверили и поняли их. Обещания выплатить долги по зарплате были исполнены. Дорога снова заработала.

В связи с глобальным падением производства грузооборот Западно-Сибирской в тот период упал более чем вдвое. Сократились и пассажирские перевозки. Из-за падения объемов работы дороги оказались «лишними» не только вагоны – пути, даже целые направления. Возникла «избыточность» рабочей силы и дефицит денежных средств, в том числе на заработную плату. Их не хватало на проведение плановых ремонтов даже грузонапряженных путей. На дорогу давно не поступали новые локомотивы. Ремонт старых тоже стал проблемой. Новые условия требовали свежих решений, новой технологической, финансовой и кадровой политики.

Огромное внимание Владимир Иванович уделял структурной перестройке дороги. В 1997 г. перестали существовать Тайгинское, Беловское и Новокузнецкое отделения, и на их базе было создано единое и крупнейшее на сети дорог Кузбасское отделение. Управление перевозками и оперативное руководство перевозочным процессом велось здесь из нового (первого на дороге) регионального автоматизированного диспетчерского центра, что дало значительный экономический эффект.

Для стабилизации финансово-экономического положения дороги была составлена и реализована программа по оптимизации расходов и повышению доходов. В.И. Старостенко продолжал настойчиво заниматься реорганизацией предприятий дороги, понимая, что главное в экономической политике на данном этапе – сокращение расходов и повышение производительности труда.

Расходы на содержание жилищно-коммунального хозяйства, медицинских учреждений, объектов соцкультбыта становились тяжелыми финансовыми гирями для магистрали, поэтому с 1997 г. дорога приступила к передаче жилья и объектов коммунально-бытового назначения в муниципальную собственность.

Чтобы повысить эффективность работы подразделений магистрали, закрывались «лишние» станции, приводилась в соответствие численность контингента с объемами выполняемых работ на оставшихся. Но, принимая даже самые «революционные» решения, В.И. Старостенко старался не резать «по живому». Каждый шаг, касающийся структурной перестройки, тщательно просчитывался.

«Больно, конечно, больно разрушать то, что наработано предыдущими поколениями, – призна-

вался сам Владимир Иванович. Но иного выхода, как он был твердо убежден, на тот момент не существовало. И хотел, чтобы люди его тоже поняли и поддержали.

В марте 1997 г. в газете «Западносибирский железнодорожник» появляется первое «Обращение начальника дороги» (впоследствии такие «обращения» станут традиционными и одной из действенных форм работы с коллективом), где В.И. Старостенко, обращаясь к ветеранам труда, говорит:

«...Отдавая дань вашему многолетнему труду, прошу вас проявить понимание проблем коллектива магистрали. Ваши младшие товарищи, ваши дети и внуки нуждаются в работе как возможности реализоваться в качестве личности и просто получить средства к существованию... Уверен, что с вашим уходом на заслуженный отдых не порвутся крепкие связующие нити между вами и родным коллективом... Выражаю уверенность в том, что в коллективах дороги в ближайшее время будет сделано все возможное для скорейшего и максимально щадящего для ветеранов высвобождения работающих, сохранения при любых обстоятельствах нормальной рабочей атмосферы и обстановки взаимопонимания».

Большинство пенсионеров этот призыв восприняли с пониманием.

Открытость, откровенность в работе и отношениях с людьми, умение и желание вести с ними прямой диалог, проясняющий взгляды и позиции, стали, пожалуй, одной из самых ярких и привлекательных черт руководящего стиля В.И. Старостенко.



Текущие вопросы решались на местах

Сам предельно ответственный, дисциплинированный, но и требовательный человек, Старостенко высоко ценил высокопрофессиональных специалистов, способных отвечать за доверенное дело. «Когда ра-

ботаешь с такими людьми, – говорил он, – и целей поставленных достигнешь, и порядок будет».

Многие на Западно-Сибирской запомнили В.И. Старостенко как руководителя подчас предельно жесткого, но вряд ли кто вправе посотовать, что был наказан начальником дороги безосновательно, незаслуженно. Его называли максималистом, идущим всегда только вперед...

Структурная перестройка довольно скоро стала приносить свои плоды. Она позволила в более крупных масштабах применять новые технологии в организации перевозочного процесса, что, в свою очередь, давало серьезный экономический эффект.

В.И. Старостенко выступил инициатором новой формы правовых отношений – тройственных соглашений между дорогой, региональными властями и МПС, начало которым было положено заключенным в июле 1997 г. Генеральным соглашением между Министерством путей сообщения, Западно-Сибирской железной дорогой и администрацией Кемеровской области. Затем деловые отношения удалось наладить с администрациями других областей Западной Сибири, что вполне закономерно, поскольку экономическая, хозяйственная, да и социальная жизнь этих регионов во многом зависит от деятельности железнодорожников.

Почти три года напряженной и кропотливой работы объединенной магистрали доказали, что решение о слиянии Кемеровской и Западно-Сибирской дорог было абсолютно правильным. Эксплуатационные показатели ее работы оказались наилучшими за все время существования магистрали и превысили среднесетевые. За победу Западно-Сибирской в соревновании железных дорог России в 1998 г. министр на торжественном заседании по этому поводу вручил В.И. Старостенко Памятный знак и Почетный диплом МПС и ЦК профсоюзов железнодорожников и транспортных строителей.

По итогам отраслевого соревнования за первый и четвертый кварталы 1999 г. Западно-Сибирской были присуждены первые премии Министерства путей сообщения и ЦК профсоюза. Победителями и призерами отраслевого соревнования стали также Кузбасское и Омское отделения и четырнадцать предприятий дороги.

Поздравляя коллектив магистрали с заслуженной победой, замминистра МПС В.Т. Семенов отметил, что Западно-Сибирская является ныне самой крупной и решающей магистралью страны, обеспечивающей 12% общесетевого грузооборота и 18% – отправления грузов.

В 1999 г. министр путей сообщения Николай Аксененко стал первым заместителем председателя правительства, и 29 мая 1999 г. указом президента Российской Федерации Владимир Иванович Старостенко был назначен министром путей сообщения. Случай был беспрецедентный, чтобы начальника дороги без всякой «обкатки» в министерстве сразу сделали министром. Но спустя четыре месяца в правительстве происходят очередные передвижения, и Аксененко возвращается в министерское кресло, а Старостенко – на родную дорогу.

№ 40 1 – 3 июня 1999 г. Распространяется в Новосибирской, Омской, Кемеровской, Томской областях и

По стране

В Ельцин направил приветствие участникам Международной форума соотечественников «А.С. Пушкин и русская культура за рубежом».

От реализации поступившей в Россию иностранной гуманитарной помощи в целом планируется вынуть 17 миллиардов рублей, все эти деньги будут затем перечислены в Пенсионный фонд России и пойдут на погашение задолженности по выплатам пенсий, заявила заместитель председателя правительства России В. Матвиенко.

Страна отметила 110-ю годовщину со дня рождения выдающегося авиаконструктора Игоря Сикорского. В Политбюроном музее столицы состоялось торжественное заседание, посвященное юбилею.

Вклад И.Сикорского в развитие отечественной и мировой авиации трудно переоценить. Им созданы первые российские самолеты практически всех существовавших до революции классов, первые русские авиационные двигатели, авиационное оборудование и вооружение. Учеными его творчеством в России не имелись аналогов: микромоторы, реактивные самолеты «Русский витязь» и «Илья Муромец», первые русские истребители, штурмовики, вертолеты – тоже дельцы И.Сикорского.

После революции он вынужден был покинуть Родину. В США ему удалось создать авиационную фирму «Сикорский», которая в скором времени становится одной из ведущих в американском самолетостроении (на газете «Гудзон»).

По региону

Для ознакомления с положением дел во всех отраслях кузбасской промышленности

Наш земляк — министр путей сообщения!



Указом президента РФ от 29 мая 1999 года №675 Владимир Иванович Старостенко назначен министром путей сообщения РФ.

Первая полоса газеты «Транссиб», № 40, 1999 г.

Дорога в тот период вышла на совершенно новый уровень содержания своих технических средств. На базе концепции развития локомотивного хозяйства Западно-Сибирской дороги на 1998 – 2000 гг. внедрялась более прогрессивная система ремонта тягового подвижного состава, в основе которой были укрупнение и специализация локомотивных депо по видам ремонта с использованием современных диагностических комплексов и передовых технологий.

Все увереннее входили в жизнь предприятий магистрали также и новые эксплуатационные, ресурсосберегающие и информационные технологии. Кардинальные перемены происходили в путевом хозяйстве, которое переводилось на механизированные методы ремонта. С этой целью пришлось перепрофилировать ряд депо для создания мастерских по ремонту путевых машин. Продолжалось совершенствование системы управления всем перевозочным процессом. Был создан единый центр управления перевозками (ЕДЦУ), на базе которого вскоре появился в Новосибирске Региональный центр

управления перевозками (ЦУПР), что позволило улучшить оперативное управление обслуживания локомотивов и локомотивных бригад на удлинённых плечах.

Начиналось активное внедрение телекоммуникационных компьютерных технологий на основе волоконно-оптических линий связи, имеющих большие разрешительные способности, для концентрации управления перевозками...

За два с небольшим года В.И. Старостенко, поддерживаемый коллективом, изменил лицо Западно-Сибирской железной дороги, увеличил ее производственные возможности.

За 2000 г. показатель отправления грузов, в сравнении с минувшим, возрос на 19,5 млн т. Почти на 16% увеличился грузооборот, и на 14% – производительность труда. Одной из самых низких на сети снова стала себестоимость перевозок. Всего же теперь Западно-Сибирская магистраль перевозила более 12% грузов всех российских железных дорог.

К 2000 г. Западно-Сибирская дирекция по обслуживанию пассажиров формирует десять фирменных поездов с высоким уровнем сервиса. А для удобства пригородных пассажиров еще в августе 1998 г. решением В.И. Старостенко была впервые в России создана компания пригородных пассажирских перевозок – ОАО «Экспресс-пригород», благодаря которой перевозки эти перестали быть убыточными, повысился уровень обслуживания и комфорта, появились удлинённые маршруты электричек и т. д. В том же году Западно-Сибирская железная дорога стала лауреатом всероссийского конкурса «Российская организация высокой социальной эффективности».

Большое внимание В.И. Старостенко уделял кадровой политике. Велась интенсивная работа по укомплектованию предприятий дороги высококвалифицированными кадрами. Постоянно увеличивалось количество молодых специалистов. За те пять лет, что В.И. Старостенко руководил магистралью, были трудоустроены более трех тысяч выпускников высших и средних учебных заведений. Целевая подготовка обеспечивала потребность линейных предприятий в кадрах на перспективу на основе адресного заказа по обучению и трудоустройству специалиста.



В едином диспетчерском центре управления перевозками ЗСЖД

В 2001 г. дорога дважды становилась победителем отраслевого соревнования. Ее авторитет и в МПС, и на других магистралях был очень высок. И в начале XXI века Западно-Сибирская прочно заняла свое место в числе лучших дорог страны.

В начале февраля 2002 г. правительство приняло решение назначить В.И. Старостенко начальником Московской железной дороги. Он и здесь, на столичной дороге, проявил себя как новатор. Вскоре появились пригородные «Спутники», затем «аэроэкспрессы» от вокзалов к аэропортам. Дорога динамично развивалась.

Последние годы своей трудовой биографии В.И. Старостенко работал в должности советника президента ОАО «РЖД», где его богатейший опыт оказался очень кстати.

Торжественно провожая Владимира Ивановича на заслуженный отдых, президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин сказал о нем много теплых и лестных слов и вручил ему высшую награду отрасли – знак «Почетный железнодорожник», уже второй в биографии Старостенко.

За свой многолетний добросовестный труд В.И. Старостенко был удостоен целого ряда наград: орден Почета (1998 г.), орден «За заслуги перед Отечеством» IV степени (2008 г.), знак отличия «За заслуги перед Московской областью» (2008 г.), медаль «150 лет железнодорожным войскам России». В.И. Старостенко – Заслуженный работник транспорта Российской Федерации, лауреат международной премии Фонда Андрея Первозванного.



Коллектив работников аппарата управления Западно-Сибирской дирекции по обслуживанию пассажиров

Возглавил Западно-Сибирскую дирекцию по обслуживанию пассажиров заместитель начальника дороги Анатолий Николаевич Ищенко.



Современное здание вокзала станции Чаны

Интервью с А.И. Ищенко в газете «Транссиб», № 117, 1997 г.

В 1997 г. реконструирован вокзал станции Чаны, построенный в 1971 г. После реконструкции общая площадь здания составила 1031 кв. м. Единовременная вместимость вокзала — 300 человек, пропускная способность — 135 тыс. человек в год.

В 1997 г. в соответствии с Приказом начальника дороги от 18 апреля 1997 г. № 41 Н образованы железнодорожные опорные станции, входящие в состав ЗСЖД как обособленные структурные подразделения (филиалы), находящиеся в оперативном подчинении службы перевозок ЗСЖД.

В июне 1997 г. после капитального ремонта открылся второй этаж вокзала Новосибирск-Главный.

Реконструкция длилась три года и закончилась в 2000 г.

Масштабная реконструкция вокзала Новосибирск-Главный осуществлялась по проекту института «Сибжелдорпроект». В работе над проектом реставрации принимали участие архитекторы А. З. Гайдуков, Е. И. Почивалов, И. Башкиров, главный инженер проекта А.В. Розуменко. Они опирались на материалы архива Западно-Сибирской железной дороги: рабочие чертежи, разработанные в 1934–1938 гг. Горстройпроектом, Сибтранспроект, изучали фотоматериалы. Предусматривалось максимально полное восстановление внешнего облика здания

В процессе реставрационных работ были воссозданы: первоначальное покрытие камневидной штукатуркой серого цвета на наружных стенах первого этажа; цветовое решение фасадов; мраморная облицовка стен; отреставрированы все потолочные и настенные рельефы.

Реконструкция затронула и Восточный зал вокзала. После исследования архивных чертежей и фотографий было решено вос-

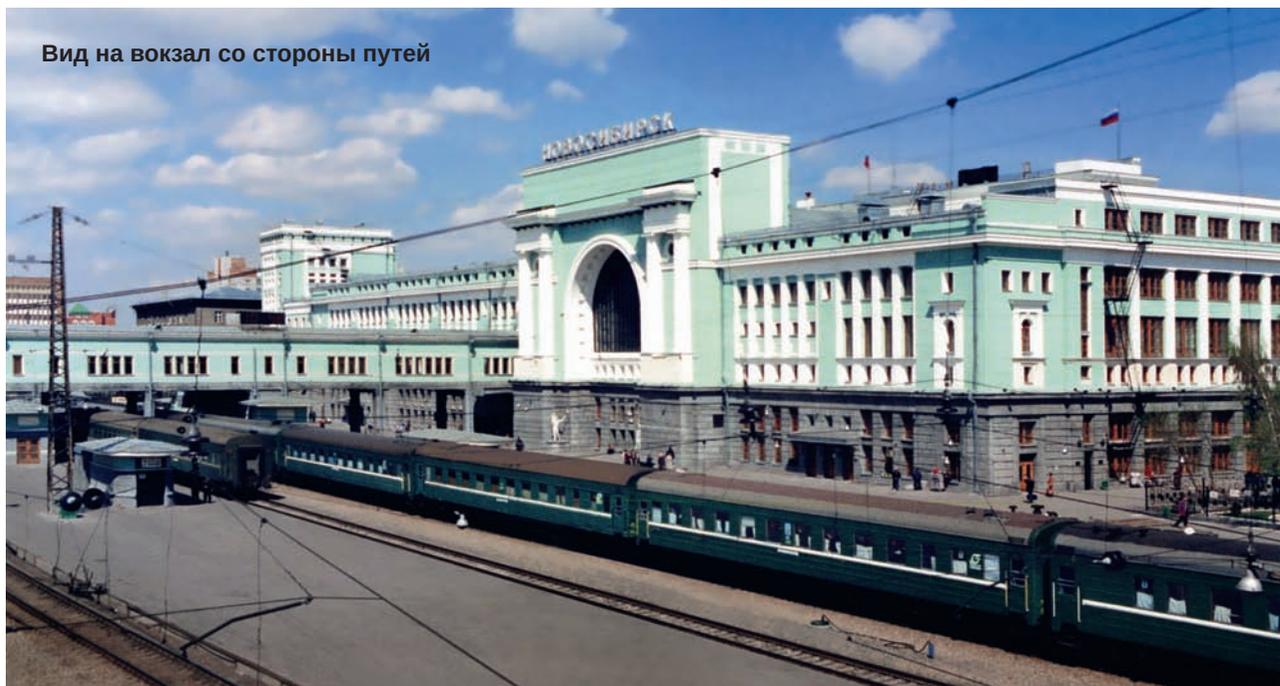
становить заложенные порталы на Иркутском торце зала, была обновлена мраморная облицовка центральной лестницы зала, заменены стершиеся, утратившие форму гранитные ступени.

Центральная люстра потолка Восточного зала воссоздана по сохранившейся архивной фотографии и архивным чертежам.

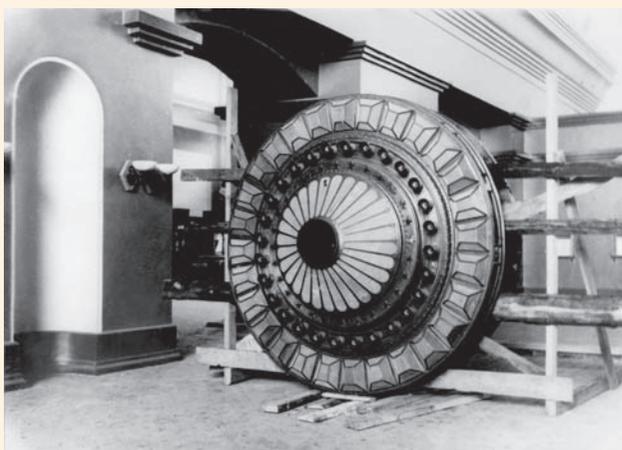
Во время реконструкции залов первого этажа вокзала были воссозданы многие элементы, утраченные в процессе предыдущей реконструкции, проводившейся в 70-х годах прошлого века: кессонные потолки, потолочные розетки, порталы с восстановлением рельефных обрамлений, оконные и дверные блоки, решетки, ограждения, люстры, бра и т. п. Была также демонтирована поздняя двухэтажная пристройка в центральном вестибюле, раскрыты и реставрированы два подземных перехода со своими главными лестницами. Кроме того, в здании вокзала полностью воссозданы из дуба все оконные и дверные блоки на основе архивных чертежей с воспроизведением стилистики утраченных элементов.

Один из крупнейших в стране, вокзал Новосибирск-Главный является памятником истории архитектуры 30-х годов XX века.

Вид на вокзал со стороны путей



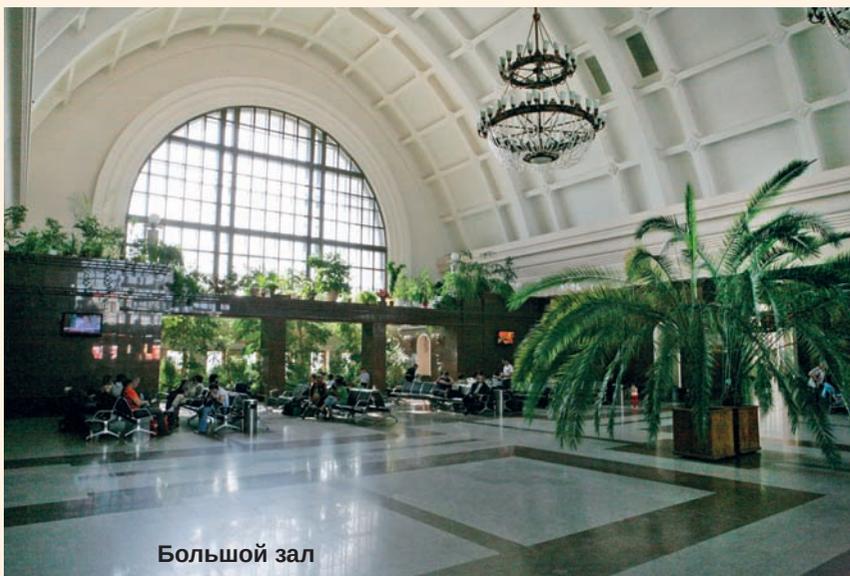
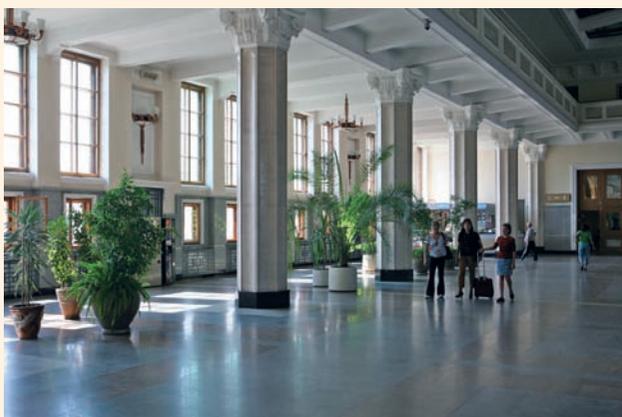
Вокзал Новосибирск-Главный



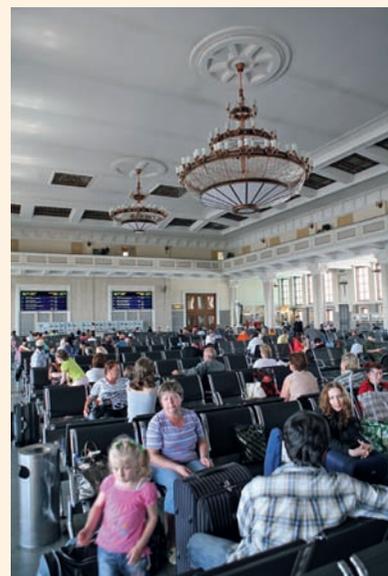
Люстра перед монтажом, 1939 г.



Зал ожидания



Большой зал



Вокзал внеклассный, общая площадь 30 343 кв. м., единовременная вместимость 4000 человек. Ежегодно он обслуживает 16 млн пассажиров. Проведенная реконструкция превратила вокзал в огромный комплекс, оказывающий все виды необходимых услуг. Обновленные помещения отвечают современным требованиям и обеспечивают комфортные условия для пассажиров.

28 июня 1997 г. в Сибирском государственном университете путей сообщения встретились ректоры российских транспортных вузов. Одна из главных целей совещания – обсуждение программы функционирования высших учебных заведений МПС на 1997–2000 гг. Программа предусматривала рациональное закрепление десяти отраслевых вузов за железными дорогами страны в области подготовки инженерных кадров, приведение объема и структуры подготовки специалистов в соответствии с потребностью отрасли, укрепление материально-технической базы, модернизацию парка вычислительной техники. В работе совещания участвовал министр путей сообщения Н.Е. Аксененко.



Приезд министра в Сибирский государственный университет путей сообщения совпал с Днем выпускника. Впервые за всю историю СГУПСа – НИИЖТа – НИВИТа руководитель отрасли собственноручно вручил отличникам «красные» дипломы, а с некоторыми из них побеседовал в кабинете ректора. Такое внимание Николая Емелья-

новича к СГУПСу не случайно: ровно 25 лет назад он сам окончил этот вуз.

В июне 1997 г. в целях совершенствования структуры управления строительным производством, снижения производственных расходов, повышения производительности труда и конкурентоспособности строительного-монтажного треста бывшей Кемеровской дороги был реорганизован путем присоединения его к строительному-монтажному тресту ЗСЖД. Это было сделано на основании Федерального закона «О федеральном железнодорожном транспорте» и указания МПС № Б-342У от 20 марта 1997 г.

В августе 1997 г. начальником Новосибирского отделения Западно-Сибирской железной дороги назначен Алексей Ефимович Безденежный. Он сменил на этом посту А.В. Целько, и руководил отделением до мая 1999 г. До назначения занимал должность главного инженера Новосибирского отделения. Указом Президента РФ № 1654 от 6 декабря 1996 г. ему было присвоено почетное звание «Заслуженный работник транспорта РФ».



А.Е. Безденежный

В 1997 г. Приказом начальника ЗСЖД № 66 Н Каменская дистанция сигнализации, связи и вычислительной техники была переподчинена Алтайской дистанции. Длина обслуживаемого участка составила 608,6 км, куда вошло 33 станции, 850 стрелок (в том числе 35 горочного комплекса), 1855 км кабельных линий.

В июле 1997 г. впервые заключено Генеральное соглашение между Министерством путей сообщения и администрацией Кемеровской области. Соглашение в дальнейшем ежегодно продлевалось с учетом изменений и дополнений, вызванных колебанием цен на мировом рынке и изменением условий тарифной политики, а также расширением взаимных обязательств.



Позже были подписаны аналогичные соглашения с администрациями других сибирских регионов.



В октябре 1997 г.

Александр Витальевич Целько назначен заместителем начальника Западно-Сибирской железной дороги – начальником Кузбасского отделения дороги.

А.В. Целько

В 1996 – 1997 гг.

был проведен капитальный ремонт вокзала станции Барнаул. Здание вокзала первого класса было построено в 1960 г.



Вокзал станции Барнаул

В ноябре 1997 г.

в соответствии с постановлением Правительства РФ и приказом начальника Западно-Сибирской железной дороги началась передача объектов социальной и инженерной сферы го-

сударственным и муниципальным органам управления.

Были переданы часть жилого фонда, 80 котельных, часть тепловых, водопроводных и канализационных сетей, газовых коммуникаций. Произошла реорганизация органов здравоохранения, отделов рабочего снабжения.

В 1997 г.

приказами МПС и начальника Западно-Сибирской железной дороги локомотивное депо станции Рубцовск преобразовано в предприятие по ремонту и эксплуатации путевых машин (ПМРЭПМ). Начальником предприятия был назначен Александр Самойленко.



Работники Рубцовского ПМРЭПМ – Василий Мартыненко и экипаж его машины

15 мая 1998 г.

Постановлением Правительства России № 448 утверждена «Концепция структурной реформы федерального железнодорожного транспорта», в которой были определены основные задачи и цели перестройки отрасли.

22 апреля 1998 г.

по территории Западно-Сибирской железной дороги проследовал демонстрационный контейнерный поезд-мост «Восток – Запад».

Для подтверждения конкурентоспособности Транссибирской магистрали, в первую очередь, в сравнении с морскими маршрутами, 24–27 февраля 1998 г. в МПС России при участии заинтересованных стран Азиатско-Тихоокеанского региона и Европы

была проведена международная конференция по осуществлению Демонстрационного проекта по контейнерным перевозкам в северном коридоре Трансазиатской железной дороги. Цель проекта – показать возможности Транссиба по доставке грузов в самые короткие сроки при полной их сохранности и низких тарифах.



Событие недели

21-22 апреля демонстрационный контейнерный поезд проследовал по территории Западно-Сибирской железной дороги. В 0.20 местного времени поезд принял станция Иская. Здесь бригаду Тайгинского локомотивного депо сменили барабинцы: машинист В.М.Внуковский, помощник М.И.Герасимов и машинист-инструктор К.А.Болдуев. На снимке: контейнерный поезд; машинист В.М.Внуковский. Фото В.КРЕЙДЕРА.

Газета «Транссиб», № 30 от 24 апреля 1998 г.

В соответствии с решением конференции 17 марта из Находки в Москву и далее в Финляндию стартовал опытный контейнерный поезд, который полностью выполнил возложенные на него задачи. А самое главное, оправдал «скоростной вариант» проекта: при фактически одинаковых тарифах на перевозку контейнера сушей и морем транспортировка по Транссибу оказалась на 15–17 суток быстрее.

19 мая 1998 г. впервые в России создана компания пригородных пассажирских перевозок – ОАО «Экспресс-пригород». Через достаточно короткий период пригородные перевозки перестали быть убыточными. Повысился уровень обслуживания и комфорта пассажиров. Появились удлиненные маршруты электричек.

Сегодня компания «Экспресс-пригород» – совместное предприятие ОАО «РЖД» (51% акций), администрации Новосибирской области и мэрии Новосибирска. Компания является крупнейшим за Уралом пригородным перевозчиком. В год компания перевозит более 20 млн пассажиров. Генеральный директор

«Экспресс-пригорода» – Екатерина Леонидовна Куфарева.



Е.Л. Куфарева

В 1998 г.

в подразделения ЗСЖД поступила новая путевая техника. В том числе щебнеочистительные, уборочные и кюветоочистительные машины, электробалластеры и балластоуплотнители. К 2000 г. на дороге действовало уже 40 подобных комплексов.



Вырезка земляного полотна машиной СЧ-601



Путеочистительная машина ПОМ-1 для уборки загрязненного балласта

В мае 1998 г.

Дорожный центр фирменного обслуживания (ДЦФТО) впервые принял участие в международной выставке «Сибирской ярмарки» «Транспортный узел Сибири-98». Совместно со станциями Клешиха, Новосибирск-Южный, контейнерным отделением станции Новосибирск-Восточный, Кемеровским РФТО были подготовлены стенды с фотографиями и информацией. Дорожный центр фирменного обслуживания завоевал Большую золотую медаль «Сибирской ярмарки». К стенду ДЦФТО проявили интерес не только «местные» новосибирские фирмы, но и коммерсанты из Узбекистана, Финляндии и Германии.



На снимках: у стендов, представлявших Западно-Сибирскую дорогу на «Сибирской ярмарке»; на верхнем — стенд Дорожного центра фирменного транспортного обслуживания, в руках у работницы товарной конторы Диплом, который подтверждает, что «золотой медалью «Сибирской ярмарки» награждается Западно-Сибирская дорога. Дорожный центр фирменного транспортного обслуживания (Новосибирск) за разработку системы фирменного транспортного обслуживания, ускоренные контейнерные маршруты на сети железных дорог России». Фото В.КРЕЙДЕРА, В.ЖУКОВА.

У стенда Центра фирменного обслуживания ЗСЖД
Газета «Транссиб», № 39, от 2 июня 1998 г.

В 1998 г.

на базе «Концепции развития локомотивного хозяйства Западно-Сибирской дороги на 1998–2000 гг.» была разработана и внедрена более прогрессивная система ремонта тягового подвижного состава, в основе которой лежали укрупне-

ние и специализация локомотивных депо по видам ремонта с использованием современных диагностических комплексов и передовых технологий. При этом ремонт разграничивался с эксплуатацией.

В 1998 г. были определены пять базовых депо, наиболее оснащенных диагностическими комплексами: Московка, Омск, Новосибирск, Тайга и Карасук. Тем самым были сделаны первые серьезные шаги к переходу на плановую постановку локомотивов на ремонт с широким использованием средств диагностики. В этих депо были внедрены автоматизированные комплексы приемосдаточных испытаний тяговых двигателей и электрических машин со стационарным оборудованием вибродиагностики подшипников качения «Прогноз-1». К 2000 г. на дороге будет действовать уже порядка 40 подобных комплексов.

6 июня 1998 г.

на Кузбасском отделении Западно-Сибирской железной дороги открылся единый диспетчерский центр управления перевозками (ЕДЦУ), который приняли в эксплуатацию министр путей сообщения Н.Е. Аксененко и губернатор области А.Г. Тулеев.



Открытие ЕДЦУ
Газета «Транссиб», № 42 от 11 июня 1998 г.

Основная задача ЕДЦУ – совершенствование оперативно-диспетчерского управления поездной работой. Технически он представляет собой информационную систему,

которая дает диспетчеру полные сведения о текущей ситуации на его участке. Основана она на слиянии двух информационных потоков. В результате появляется возможность более качественно планировать поездную работу, рационально распределять погрузочные ресурсы по станциям, выполняющим грузовые операции, больше внимания уделять безопасности движения.

В июле 1998 г. в локомотивном депо Топки введен новый цех по ремонту роликовых подшипников буксового узла тепловоза. Техническая оснастка нового цеха – стенд для дефектоскопирования роликов, приспособления для их зачистки наружного кольца подшипников, стеллажи для хранения восстановленных и выбракованных роликов и т. д. – была изготовлена силами творческой экспериментальной бригады предприятия.

7 августа 1998 г. на Кузбасском отделении ЗСЖД сдан в эксплуатацию 15-километровый электрифицированный участок железной дороги Белово – Разрез. Состав порожняка в 45 вагонов на станцию Разрез привели беловские локомотивщики: машинист Ю.Н. Логинов и его помощник А.Г. Новосельцев.

Разрез – крупная углепогрузочная станция. Обеспечивает отправку потребителям уникального по качеству каменного угля, добываемого горняками разреза «Бачатский». Здесь у Беловского подотдела стабильный фронт работ. Но деловое партнерство сторон ежегодно осложняло то обстоятельство, что спрос на уголь имеет сезонный характер, а железнодорожники не располагали силами для массированного его вывоза в периодически резко возрастающем объеме. Электрификация в два с половиной раза сократила эксплуатационные расходы и позволила увеличить на 60–80% объем грузоперевозок на данном участке. Официальная дата пуска участка – 30 декабря 1998 г.

В октябре 1998 г. по инициативе начальника ЗСЖД В.И. Старостенко и председателя Дорпрофсожа Н.А. Никифорова

на дороге создан Благотворительный фонд Западно-Сибирской железной дороги. Учредителями Фонда выступили Дорожный профсоюзный комитет и Западно-Сибирская железная дорога.

Целями деятельности Фонда определены: социальная поддержка и защита работников и ветеранов (пенсионеров) железнодорожного транспорта и членов их семей; социальная поддержка бывших работников железной дороги для смягчения негативных последствий сокращения кадров; оказание помощи пострадавшим в результате стихийных бедствий, экологических, промышленных или иных катастроф; оказание помощи в сфере профилактики и охраны здоровья. Фактически свою деятельность фонд начал в 1999 г.

Как вспоминал Владимир Петрович Герасимов, возглавивший Фонд, «на первой стадии развития была только одна организация – основная, в Новосибирске. Затем было создано три филиала – в Омске, Барнауле, Кемерове. В начале 1999 г. на Дорожной конференции по принятию Коллективного договора было внесено предложение – пополнять фонд и за счет средств работающих. В последние годы взносы работающих стали фактически основным источником пополнения денежных средств.

В 2002 г. была оказана помощь 2017 нуждающимся на общую сумму более 7 миллионов рублей».

25 ноября 1998 г. состоялся первый рейс нового электропоезда ЭД2 по маршруту Новосибирск-Главный – Черепаново, изготовленного на подмосковном Демидовском заводе. Вместимость нового электропоезда на 17% больше, чем у ЭР2, сидячих мест – чуть больше тысячи, более просторные тамбуры. Рекуперативно-реостатный тормоз позволяет экономить электроэнергию, а тормозные колодки но-



В.П. Герасимов

вой электрички требуют замены лишь раз в полгода.

Начальник дороги В.И. Старостенко передал символический ключ первому машинисту электропоезда К.Г. Острикову.



В кабине нового электропоезда

В декабре 1998 г. создан Новосибирский региональный центр фирменного транспортного обслуживания на базе механизированной дистанции погрузочно-разгрузочных работ и станции Клещиха.



Станция Клещиха. Механизированная площадка для переработки грузов в 20-тонных контейнерах

В декабре 1998 г. в свой первый рейс с Кемеровского вокзала в столицу России отправился фирменный поезд «Кузбасс» сообщением Кемерово – Москва. Первый рейс провожали со станции Кемерово министр путей сообщения Н.Е. Аксененко, начальник дороги В.И. Старостенко и губернатор Кемеровской области А.Г. Тулеев.



С поездной бригадой на перроне: министр путей сообщения Н.Е. Аксененко, начальник дороги В.И. Старостенко и губернатор Кемеровской области А.Г. Тулеев

Большую помощь в его подготовке Кузбасской дирекции по обслуживанию пассажиров оказало руководство Кузбасского отделения в лице А.В. Целько.

Около месяца в Кемеровском вагонном участке велись работы по приведению вагонов в надлежащий вид – от покраски состава голубой краской финского производства до установки зеркал и хромированных ручек. Особо тщательно отнеслись к экипировке состава. Все здесь практически новое – шторы, ковровые дорожки из натуральных волокон, льняное постельное белье, одеяла, подушки, матрацы. Посуду с фирменным знаком специально изготовил Прокопьевский фарфоровый завод, форму для проводников разработал и сшил Кемеровский дом моделей.

«Пассажирам не придется скучать в пути. В бытовое купе приобретены шахматы, шашки и другое. Здесь же предусмотрено все, что может понадобиться, от иголки с ниткой до фена, утюга и гладильной доски. Для радиосети подготовлена подробная информация, в которой рассказывается о Кузбассе и крупных городах – Новосибирске, Екатеринбурге, Нижнем Новгороде, Москве... Пассажиры СВ имеют возможность смотреть видеофильмы прямо в своем купе, поскольку каждое оборудовано телевизором. С особым вниманием оформлено детское купе, где на совесть по-

Фирменный поезд «Кузбасс»



Купе-люкс и ресторан фирменного поезда «Кузбасс»

работали художники. Дети найдут в купе красивые игрушки, могут посмотреть мультфильмы.

Идеальная чистота, хороший дизайн, продуманный до мелочей сервисный комплекс

сделал путешествие пассажиров удобным и комфортным. Право работать проводником в этом поезде получили лучшие из лучших, отобранные в ходе жесткого конкурса», – писала газета железнодорожников.

В 1999 г. произведен капитальный ремонт фасада вокзала станции Омск. Произведена очистка «шубы» от загрязнения, оштукатуривание, окраска водо-дисперсными составами. Цоколь здания облицован природным камнем.



В феврале 1999 г. впервые на Западно-Сибирской железной дороге в здании вокзала Новосибирск-Главный открыт Сервис-центр, который предоставляет услуги по продаже билетов в международном сообществе, оформлению групповых заявок, предварительному бронированию мест, продаже авиабилетов.



Интерьер сервисного центра

В феврале 1999 г. сданы в эксплуатацию две механизированные тормозные по-

зиции реконструируемой сортировочной горки на станции Кемерово-Сортировочное. Тормозная позиция – участок пути сортировочной горки, на котором осуществляется регулируемое торможение вагонов с избыточной скоростью движения при расформировании грузовых составов. С пуском первой и второй тормозных позиций пересмотрен план формирования поездов станции. Было принято решение взять на себя сортировочную работу всего Кемеровского железнодорожного узла, включая нагрузку станции Топки и часть нагрузки станции Тайга.



Ревизия рабочего узла специалистами Кемеровской дистанции сигнализации и связи

Кроме адресного накопления вагонов местной погрузки, стали формироваться многоступенчатые сборные составы для станций Белово и Новокузнецк-Восточный, испытывающих большие трудности по переработке вагонопотоков. Для них подготовлены четырехгруппные поезда с целевым подбором вагонов на Казахстан, Алтай, собственно для Белова и Новокузнецка-Восточного, а на северо-запад станция стала отправлять даже шестигруппные составы – для Топок, Юрги-П, Тайги и т. д.

Сортировочная работа в регионе стала распределяться оптимально, с учетом особенностей и расположения отдельных пунктов Кузбасского отделения дороги. Это позволило более эффективно использовать грузовые вагоны – сократить число их переработок в пути следования и затраты маневровых средств.

Газетная хроника

«Транссиб», № 9
за 5–8 февраля
1999 г.

Телеграмма в номер

**Начальнику Западно-Сибирской железной дороги В.И.Старостенко
Председателю горпрофсоюза Н.А.Никифорову**

По итогам отраслевого соревнования за достижение наивысших результатов в труде за 1998 год вашей магистрали присуждено первое место с вручением Памятного Знака, Почетного Диплома и денежной премии.

Коллегия Министерства путей сообщения и Президиум ЦК профсоюза поздравляют коллектив с заслуженной победой.

Выражаем сердечную благодарность рабочим, специалистам, руководителям за большой вклад в достижение положительных результатов работы отрасли.

Твердо уверены, что ваш коллектив за-

крепит достигнутые результаты, за счет привлечения дополнительных объемов перевозок, внедрения ресурсосберегающих технологий и, опираясь на богатые трудовые традиции, сделает все возможное для дальнейшего повышения эффективности и качества труда, стабилизации финансового положения, обеспечения безопасности движения поездов, сохранения социальной защищенности каждого труженика.

Министр путей сообщения РФ Н.Аксененко.

Председатель Российского профсоюза железнодорожников и транспортных строителей А.Васильев. ☉

За 1998 г. дороге присвоено 1-е место в отраслевом соревновании с вручением Памятного знака, Почетного диплома МПС РФ и ЦК профсоюза и денежной премии.

В марте 1999 г. локомотивное депо Новосибирск получило новый электропоезд ЭД4М № 0016. Этот электропоезд более комфортабелен, вместителен (рассчитан на тысячу мест), превышает по длине обычный ЭР2. В его составе удобные салоны с мягкими сиденьями, хорошей системой отопления, со связью «пассажир-машинист», широкие тамбуры, которые уже осенью по достоинству оценили дачники на направлении Болотная – Жеребцово – Коченево. Выпуск этих электропоездов освоили на Демиховском машиностроительном заводе в Подмоскowie. На нем установлены двигатели петербургского завода «Электросила», электроника также российская.



В свой первый рейс ЭД4М отправился с Новосибирска-Главного 15 апреля 1999 г.



Первый рейс ЭД4М № 0016

В 1999 г. коллектив станции Междуреченск перечислил премию МПС за победу в отраслевом соревновании по итогам IV квартала 1998 г. в Благотворительный фонд дороги.

Делегаты и участники дорожной конференции в феврале 1999 г., обсуждая выполнение Коллективного договора, отметили, что на дороге принимаются все возможные меры по социальной защите интересов работающих, ветеранов войны и труда. Вместе с тем финансово-экономическое положение магистрали не всегда позволяет удовлетворить просьбы людей, которые не предусмотрены Коллективным договором, но жизненно необходимы для них. Практически все работники дороги в ответ на обращение участников дорожной конференции согласились перечислять в Благотворительный

фонд ЗСЖД из своей зарплаты по 10 рублей каждый месяц.

Апрель 1999 г. Дорожное конструкторско-технологическое бюро (КТБ) в содружестве с Новосибирским НИИ разработало машину для забивания костылей.

С 24 мая 1999 г. по 4 октября того же года начальником Новосибирского отделения ЗСЖД работал Виктор Иванович Величко.

29 мая 1999 г. Указом Президента РФ № 675 Владимир Иванович Старостенко назначен министром путей сообщения РФ.

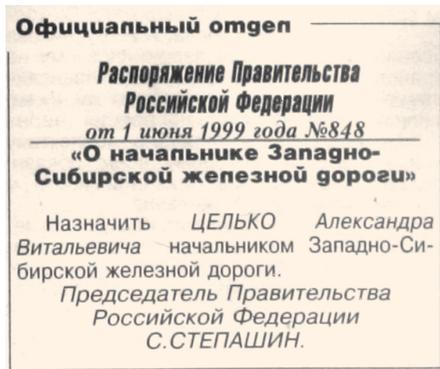
В.И. Старостенко



1 июня 1999 г. вышло Распоряжение Правительства РФ № 848 о назначении Александра Витальевича Целько начальником Западно-Сибирской железной дороги.

2 июня 1999 г. в Новосибирске бывший руководитель Западно-Сибирской железной дороги, министр путей сообщения РФ Владимир Иванович Старостенко представил нового начальника Западно-Сибирской Александр Витальевича Целько коллективу.

Из газеты «Транссиб», июнь 1999 г.



В июне 1999 г. на должность заместителя начальника ЗСЖД – начальника Кузбасского отделения назначен Валентин Александрович Гапанович.



В.А. Гапанович

В настоящее время В.А. Гапанович – старший вице-президент и одновременно главный инженер ОАО «РЖД».

Родился Валентин Александрович 23 мая 1955 г. в БССР. Окончив Гомельский техникум железнодорожного транспорта, работал

помощником машиниста тепловоза, старшим мастером по ремонту подвижного состава Топкинского цементного завода; после службы в Советской Армии – мастером по ремонту подвижного состава локомотивного депо Новокузнецк Кемеровской железной дороги, помощником ревизора по безопасности движения по локомотивному хозяйству Новокузнецкого отделения.

В 1992 г. окончил Новосибирский институт инженеров железнодорожного транспорта, получив квалификацию инженера путей сообщения по управлению процессами перевозок на железнодорожном транспорте.

В 1989–1998 гг. В.А. Гапанович – начальник локомотивного депо Новокузнецк Кемеровской железной дороги, главный инженер Новокузнецкого отделения Кемеровской железной дороги, заместитель главного инженера Кузбасского отделения Западно-Сибирской железной дороги. В 1998 г. окончил Академию народного хозяйства при Правительстве Российской Федерации.

В 1998–1999 гг. был заместителем начальника ЗСЖД по локомотивному и вагонному хозяйствам, заместителем начальника дороги. С 1999 по 2000 гг. работал в должности заместителя начальника Западно-Сибирской железной дороги – начальника Кузбасского отделения дороги. В 2000 г. был назначен главным инженером Октябрьской железной дороги.

С 2003 г. В.А. Гапанович – вице-президент ОАО «РЖД». В июне 2008 г. назначен старшим вице-президентом ОАО «РЖД».

15 июня 1999 г. волейбольная команда ЗСЖД завоевала кубок Международного спортивного союза железнодорожников. Чемпионат проходил в Польше. Сибиряки выиграли не только все матчи, но и все партии. А в финале был повержен действующий чемпион – мощная команда Болгарии.



Волейбольная команда с начальником дороги А.В. Целько

В июне 1999 г. Большой золотой медалью на выставка «Транссиб-99», проходившей на «Сибирской ярмарке» с 1 по 4 июня 1999 г., награждена Западно-Сибирская железная дорога за комплекс организационно-технических мероприятий по реструктуризации дороги и достижение наивысших результатов в отрасли. Малой золотой медалью награжден А.И. Андреев – главный инженер Западно-Сибирской дороги за комплекс ресурсосберегающих технологий по ремонту подвижного состава.



Экспозиция Западно-Сибирской железной дороги

24–25 июня 1999 г. состоялась научно-практическая конференция «Транссибирская магистраль – путь в XXI век». Свои технологии на стендах, развернутых

в ДКЖ, представили высшие транспортные учебные заведения, среди которых СГУПС и ОмГУПС, Западно-Сибирская, Восточно-Сибирская и Красноярская магистрали, а также ДЦФТО.

Подробно о значении и роли Транссиба в истории России рассказал в своем докладе ректор СГУПСа академик К.Л. Комаров. Он отметил, что в результате экономических преобразований этот транспортный путь начал утрачивать свое значение в качестве связующего звена между Западом и странами Азиатско-Тихоокеанского региона. Задача железнодорожников – восстановить былую важную роль Транссиба, убежден Константин Леонидович. Начинать эту работу необходимо уже сейчас и поэтапно, а не ждать, когда другие страны предложат более выгодные пути транспортировки грузов.

4 июля 1999 г. открыт новый вокзал на станции Томск-II. Особое значение этому событию придает тот факт, что за последние три года это первый новый вокзал на дороге.

Новый вокзал, пришедший на смену деревянному зданию, построенному более века назад – в 1896 г., прекрасно вписался в архитектуру города, отличающегося бережным отношением к культурному наследию прошлого столетия. Построен он по индивидуальному проекту, выполненному новосибирским институтом «Сибжелдорпроект».

Архитектурное здание, рассчитанное на одновременное пребывание в нем 350 пассажиров, выполнено в старинном стиле – из красного кирпича с закругленными вверх окнами.



Вокзал станции Томск-II

При одноэтажном размещении помещений высота в центральной части здания достигает 12 м. Большие окна в зале ожидания создают впечатление открытости, пространства. Этому же способствует легкий, как бы воздушный, подвесной потолок.

При проектировании и строительстве вокзального здания предусмотрен максимум удобств как для пассажиров, так и для персонала. Восемь касс, расположенных с фасада, позволяют, минуя зал ожидания, быстро приобрести билеты на пригородные поезда, что немаловажно при увеличивающемся в летнее время пассажиропотоке. Внутри вокзала расположены четыре оборудованных системой «Экспресс-2» кассы для пассажиров, следующих в дальнем и местном сообщении. К услугам пассажиров буфет и бар, уютные места для отдыха.

Свою службу новый вокзал начал в начале июля 1999 г., когда от его перрона отправился в рейс фирменный поезд «Томич», увозя первых пассажиров вокзала Томск-II.*

26 июля 1999 г. разработано Положение о звании «Почетный ветеран Западно-Сибирской железной дороги». В документе указывалось, что это звание является высшей наградой Западно-Сибирской железной дороги, одним из важнейших знаков общественного признания личного вклада железнодорожника в развитие и работу магистрали.

Оно присваивается работникам железной дороги за выдающиеся заслуги в разработке и внедрении прогрессивных технологий и передовых методов труда, исключительный личный вклад в техническое развитие и оснащение железной дороги, повышение экономической эффективности производства, решение социальных вопросов, за активную работу по патриотическому воспитанию молодых железнодорожников.

В июле 1999 г. открыт новый вокзал на станции Москаленки. Вокзал совмещен с постом ЭЦ станции. Полезная площадь 91 кв. м. Единовременная вместимость 500 че-

ловек, пропускная способность 73 тыс. человек в год.



Вокзал станции Москаленки

В июле 1999 г. открылся Сервис-центр на вокзале станции Омск. Здесь пассажирам предоставляется максимум возможных услуг, в числе которых полная информация о маршрутах следования пассажирских, пригородных и международных поездов, бронирование мест в гостиницах города, доставка ручной клади за пределы вокзала. Новый Сервис-центр стал «визитной карточкой» всего Омского отделения.



Сервис-центр на станции Омск

3 августа 1999 г. на станции Топки сдан в эксплуатацию после капитального ремонта железнодорожный вокзал.

Поздравить город с заново родившимся вокзалом приехали начальник ЗСЖД А.В. Целько и его заместитель – начальник Кузбасского отделения В.А. Гапанович, представители руководства Кемеровской области и города Топки.

* («Трансиб», № 48, 1999 г.)

Вокзал 3-го класса, построенный в 1916 г., является памятником архитектуры. После трехлетней реконструкции самобытность вокзала смогли сохранить. Были бережно восстановлены внешние элементы архитектуры, пострадавшие от времени. Деревянные конструкции – двери, оконные рамы – сохраняют его первозданные пропорции и форму. Фасад вокзала – яркий, с зеленью бирюзы и ослепительно белыми фрагментами.

Полезная площадь вокзала 350 кв. м. Единовременная вместимость 200 человек, пропускная способность 469,5 тыс. человек в год.



Открытие обновленного здания вокзала на станции Топки

В октябре 1999 г. произошли неожиданные кадровые перемены в отрасли, обусловленные изменениями политической ситуации в стране. Н.Е. Аксененко 16 сентября 1999 г. был вновь назначен министром путей сообщения, сохранив за собой должность первого вице-премьера. В.И. Старостенко решением Правительства РФ возвратился на должность начальника Западно-Сибирской железной дороги. Занимавший ранее эту должность А.В. Целько получил назначение руководителем Южно-Уральской железной дороги.

6 октября 1999 г. на вокзале Барнаула начал работу Сервисный центр.

В октябре 1999 г. 9-я Новосибирская дистанция сигнализации, связи и вычислительной техники переименована в Дистан-

цию сигнализации и связи Западно-Сибирской железной дороги.



Рабочее место дежурного района электроснабжения станции Инская

В 1999 г.

Алтайское отделение ЗСЖД возглавил Владимир Гарольдович Рейнгардт, ранее работавший первым заместителем начальника отделения.



В.Г. Рейнгардт

29 ноября 1999 г. локомотивное депо Алтайская получило первый электропоезд ЭД9м Демиховского завода. Первый рейс новый электропоезд совершил по маршруту Барнаул – Заринская.

В декабре 1999 г. на должность председателя территориального комитета профсоюза железнодорожников Алтайского отделения, избран Валерий Андреевич Регер. 23 декабря 1999 г. В.А. Регер возглавил филиал Благотворительного фонда Западно-Сибирской железной дороги на Алтайском отделении.

20 декабря 1999 г. приказом начальника Западно-Сибирской дороги создан Единый диспетчерский центр управления перевозками (ЕДЦУ), на базе которого в Новосибирске вскоре появился Регио-

нальный центр управления перевозками (ЦУПР), что повысило оперативность в управлении обслуживанием локомотивов и локомотивных бригад на удлинённых плечах: от станции Иланская Красноярской железной дороги до границ с Южно-Уральской и Свердловской магистралями. Началось активное внедрение телекоммуникационных компьютерных технологий на основе волоконно-оптических линий связи, имеющих большую разрешающую способность, для концентрации управления перевозками.

В 1999 г. после реставрации вновь принял пассажиров вокзал на станции Бийск.



В 1999 г. построен и вошел в строй цех ремонта электропоездов объемов ТР-3 и КР в депо Алтайская.



Сборочный цех ремонта электропоездов

29 декабря 1999 г. завершилась электрификация участка Разрез – Гурьевск.

12 января 2000 г. Единый диспетчерский центр управления поездами на Западно-Сибирской железной дороге полностью подключен и начал работать.

15 февраля 2000 г. состоялось открытие нового здания вокзала станции Новосибирск-Западный.



Вокзал 3-го класса. Общая площадь 2086 кв. м, единовременная вместимость 350 человек, пропускная способность 1,5 млн человек в год.

В 2000 г. разработана дорожная «Программа занятости работников на 2001 – 2005 гг.»

3 августа 2000 г. была открыта первая очередь Музея железнодорожной техники на станции Сеятель.





МУЗЕЙ ПОД ОТКРЫТЫМ НЕБОМ

В канун Дня железнодорожника в торжественной обстановке была открыта первая очередь музея железнодорожной техники на станции Сеятель. Главным вдохновителем и организатором этого музея стал Николай Архипович Акулинин, а старт проекту дал Приказ начальника Западно-Сибирской железной дороги № 59 Н от 19 сентября 1998 г.

В 1998 г. под председательством главного инженера дороги была создана комиссия, которая занялась поиском и сбором экспонатов для будущего музея. Направляли запросы в Министерство путей сообщения, вели переговоры с руководством соседних дорог и предприятий, обратились за помощью к Всероссийскому обществу любителей железных дорог. На Западно-Сибирской обследовали базы запаса локомотивов, места отстоя техники, ожидающей разделки в лом, склады службы материально-технического снабжения.

Уже через год в распоряжении службы локомотивного хозяйства оказались отслужившие свой срок паровозы серий Л и Эр, электровозы ВЛ10, тепловозы ТЭЗ, 2ТЭ10Л, ТЭМ2, ТЭМ15 и ТГМ23В. Локомотивные депо Западно-Сибирской дороги отремонтировали и передали в музей несколько локомотивов: депо Московка – электровозы ВЛ8 и ВЛ10, депо Омск выделило тепловоз ТЭМ2 и паровозы Эр и Л, депо Барабинск подарило паровоз серии СО и электровозы ЧС2 и ЧС3, депо Новосибирск – одну сек-

цию тепловоза ТЭ2 и тепловоз ТГМ4, депо Инская – электропоезд Ср3 и секцию электропоезда ЭР1.

Прибывающие образцы ремонтировали и размещали на оборудованной площадке станции Сеятель. Саму площадку выбирали группа специалистов института «Сибжелдорпроект», Дорстройтреста, службы пути и работники дорожного музея. Из всех обследованных станций в черте города наиболее подходящей оказалась станция Сеятель, так как здесь территория позволяла уложить дополнительные пути под экспозицию, и, кроме того, ее месторасположение было удобным для посетителей.



Интерьер купе вагона I класса

Есть в музее экспонаты, которые особенно привлекают и взрослых, и детей. Есть паровоз серии П («Победа»), построенный на Коломенском заводе в 1954 г., позднее переименованный в серию Л по фамилии конструктора Л.С. Лебедянского. Рядом с ним расположился мощный красавец-паровоз серии ПЗ6, построенный по проекту того же конструктора. Эти паровозы выпускались до 1956 г., когда железные дороги стали переходить на тепловозную и электрическую тягу.



Паровоз ПЗ6

На участке локомотивного хозяйства перед посетителями предстают различные модели тепловозов (маневровые, пассажирские, грузовые) и электровозов.

Также здесь можно было увидеть локомотивы, начиная с паровозов (1932–1955 гг. выпуска), электропоезда (серии Ср 1953 г. – ЭР2 – 1970-х гг.), вагоны грузовые и пассажирские конца XIX в. – 1970-х гг. XX в.

В отличие от имеющихся в стране открытых площадок, где собраны локомотивы или вагоны, на Сеятеле постарались собрать образцы и других технических средств, которые находили применение на железной дороге, – это грузовые и пассажирские вагоны, путевая техника, приборы и средства сигнализации, связи и электроснабжения.



Также здесь представлены различные машины и механизмы, разработанные учеными и инженерами для строительства железных дорог, текущего содержания и ремонта пути, очистки его от снега. Их разыскивали и ремонтировали вместе с сотрудниками музея энтузиасты из пассажирских и вагонных депо Новосибирска, Кемерово, Барнаула и др.

В конце 2001 г. в музей сообщили, что в тайге в районе Новокузнецка в заболоченном месте на разобранном прежнем участке дороги находится паровоз узкой колеи. Специалисты на месте выяснили, что подобные паровозы выпускала в Германии фирма «Борзиг» (нем. Borsig) в конце XIX – начале XX вв. По заданию руководства дороги сотрудники музея и Новокузнецкого подотдела отыскивали брошенный локомотив, определили, что он водил составы с лесом, который рубили заключенные, к месту сплава.

Для транспортировки паровоза пришлось рубить просеку в тайге длиной 18 км, затем тракторами его доставили на станцию Абагур-Лесной. В декабре 2002 г. он был передан в локомотивное депо Инская, работники которого в короткие сроки отреставрировали редкий локомотив и 31 января следующего года установили его на площадке у входа.



Еще одна гордость коллекции – секция тепловоза ТЭП80 – с начала 1990-х находилась в опытной эксплуатации в локомотивном депо Великие Луки Октябрьской дороги. Во время испытаний тепловоза машинист Александр Манкевич и его помощник Дмитрий Болдаев 5 октября 1993 г. установили на нем мировой рекорд скорости для тепловозов – 271

СТАЛЬНАЯ МАГИСТРАЛЬ

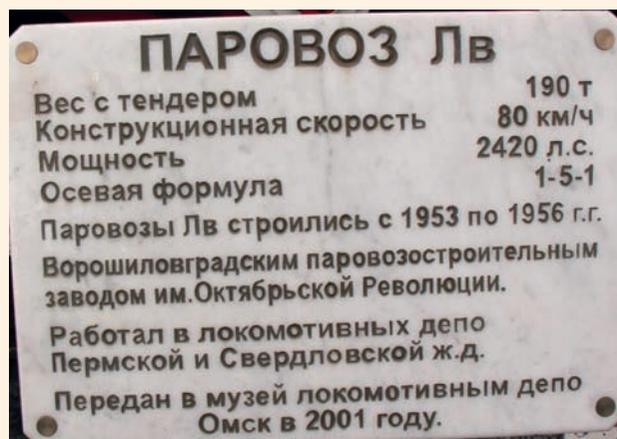
км/ч, зафиксированный во всех справочниках транспорта.

С 2006 г. в музее открылась площадка на 64 единицы ретротехники. Среди них привлекают внимание посетителей «полуторка» времен Великой Отечественной войны – ГАЗ-АА, ЗИС-5, на котором базировалась знаменитая «Катюша», американский «Додж», полученный по ленд-лизу. Многих интересует более современная техника – полная «линейка» наших «Москвичей» – от самого первого до последнего, «Волги», «Победы» и т. д.



Ретротехника музея железнодорожной техники на станции Сеятель

Сотрудники музея постоянно собирают информацию о наличии на сети дорог подвижного состава, представляющего историческую ценность.



Выступая с приветственной речью на открытии музея 3 августа 2000 г., начальник дороги В.И. Старостенко высоко оценил вклад всего коллектива дороги в создание нового уникального культурно-просветительного центра и предложил назвать его в честь одного из старейших работников, инициатора создания музея – Николая Архиповича Акулина.

Музей растет и развивается. Ежегодно его посещает более 40 000 человек. За годы существования музея собрано более 150 единиц натуральных образцов железнодорожной техники, 64 единицы ретротехники. Экспозиция музея на железнодорожной станции – гордость магистрали.





Открытие музея железнодорожной техники на станции Сеятель. У микрофона – начальник Западно-Сибирской железной дороги В.И. Старостенко

Музей включен в путеводитель (в форме карты) по достопримечательностям Сибири, выпущенный ведущим туристическим агентством «Олимпия-Райзен-Сибирь» для туристов Германии и других стран Европы.

Потомственный железнодорожник, выпускник НИВИТа Николай Архипович Акулинин начал свою трудовую биографию в 1946 г. на Северо-Кавказской железной дороге. В 1955 г. вернулся в Сибирь, и до 1960 г. трудился на Барнаульском отделении Томской железной дороги.

С 1960 по 1984 гг. Николай Архипович работал в управлении Западно-Сибирской железной дороги заместителем и первым заместителем начальника службы пути, секретарем парткома.

Н.А. Акулинин, инициатор создания музея на станции Сеятель и его первый директор



Последние 14 лет – заместителем начальника дороги – начальником отдела кадров. В этот период он занимался вопросами образования детей железнодорожников, курировал строительство новых школ, жилья для педагогов, организацию транспортировки детей на занятия, особое внимание уделяя общему и профессиональному образованию работающей на дороге молодежи.

Выйдя на пенсию в 1984 г., Н.А. Акулинин работал над созданием музея железнодорожной техники под открытым небом на станции Сеятель, а затем в течение нескольких лет был его директором.

За многолетний добросовестный труд Н.А. Акулинин удостоен высоких наград и званий. Среди них: звание почетного ветерана Западно-Сибирской железной дороги, заслуженного работника транспорта Российской Федерации, знак «130 лет МПС», ордена Октябрьской революции и «Знак Почета»; медали «За освоение целинных земель», «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941 – 1945 гг.», «За доблестный труд в ознаменование 100-летия со дня рождения В.И. Ленина», «50 лет Победы в Великой Отечественной войне», медаль Жукова.

18 ноября 2000 г. начальником Новосибирского отделения ЗСЖД назначен Виктор Григорьевич Старков. Работал в этой должности до 16 октября 2002 г.

21 ноября 2000 г. на должность заместителя начальника ЗСЖД – начальника Кузбасского отделения назначен Анатолий Николаевич Ищенко. Работал в этой должности по ноябрь 2003 г. Ныне А.Н. Ищенко – начальник Западно-Сибирской региональной службы развития пассажирских сообщений и предоставления доступа к инфраструктуре РЖД.

5 декабря 2000 г. с вокзала Новосибирск-Главный в первый рейс до Татарской отправился электропоезд ЭД4 МК повышенной комфортности № 673/674 «Ласточка».



Новый электропоезд «Ласточка»

Декабрь 2000 г. Подводя итоги 2000 г., руководство ЗСЖД отметило рост основных показателей. Так, показатель отправления грузов, в сравнении с 1999 г. возрос на 19,5 млн т. Почти на 16% увеличился грузооборот и на 14% – производительность труда. Одной из самых низких на сети вновь стала себестоимость перевозок. В 2000 г. Западно-Сибирская магистраль перевозила более 12% грузов всех российских железных дорог.

В 2000 г. Западно-Сибирская железная дорога стала лауреатом всероссийского конкурса «Российская организация высокой социальной эффективности».

В 2000 г. в локомотивных депо Тайга и Московка внедрены установки по плазменному упрочнению гребней колесных пар локомотивов, обеспечивающие значительное снижение износа.



В 2001 г. получил новое название – «Зимняя сказка» – туристский поезд ОАО «Экспресс-Пригород», который возит туристов в Горную Шорию и на горнолыжный курорт Шерегеш. Он курсирует в течение всего горнолыжного сезона – с ноября по май. Отправляется вечером в пятницу, а возвращается утром в понедельник. В составе поезда бывает до 25 вагонов, включая вагон-ресторан и вагон для инструкторов. В поезде можно взять напрокат беговые и горные лыжи и горнолыжный инвентарь.



Идея пустить туристический поезд из Новосибирска в Горную Шорию возникла еще

в 1960-х годах. Тогда поезд формировали из простых купейных вагонов и отправляли на разные станции. Поначалу это была станция Лужба (Красноярской ж. д.), потом поезд пускали до станций Амзас, Тенеш. Один сезон поезд ходил до станции Тягун. Со временем он менял свое название: сначала был Поездом здоровья, потом – «Снежинкой». С развитием горнолыжного спорта и строительством базы в Шерегеше маршрут поезда изменили.

Доброй традицией уже стали бардовские встречи, которые привлекают в «Зимнюю сказку» большое количество романтиков.

В 2001 г. в Новосибирске издана книга «Вековой путь на службе Отечеству. Страницы истории Западно-Сибирской железной дороги». 500-страничный том – плод сотрудничества сибирских железнодорожников, журналистов и писателей – рассказывает о строительстве, развитии и нынешнем дне ЗСЖД, о людях Дороги, трудившихся на ее благо, на благо страны на протяжении века. Редакционная коллегия книги: Н.А. Акулинин, Л.Ю. Круглянская, Е.Н. Кулинич, П.Ф. Мысик, П.И. Фридман, И.П. Цибилев под руководством начальника ЗСЖД В.И. Старостенко. Профессиональную подготовку издания к печати осуществил ИД «Сибирская горница».



На перроне вокзала Новосибирск-Главный возле юбилейного поезда «100 лет Транссибу», 2001 г.

10 августа 2001 г. сдан в эксплуатацию вокзал на станции Мошково.

В сентябре 2001 г. введены в эксплуатацию новые посты электрической централизации на станциях Бериккульская, Артышта-П.

25 октября 2001 г. завершено строительство и сдана в эксплуатацию остановочная платформа Барышево.

В ноябре 2001 г. в Омске введена в строй новая автоматическая цифровая телефонная станция на 4800 номеров.

В декабре 2001 г. сдан в эксплуатацию новый совмещенный (железнодорожный и автомобильный) вокзал на станции Мариановка.



В 2001 г. в ПРММ станции Рубцовск освоена технология капитального ремонта снегоуборочной техники.

В декабре 2001 г. в Омское депо поступил современный электропоезд ЭД4М. Эта модель выпускается с 1996 г. на Демиховском машиностроительном заводе и впервые укомплектована российским электрооборудованием.

У новых поездов были улучшены и техническое оснащение, и эргономика кабины машиниста, применены современные материалы, повышена безопасность. Конструкционная скорость ЭД4М – 130 км/час, число вагонов в составе – от 4 до 12. Эта серия электропоездов оснащена рекуперативно-реостатной системой торможения.

В 2001 г. служба военизированной охраны Западно-Сибирской железной дороги была преобразована в службу ведомственной охраны.

1 января 2002 г. путем слияния эксплуатационных участков локомотивных депо Омск и Московка создано локомотивное эксплуатационное депо Омск. Депо Московка с этого времени специализируется на ремонте локомотивов.



В депо Московка

8 февраля 2002 г. Распоряжением Правительства Российской Федерации № 139-р Александр Витальевич Целько назначен начальником Западно-Сибирской железной дороги. Распоряжением № 140-р Владимир Иванович Старостенко был освобожден от занимаемой должности начальника ЗСЖД и назначен начальником Московской железной дороги.



А.В. Целько

27 февраля 2002 г. Распоряжением Правительства РФ № 243-р Александр Витальевич Целько утвержден членом Коллегии Министерства путей сообщения Российской Федерации.

В феврале 2002 г. на станции Кемерово-Пассажи́рское введена в эксплуатацию новая микропроцессорная централизация стрелок и сигналов. На станции Ленинск-Кузнецкий-II введена в эксплуатацию электрическая централизация стрелок и сигналов нового поколения с индустриальной системой монтажа.

15 марта 2002 г. Барабинские локомотивщики выпустили из подъемочного ремонта 2000-й электровоз серии ЧС.

Март 2002 г. ЗСЖД стала первой магистралью в стране, которая закупила новый путевой комплекс «Дуоматик-093Х» австрийской фирмы «Пляссер и Тойсер».

18 марта 2002 г. в соответствии с Приказом № 22 Н на Алтайском отделении ликвидированы отдельные пункты и станции: блок-посты 120 км и 142 км, станции Огоньки и Перуново Новосибирского направления, станции Каменный Ключ и Бешенцево Кузбасского направления.

7 марта 2002 г. открыто движение на электрической тяге по участку Разъезд – Гурьевск.

В марте 2002 г. на станции Кемерово-Сортировочное введен в опытную эксплуатацию комплекс микропроцессорной горочной автоматической централизации.

24 апреля 2002 г. на Западно-Сибирской железной дороге произошли кадровые изменения в руководящем составе дороги и отделений. Начальником Омского отделения ЗСЖД назначен Анатолий Абрамович Ререр.



А.А. Ререр

Начальником Алтайского отделения назначен Анатолий Владимирович Подниколенко.



А.В. Подниколенко

В июне 2002 г. на ЗСЖД создан штаб реформирования железнодорожного транспорта, который возглавил начальник дороги А.В. Целько. Цель создания таких штабов на дорогах сети – придать работе по реформированию федерального железнодорожного транспорта более глубокий, плановый и целенаправленный характер. 14 июня 2002 г. был опубликован персональный состав штаба реформирования ЗСЖД.

ТРАНССИБ 14 июня 2002 г. № 40.

НАЧАЛЬНИК ЗАПАДНО-СИБИРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ А.В.ЦЕЛКО ОПРЕДЕЛИЛ ПЕРСОНАЛЬНЫЙ СОСТАВ ШТАБА РЕФОРМИРОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

В целях совершенствования организационного механизма реализации Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте, утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 18 мая 2001 года №384, во исполнение Распоряжения МПС России от 8 мая 2002 года №209р «О Штабе реформирования железнодорожного транспорта МПС России» начальник дороги А.В.Целько приказал:

Утвердить следующий состав штаба реформирования Западно-Сибирской железной дороги:

А.В.Целько — начальник Западно-Сибирской железной дороги (руководитель штаба);

А.К.Бородач — первый заместитель начальника дороги (заместитель руководителя);

С.П.Кретов — заместитель начальника дороги по реформированию (заместитель руководителя);

А.И.Андреев — главный инженер дороги;

Д.К.Некрасов — заместитель начальника дороги по финансам и экономике;

С.В.Лемихов — заместитель начальника дороги по перевозкам;

В.Ф.Танаев — заместитель начальника дороги по локомотивному и вагонному хозяйству;

Е.Н.Кулинич — заместитель начальника дороги по кадрам и социальным вопросам;

Н.С.Сорочихин — заместитель начальника дороги по путевому хозяйству;

В.В.Ефимов — и.о. заместителя начальника дороги — начальник Западно-Сибирской дирекции по обслуживанию пассажиров;

Н.А.Никифоров — председатель допрпрофсоюза (по согласованию);

А.Н.Ищенко — заместитель начальника дороги — начальник Кузбасского отделения дороги;

А.А.Регер — начальник Омского отделения дороги;

А.В.Подколелко — начальник Алтайского отделения дороги;

В.Г.Старков — начальник Новосибирского отделения дороги;

А.Р.Зиятдинов — и.о. начальника финансовой службы;

В.Д.Макогов — начальник экономической службы;

В.А.Восводский — начальник службы управления персоналом;

С.В.Филиппов — начальник службы информатизации и связи;

А.Ю.Копысов — начальник юридической службы;

Е.Н.Фильченко — заместитель начальника службы реестра и имущества;

В.П.Гаус — начальник технического отдела;

И.А.Сарычев — начальник центра фирменного транспортного обслуживания;

А.А.Варющенко — начальник службы грузовой и коммерческой работы;

В.М.Черненко — и.о. начальника службы перевозок;

Н.А.Анникина — начальник отдела организации труда и заработной платы;

Л.С.Гонгарева — начальник пресс-центра Западно-Сибирской железной дороги.

Этим же приказом образованы рабочие группы штаба реформирования Западно-Сибирской железной дороги и определены основные направления их деятельности. Контроль за исполнением настоящего приказа возложен на заместителя начальника дороги по реформированию С.П.Кретова.

за год комплекс был укомплектован новым оборудованием и запущен в эксплуатацию. Предприятие осуществляет выпуск путевого и строительного щебня. Сырьем для производства является Буготакское нагорное месторождение строительного камня, что расположено неподалеку от п. Горный Новосибирской области.



В августе 2002 г. в Междуреченске состоялось заседание Президиума Госсовета под председательством президента РФ В.В. Путина, на котором была принята программа развития и совершенствования технологии работы магистрального и промышленного железнодорожного транспорта на ближайшее десятилетие. В рамках этой программы труженики Западно-Сибирской магистрали совместно с угольщиками Кузбасса реализовали ряд крупных проектов по развитию инфраструктуры железнодорожного транспорта, что позволило существенно увеличить пропускную способность железнодорожных путей Кузбасского отделения дороги в условиях неуклонного роста грузооборота.



Приезд президента В.В. Путина в г. Междуреченск

5 июля 2002 г. открыт Камнереченский каменный карьер.

Строительство мощнейшего за Уралом щебеночного завода началось в 1980-е годы, но в связи с экономическим кризисом в СССР строительство было приостановлено. В 2000 г. руководством Западно-Сибирской железной дороги было принято решение о реанимации завода, строительные работы были начаты в июне 2001 г. и менее чем

ЦЕЛЬКО Александр Витальевич

Начальник Западно-Сибирской железной дороги с 1 июня 1999 г. по 23 сентября 1999 г. и с 8 февраля 2002 г. по 12 ноября 2012 г.

Александр Целько родился 17 июня 1956 г. в селе Барабо-Юдино Чистоозерного района Новосибирской области в обычной сельской семье, не имевшей отношения к железнодорожному транспорту.



С раннего детства привык к труду, и всегда считал, что именно пример родителей, работавших от зари и до зари, сформировал главные черты его характера.

«Мы с матерью специально своих детей не наставляли: будь, мол, таким и таким... Или...

старайся стать тем-то и тем-то. Но в повседневной жизни присматривались к их поступкам и поддерживали честность. У нас не прощались лень, ложь, трусость, желание получить больше другого или «подставить» кого-то. А если кто-то перед тобой провинился – не рубить с плеча. Надо хорошо разобраться, чтобы никто невинный не пострадал», – рассказывал Виталий Михайлович Целько, отец А.В. Целько.

К 14 годам Александр Целько уже умел управлять трактором и автомобилем. Он очень много внимания уделял спорту и художественной самодеятельности, с интересом открывая в себе новые способности и таланты. Что касается выбора будущей профессии, то довольно рано Александр принял твердое решение: «Поступать буду только в НИИЖТ!»

В железнодорожном вузе, где Александр Целько обучался с 1973 по 1978 гг., его запомнили как отличного спортсмена, постоянного участника художественной самодеятельности, но главное – вдумчивого студента, успешно постигающего основы будущей профессии инженера путей сообщения по эксплуатации железных дорог.

В 1978 г. по окончании института молодой инженер А.В. Целько был направлен на станцию Каменная-Оби, где и началась его трудовая биография с самой рядовой должности – составитель поездов. Молодой специалист, отличавшийся ответственным подходом к делу, вскоре стал дежурным по станции. Постоянно меняющаяся ситуация в движении поездов, сложности маневровой работы станции предполагают безукоризненную организацию взаимодействия

самых различных железнодорожных служб. Эта задача ложится на плечи дежурного и требует немедленного решения.

С самого начала работы Александр Витальевич обратил на себя внимание руководителей отделения не только ответственным отношением к делу, но и своей инициативностью, творческим подходом к «нестандартным» ситуациям. Менее чем через год А.В. Целько перевели на станцию Славгород заместителем начальника станции. А еще через полгода – 27 мая 1985 г. он эту станцию возглавил. Новая работа требовала не только высокой профессиональной грамотности, но и умения находить контакт с людьми, грамотно ставить перед ними задачи и уметь мобилизовать коллектив на их решение.

Все, кто работал с Александром Витальевичем в те годы в Славгороде, в первую очередь отмечают его талант организатора, способность влиять на людей, чутье на все новое и передовое. А также нетерпимость к недисциплинированности и разгильдяйству. Он не позволял «слабинки» ни себе, ни тем, кто рядом, и выше всего ценил профессионализм и инициативу.

В последующие пять лет станция Славгород стала одной из лучших на отделении. Ее начальника, прекрасно себя зарекомендовавшего, в 1985 г. перевели работать в аппарат Карасукского отделения дороги на должность начальника отдела контейнерных перевозок и коммерческой работы.

«Сам Александр Витальевич тогда на глаза руководству дороги не лез. Среди коллег отличался скромностью, деликатностью и в то же время настойчивостью... – вспоминал председатель совета ветеранов магистрали П.Ф. Мысик, работавший в то время заместителем начальника Западно-Сибирской железной дороги. – Его всегда отличало умение смотреть вперед и работать на перспективу: краткосрочную, долгосрочную... И всегда добиваться намеченного. Если инженер хороший тактик, значит – надежный исполнитель. А если в нем проявляется стратег, таких «накладно» использовать «в обойме». Это – руководители. У нас на Западно-Сибирской магистрали всегда внимательно и бережно относились к молодым кадрам. Александр Целько пошел «в рост» большими шагами. Его назначили на должность начальника отдела перевозок, затем – первого заместителя начальника Карасукского отделения дороги вместо Михаила Ивановича Карманова. Ученик сменил своего учителя».

В конце восьмидесятых главными документами на рабочем столе А.В. Целько становятся графики движения поездов. Он не только сам настойчиво ищет неиспользованные резервы в технологии продвижения вагонопотоков, но и вовлекает в этот поиск

работающих рядом с ним людей. Совершенствуется работа по использованию подвижного состава, продолжается внедрение новых технологий в ремонте и эксплуатации, внедряется сетевое планирование.

В это время в стране уже начиналась перестройка. Но постройка нового хозяйственного механизма удавалась неважно, зато, в силу давних революционных традиций, в первую очередь активно рушились привычные производственные связи, трудовые отношения, приходила в упадок материальная база, обострялась проблема финансирования. А когда рухнула вся великая держава – СССР – все деструктивные процессы многократно усилились. С болью наблюдали железнодорожники, как результаты труда нескольких поколений рушились буквально на глазах. Но остановить это было не в их власти.

На Карасукском отделении, в частности, дошло до того, что урон был нанесен даже основной структуре дороги: разобраны вторые пути, ликвидирована контактная сеть на шести перегонах, закрыт целый ряд станций. Была закрыта и разобрана участковая станция Карасук-III...

Спустя годы, уже став руководителем дороги, Александр Витальевич, среди прочих экстренных мероприятий по реформированию дороги, наметит чрезвычайные меры по восстановлению пропускных способностей Среднесибирского хода. В течение года восстановят все сооружения, которые были уничтожены или разобраны. Впервые организуют укладку пути на железобетонных шпалах и длинномерных рельсах, вновь смонтируют контактную сеть на разобранных перегонах. Восстановят станцию Карасук-III, но уже с учетом требований для пропуска поездов весом девять тысяч тонн. Построят прекрасный дом отдыха для локомотивных бригад, работающих на длинных тяговых плечах. В течение полутора лет будет реконструирован и вновь построен целый ряд объектов, которые позволят использовать более совершенную технологию в ремонте и продвижении вагонопотоков. В 2005 г. жители города Карасука с благодарностью назовут Александра Витальевича Целько почетным жителем своего города.

А в 1994 г. по сути разоренное отделение вообще закрыли (как, впрочем, и ряд других). В сентябре А.В. Целько предложили на выбор работу в аппарате Омского или Новосибирского отделений дороги. Он же выбрал вакантную на тот момент должность начальника станции Инская

Инская не была случайным пунктом в трудовой биографии А.В. Целько. Еще будучи студентом, он готовил здесь свой дипломный проект. В 1994 г. Инской «перекресток» – это две мощные сортировочные горки, девять парков, свыше ста приемоправочных и сортировочных путей, длина которых около двухсот километров. Только штат работников



С почетными ветеранами ЗСЖД М.И. Кармановым и Г.В. Зайцевой, Славгород, 2003 г.

станции составлял в то время более пятисот человек. Всего же на узле трудились несколько тысяч человек. Железнодорожники Инской всегда гордились своим коллективистским духом, взаимным доверием, взаимопомощью и взаимной ответственностью.

«С самого начала, – вспоминает Александр Витальевич, – я встретил здесь хороший работоспособный коллектив, встретил немало толковых, энергичных, молодых и уже зрелых командиров. Сразу же появилось взаимопонимание с руководителями вагонного и локомотивного депо, дистанции пути. Здесь было доброй традицией сообща решать сложные проблемы».

Экономику страны по-прежнему лихорадило. Спад производства продолжался. О завтрашнем дне зачастую не думали – выживали. Это не могло не сказаться и на работе железнодорожников. Если в прежние годы коллектив Инской славился своими успехами, регулярно побеждая в отраслевом и дорожном соревнованиях, то в середине 90-х о былых успехах можно было только вспоминать.

Новый начальник прежде всего занялся путевым хозяйством. Сразу отметил, что в последнее время здесь мало заботились о текущем содержании рельсовой колеи. Начальник Новосибирского отделения дороги В.И. Старостенко поддержал Александра Витальевича – оздоровление и содержание пути стало приоритетной задачей. На следующий год запланировали капитально отремонтировать уже не пять километров, как обычно, а вдвое больше. Также наметили заменить более ста стрелочных переводов, причем стрелки планировалось укладывать на железобетонное основание. Требовалось заняться ремонтом станционных зданий. Большинство из них обветшало.

Этим задачи не исчерпывались. Надо было свети до минимума непроизводительные расходы,

а также ликвидировать огромные потери от несохраненных грузов, их хищений. А еще – искать нетрадиционные источники пополнения станционного «кошелька».

У Александра Витальевича уже имелся опыт борьбы с хищениями на Карасукском отделении. Но на Инской в тот период их масштабы были куда больше. Только за 11 месяцев 1994 г. потери составили 24 млн рублей. Урон двойной – и материальный, и моральный. Клиенты теряли доверие к железной дороге. Ряд мер, принятых совместно с ВОХР, позволил постепенно ситуацию выправить.

Новый руководитель быстро вписался в трудовой коллектив станции. Людмила Андреевна Алещева, заместитель начальника станции Инская по кадрам и социальным вопросам, вспоминает: *«Работать с Александром Витальевичем было и сложно, и очень легко. Он никогда не забывал о заданиях, которые поручил. Он трудоголик сам, и этого ждет от других. Хорошо разбирался в людях. Обмануть его было практически невозможно. А легко потому, что он всегда знает, что требует. Иной руководитель ругает: и это не так, и то, а вот как надо – не знает. Александр Витальевич всегда конкретен, дает очень точные поручения и приказы. Если задание сложное – всегда поможет».*

С уменьшением объемов перевозок в Инской изменили технологию формирования поездов для станции Новосибирского узла: взяли на себя больше маневровой работы и стали готовить многогруппные составы, подписали договор со станцией Клещиха, где решили освободиться от маневровой работы на своих путях, чтобы иметь возможность сосредоточиться на погрузке-выгрузке, транспортно-экспедиционном обслуживании клиентуры.

Уже в следующем году возглавляемый А.В. Целько коллектив Инской дважды становится победителем отраслевого соревнования среди сортировочных станций.

В 1996 г. для А.В. Целько наступил очередной период стремительных жизненных и карьерных перемен. С февраля 1996 г. по сентябрь 1997 г. он успешно руководит Новосибирским отделением дороги. В этот период росли качественные показатели работы: статическая нагрузка, участковая скорость, среднесуточная производительность и пробег локомотива. Как всегда, Александр Витальевич много внимания уделял социальной сфере.

Чуть больше месяца проработал А.В. Целько на посту заместителя начальника Западно-Сибирской железной дороги по перевозкам, а в октябре 1997 г. его назначили заместителем начальника Западно-Сибирской железной дороги – начальником Кузбасского отделения. Это было время наибольшего напряжения социально-экономической ситуации в

стране. Перед магистралью с предельной остротой стояли вопросы стратегического характера – надо было отыскивать пути выживания транспортной и угольной отрасли в условиях общего экономического кризиса. Объемы промышленного производства в Кузбассе снижались.

По сравнению с 1996 г. в 1997 г. горняки Кузбасского бассейна добыли на 4 млн 783 тыс. тонн угля меньше. Произошло это в основном из-за неплатежеспособности потребителей угля и отсутствия средств на замену изношенного горного оборудования, на техническое перевооружение. На шахтах и разрезах не было денег на своевременную выдачу зарплат. Огромные финансовые потери железная дорога несла во время забастовок и перекрытий Транссиба, когда шахтеры, учителя, врачи пытались таким способом не допустить закрытия шахт и разрезов.

«Это был, пожалуй, самый сложный период, за весь мой почти тридцатилетний стаж работы на железной дороге, – вспоминает А.В. Целько. – Я был на переднем крае, был в гуще всех этих дел и до сих пор не устаю восхищаться теми решениями, которые принимал тогда ныне уже покойный министр путей сообщения Н.Е. Аксененко. Решения быстрые, твердые, конкретные и результативные. Они позволили решить множество искусственно созданных проблем, связанных с хронической невыдачей заработной платы шахтерам, снять блокаду железных дорог и открыть движение, заверить людей, а потом – самое главное – выполнить свои обещания и разрядить ситуацию».

А.В. Целько приступил к исполнению обязанностей начальника отделения сразу же после объединения Тайгинского, Беловского и Новокузнецкого отделений в одно – Кузбасское. В то время далеко не все восприняли положительно это объединение. Но когда за короткое время заметно улучшилось обеспечение шахт и разрезов порожняком, отношение к объединению стало меняться.

Улучшить положение дел во многом помогло применение новых технологий. В Кузбасс стал поступать уже подобранный на мощных сортировочных станциях дороги – Инской, Московке, Входной – порожняк. Он сразу же подавался на подъездные пути шахт и разрезов или в вагонные депо на ремонт.

В январе-феврале 1998 г., когда главные показатели – план по погрузке, грузообороту, производительности труда – осилить не удалось, А.В. Целько и его команда внимательно проанализировали каждую позицию перевозочного процесса, слабые места ведущих хозяйств – локомотивного, вагонного, перевозок, путевого – и приняли директиву: наряду с осуществлением антикризисных мероприятий, усилить во всех сферах деятельности учет и контроль.

Превратить их в действенное средство управления финансами и экономикой отделения.

Начальнику отделения пришлось предельно ужесточить спрос с подчиненных за итоги каждого дня. Уже в марте были перевыполнены задания по грузообороту, производительности труда. Большое внимание в своей работе начальник отделения уделял ключевым единицам – станциям. Параллельно началась большая работа по проведению капитального ремонта пути, устройств СЦБ и связи, энергетического, вагонного и локомотивного хозяйств. Особое внимание уделялось внедрению новых современных технологий в локомотивных и вагонных депо.

Потребовалась огромная работа, в результате которой постепенно удалось выйти из кризисной ситуации. Нашли такие механизмы взаиморасчетов магистральной и грузоотправителей, при которых непогашение долгов перед железнодорожниками стало невыгодным. К тому же в июне 1998 г. были снижены железнодорожные тарифы на перевозку угля, рудно-металлургического сырья, сырой нефти и мазута. Не менее остро стоял в это время и вопрос повышения производительности труда. Был намечен и реализован целый комплекс мер. К середине июня 1998 г. объем отправления угля вырос на 8,5%. К лету 1999 г. отделение вышло на безубыточную работу. Прибыль за шесть месяцев составила 406 млн рублей, в два с лишним раза превысив плановую.

Как всегда, серьезное внимание А.В. Целько уделял внедрению в производственный процесс новых высокоэффективных информационных технологий с применением компьютерной техники. Был открыт единый диспетчерский центр управления перевозками Кузбасского отделения дороги. В составе центра действовала система диспетчерской централизации стрелок и сигналов нового поколения «Диалог», которая обеспечила высокоскоростной обмен информацией между центральным постом и линейными пунктами.

«Время работы на Кузбасском отделении стало для меня большой школой профессионального мастерства, становления как руководителя. Я благодарен всем, с кем мне пришлось потрудиться в Кузбассе, за добросовестный труд, за помощь и поддержку, за постоянную готовность быстро и качественно решать задачи, которые ставило перед нами то непростое время, время работы на перспективу», – говорил в одном из интервью А.В. Целько.

«Впервые с 1994 года Западно-Сибирская железная дорога взяла более высокие рубежи. За пять месяцев нынешнего года прирост погрузки на магистрали составил 10%. Дорога погасила задолженность во внебюджетные фонды террито-



На посту заместителя министра путей сообщения, 2000 г.

рий. Изменив технологию, добилась погрузки более полумиллиона тонн в сутки. Изменив политику в отношении ремонта подвижного состава, восстанавливает до двух тысяч вагонов в сутки. Но, несмотря на то, что мы перешли из убыточных в безубыточные предприятия, нельзя, к сожалению, сказать, что дорога стала благополучным предприятием. Дороге пришлось отказаться от многих инвестиционных проектов, от приобретения пассажирских и грузовых вагонов, локомотивов. Поэтому останавливаться на достигнутом мы не будем», – сказал, анализируя состояние дороги, на научно-практической конференции «Транссибирская магистраль – путь в XXI век» 24 июня 1999 г. Александр Витальевич Целько, которому довелось в такой непростой период возглавить магистраль.

Но уже через 4 месяца его судьба сделала еще один поворот – Целько стал начальником Южно-Уральской железной дороги, так как вследствие очередных кадровых передвижек в министерстве, на ЗСЖД вернулся В.И. Старостенко. А еще через несколько месяцев А.В. Целько предложили пост в Министерстве путей сообщения. На железных дорогах страны набирал обороты первый этап масштабной структурной реформы. Удержать в руках руль, не допустить необратимых потерь, добиться положительного результата могли только специалисты высочайшего класса, каких немало воспитала ЗСЖД.

В Министерстве путей сообщения Александр Витальевич проработал чуть меньше двух лет, но как он сам признавался позже, там «каждый год работы можно было считать за три». Как заместителю министра ему приходилось заниматься и всероссийскими перевозками, и тарифной политикой. Вопросы эти решались в основном на уровне правительства:

Минфина, Министерства экономического развития и торговли, Министерства антимонопольной политики и др. Целько приобрел бесценный опыт решения государственных проблем на самом высоком уровне.

В самом начале 2002 г., когда А.В. Целько вновь встал у руля ЗСЖД, период снова был нелегкий – наметилось падение объемов перевозок. В феврале Западно-Сибирской магистрали с трудом удалось решить задачу по сохранению объемов работы 2001 г.

Тарифная политика поставила регионы Сибири и Урала в неодинаковые условия по отношению к предприятиям, расположенным в европейской части России. С таким трудом завоеванные сибиряками рынки угля, металла, нефтяных грузов, в том числе внешние, могли быть утеряны в самое короткое время. Целько видел выход в поиске взаимопонимания и объединении усилий с руководителями администраций и с основными товаропроизводителями, в первую очередь с угольщиками и металлургами Кузбасса, с нефтяниками Омска.

Впервые соглашение, регулирующее взаимоотношения железной дороги с областной администрацией и промышленными предприятиями, было заключено между Министерством путей сообщения, Западно-Сибирской железной дорогой и администрацией Кемеровской области еще в июле 1997 г. Оно предоставляло существенные скидки с тарифа и спецпоставки для грузоотправителей Кузбасса. Во многом благодаря четырехлетнему действию соглашений, ежегодно обновлявшихся, промышленность региона получила возможности для стабильного развития, увеличения выпуска продукции, конкурентоспособной на мировом рынке за счет снижения тарифной нагрузки. Стабилизация экономики положительно сказалась и на социальной обстановке.



А.В. Целько с В.И. Якуниным, президентом ОАО «Российские железные дороги»

Подписанное 6 марта 2002 г. новое соглашение существенно отличалось от предыдущих. Впервые в нем были четко прописаны обязательства каждой из сторон.

2002-й стал также годом завершения первого этапа реформы. *«Да, железная дорога сегодня – одна из наиболее стабильных государственных структур, – говорил в то время в одном из своих выступлений Александр Витальевич Целько. – Но не нужно забывать, что жизнь не стоит на месте, что новые экономические формации диктуют и новые подходы к решению производственных, хозяйственных, финансовых задач».*

Время реформ требовало от руководителя не простого исполнительства, но стратегического мышления, умения предвидеть, нередко идти на риск в поиске наиболее оптимальных и действенных решений; и в то же время диктовало необходимость предельно трезвого расчета. Только все эти слагаемые в сумме могли дать нужный результат.

Одной из главных задач в новом, 2003 году стала работа над ценовой политикой, от которой во многом зависело дальнейшее благополучие отрасли. Предстояло приложить максимум усилий к минимизации эксплуатационных расходов. В результате комплекса проведенных мероприятий и работ финансовые и производственные показатели превзошли самые оптимистические прогнозы. Основной доходобразующий показатель – отправление грузов – увеличился на 7,4%, грузооборот – на 15,5%. Это позволило повысить заработную плату железнодорожников в течение 2003 г. на 30%.

В этот период ускоренные электропоезда повышенной комфортности соединили с Новосибирском все областные центры Западной Сибири. Пассажиропоток на всех этих направлениях увеличился вдвое. Неузнаваемо преобразился цех эксплуатации в локомотивном депо Омск: прекрасные учебные классы, бытовые комнаты, реабилитационный центр, оснащенный самой современной медицинской аппаратурой. Начальник дороги поставил новую задачу – каждый квартал запускать обновленный (наподобие омского) цех эксплуатации в очередном локомотивном депо.

«Западно-Сибирская – локомотив всей отрасли! Не припомню, чтобы какая-нибудь железная дорога доселе могла обеспечить такой годовой прирост грузооборота – 15,5%. Подобный результат трудно найти и в мировой практике. Это говорит о таланте руководителей, командиров производства, об их умении безупречно организовать работу, выделить из многообразия задач приоритетные и реализовать их в кратчайшие сроки. Я спокоен, пока у руля Западно-Сибирской такой человек, как Александр Витальевич», – так охарактере-

ризовал президент ОАО «РЖД» г.М. Фадеев результаты работы магистрали.

Часто бывая в коллективах предприятий дороги по делам производственным, Александр Витальевич всегда интересовался условиями жизни и быта, морально-психологическим климатом, возможностями для профессионального роста. Он не раз заострял внимание на проблеме усиления кадровой вертикали, персональной ответственности руководителей на всех уровнях – от заместителя начальника дороги до машиниста-инструктора. Решались социальные, жилищные вопросы. Начальник дороги активно поддерживал развитие спорта, культуры.

Неузнаваемо изменился за последующие годы внешний вид магистрали. Огромная и целенаправленная работа над эстетикой и дизайном зданий, сооружений, подвижного состава, рабочих мест принесла отличный результат.

«Главное – произошло качественное изменение не просто структуры, а всей работы железных дорог России. Они стали значительно больше, чем прежде, перевозить пассажиров и грузов, выросла производительность труда, и, следовательно, значительно увеличилась заработная плата рабочих и служащих, произошел существенный сдвиг в обслуживании пассажиров. Сейчас мы ежегодно сдаем в эксплуатацию новые или обновленные вокзалы, капитально ремонтируем тысячи железнодорожных путей, внедряем в производство новейшие технологии. В частности, на Западно-Сибирской железной дороге мы ежегодно наращиваем объем грузо-перевозок. По грузообороту мы уверенно лидируем на сети. Наша дирекция пассажирских перевозок в третьем квартале стала победительницей соревнования в сети железных дорог России.

Мы будем стремиться к тому, чтобы удерживать лидирующие позиции среди железных дорог, входящих в структуру ОАО «РЖД». В Сибири железная дорога еще очень долго будет оставаться основным средством пассажирских и грузовых перевозок: этот факт имеет совершенно объективный характер. Мы по-прежнему будем играть ведущую роль в формировании региональных бюджетов и в решении социальных вопросов. Скорость, надежность, эффективность, использование новейших технологий, сотрудничество и равное партнерство – вот главное, на чем базируется наша работа», – отмечал А.В. Целько.

В июне 2005 г. состоялось открытие нового и уникального проекта – Детской железной дороги. В этом же году началось строительство пригородного вокзала на станции Новосибирск-Главный. Награждая Александра Витальевича Целько премией мэрии Новосибирска «За особые заслуги перед городом», мэр В.Ф. Городецкий сказал: «Под его ру-



ководством в Новосибирске реализованы крупные социальные и производственные программы. За это время была модернизирована и полностью реконструирована станция Инская, произведена реконструкция Новосибирского стрелочного завода и капитальный ремонт ДК железнодорожников. При участии городской и областной администраций руководством ЗСЖД была полностью реализована программа «Городская железная дорога», в рамках которой открыты останочные платформы Гагаринская и Плехановская».

Последующие годы были также насыщенными и продуктивными. Продолжалось реформирование железнодорожного транспорта. Магистраль развивалась, наращивала обороты вплоть до кризисного 2008 г., когда экономика страны получила новый удар.

Только в 2011 г. западносибирские железнодорожники сумели выйти на докризисные объемы погрузки и превысить их. Дорога отправила более 260 млн тонн грузов, достигнув максимального результата за последние два десятилетия и превысив уровень 2008 года на 1,9 млн тонн. При этом размеры перевозок основного груза – каменного угля – увеличились по сравнению с докризисным периодом на 3,4%. Среднемесячная заработная плата на перевозках составила свыше 30 тыс. рублей. Рост реальной заработной платы работников дороги составил 4,2%.

Впечатляющие результаты коллектива ЗСЖД были отмечены руководством компании. Так, в течение 2011 г. 21 трудовой коллектив Западно-Сибирской железной дороги и 43 коллектива региональных дирекций, расположенных на территории дороги, были признаны лучшими по итогам отраслевого соревнования ОАО «РЖД». Магистраль трижды становилась победителем, ей присваивались 1-е место за I квартал, 2-е место за II квартал и 1-е место по итогам всего года.

Положительную тенденцию удалось сохранить и в 2012 г. За первое полугодие ЗСЖД погру-

зила 133 152 млн тонн грузов, увеличив погрузку на 3,2% по сравнению с аналогичным периодом 2011 г. В частности, были увеличены показатели по отгрузке угля, кокса, нефтегрузов и зерна. Грузооборот за первое полугодие 2012 г. увеличился на 1,6% к 2011 г. и составил 153 млрд 909 млн тонно-километров.

В I квартале 2012 г. ЗСЖД также вышла победителем в отраслевом соревновании. Причем работа дороги оценивалась не только по производственным показателям, но и по результатам анализа социально-экономических факторов, в том числе ситуации в социальной сфере.

Менялся и стиль работы. По инициативе президента ОАО «РЖД» Владимира Якунина, начиная с 2011 г., по всей сети железных дорог было развернуто восемь межрегиональных координационных советов. ЗСЖД стала также проводить регулярные совещания координационных советов, позволявшие собрать на одной площадке все заинтересованные в железнодорожных перевозках стороны: железнодорожников и операторов подвижного состава, грузоотправителей и представителей органов власти регионов. Таким образом, все заинтересованные стороны получили возможность своевременно выявлять и разрешать возникающие в процессе перевозок проблемы.

Реализация проектов инвестиционной программы (в 2012 г. объем инвестиций в развитие дороги составил порядка 20 млрд рублей, что на 2 млрд выше, чем в 2011 г.) позволяла дороге удовлетворить спрос на грузовые и пассажирские перевозки, в том числе обеспечивать своевременный вывоз продукции промышленного Кузбасса, готовить инфраструктуру к запланированному увеличению уровня и объема грузовых и пассажирских перевозок.

Проблема, которую необходимо было решить – большое количество операторских компаний. Не только железнодорожники, но и угольные компании оказались в ситуации, когда Кузбасс был заполнен огромным количеством полувагонов, причем, практически у каждого вагона был свой начальник. Поэтому у всех участников рынка было общее понимание того, что нужно ситуацию менять.

«Мы сели за стол переговоров и решили, что нужны правила игры, понятные всем участникам рынка. Мы определили наиболее крупные операторские компании с большим парком полувагонов, но вместе с тем дали возможность работать и другим участникам рынка, но под диспетчеризацией этих 12 операторских компаний. Произошло неизбежное объединение мелких операторов с крупными, и сотни компаний сузились до 12. Это позволило обеспечить регион таким парком поездов полувагонов, который там нужен. В итоге

погрузка угля поднялась до 8 000 вагонов в сутки», – вспоминал начальник дороги.

Требовалось продолжать оптимизацию количества операторов на каждой станции. *«Сейчас их на станциях около десяти, но, в моем понимании, два-три оператора на станции – это то количество, которое достаточно для создания конкурентной среды и позволит грузоотправителям определять оператора самостоятельно в зависимости от предлагаемых условий. Кроме того, нужно дальше повышать уровень маршрутизации», – подчеркивал А.В. Целько.*

За 7 месяцев 2012 г. дорога имела прирост выручки к уровню предыдущего года около 2 млрд рублей, прирост по заработной плате – почти 8%. На ЗСЖД продолжалась реализация программы помощи ветеранам, молодежной, спортивной и медицинской программ. В это время велось интенсивное обновление тягового подвижного состава. Был обновлен парк пассажирских электропоездов постоянного тока. Начато строительство принципиально нового депо под такие электропоезды в Барабинске. Шло обновление парка грузовых электропоездов.

«Для всех нас железная дорога стала частью судьбы и биографии. Она связала неразрывной нитью многие поколения, дала нам широкие возможности для реализации творческого потенциала, позволила испытать радость трудовых побед и чувство гордости за свою профессию», – говорил А.В. Целько, судьба которого навсегда связана с судьбой Западно-Сибирской магистрали. За то десятилетие, что Александр Витальевич руководил магистралью, было сделано очень много, в частности проведена масштабная модернизация Среднесибирского хода со строительством нового мостового перехода в районе города Камень-на-Оби, ставшего самым крупным инвестпроектом РЖД в Сибири. Это позволило увеличить пропускную способность Среднесибирского хода Западно-Сибирской железной дороги (ЗСЖД) и сделать Транссиб высокоскоростной магистралью.

В ноябре 2012 г. А.В. Целько был назначен вице-президентом ОАО «РЖД». В настоящее время Александр Витальевич Целько работает в должности вице-президента компании по инфраструктуре.

За весомый вклад в развитие железнодорожного транспорта Александр Витальевич Целько был награжден знаком «Почетному железнодорожнику» (1996 г.), орденами: Почета (1999 г.), «За честь и доблесть» (2004 г.), Св. князя Даниила Московского (2004 г.), «За заслуги перед Отечеством» IV степени (2013 г.) медалями: «За особый вклад в развитие Кузбасса» I и II степеней (1999 и 2002 гг.), «За веру и добро» и др. А.В. Целько – лауреат Государственной премии РФ 2004 г.

2 августа 2002 г. принят в эксплуатацию новый мост через реку Томь в Юрге. Мост длиной 560 м построен на месте старого, возведенного в 1896 г. и прослужившего больше века. Строительство велось с 1997 г., за это время были укреплены опоры моста, демонтированы старые и смонтированы новые пролетные строения. Значимость этого события выходит за рамки региона, поскольку мост расположен на Транссибирской магистрали (3499 км), соединяющей запад и восток страны.

21 августа 2002 г. в первый рейс со станции Алтайская отправился электропоезд ЭД9М.

Август 2002 г. В локомотивном депо Алтайская освоили капитальный ремонт электропоездов Рижского завода как переменного, так и постоянного тока.



Открыли новый цех КРП начальник дороги А.В. Целько и губернатор края А.А. Суриков

28 августа 2002 г. сдан в эксплуатацию электропоезд, отремонтированный с продлением срока службы на 15 лет в ТЧ Алтайская.

Технология ремонта электропоездов в локомотивном депо Алтайская особенно заинтересовала заместителя министра путей сообщения Михаила Павловича Акулова, возглавлявшего комиссию МПС на плановой проверке Алтайского отделения ЗСЖД в сентябре этого же года.



Заместитель министра путей сообщения М.П. Акулов, начальник ЗСЖД А.В. Целько и заместитель главного ревизора дороги Н.И. Кармышев в депо Алтайская знакомятся с технологией ремонта электропоездов

12 октября 2002 г. начальником ЗСЖД А.В. Целько и губернатором Кемеровской области А.Г. Тулеевым подписана «Программа развития и совершенствования магистрального и промышленного транспорта в Кузбассе на 2002–2005 гг.» В ходе реализации Программы железнодорожниками Кузбасса были введены в эксплуатацию вторые пути на четырех перегонах участка Ускат – Терентьевская – Красулино – Ерунаково – Бардино. Всего за три года было введено в эксплуатацию 44 км вторых путей на 13 станциях.



Станция Терентьевская – одна из наиболее перспективных углепогрузочных станций дороги

12 октября 2002 г. состоялась презентация нового электропоезда повышенной комфортности, следующего по маршруту Кемерово – Новосибирск.

18 октября 2002 г. вступил в должность начальника Новосибирского отделения ЗСЖД Сергей Викторович Лемихов.



С.В. Лемихов

С.В. Лемихов родился в 1962 г. в городе Анжеро-Судженск Кемеровской области. В 1981 г. окончил Тайгинский техникум железнодорожного транспорта, в 1994 г. – Сибирскую государственную академию путей сообщения по специальности «Организация перевозок и управление на железнодорожном транспорте». Начал работу на железнодорожном транспорте помощником машиниста электровоза локомотивного депо Тайга Кемеровской железной дороги, работал дежурным по железнодорожной станции, заместителем начальника станции Анжерская. В 2001 г. Сергей Викторович был назначен на должность первого заместителя начальника Кузбасского отделения ЗСЖД. Начальником Новосибирского отделения ЗСЖД С.В. Лемихов работал с 18 октября 2002 г. до 2 февраля 2010 г., когда приказом президента ОАО «РЖД» получил назначение на должность заместителя начальника Западно-Сибирской железной дороги по кадрам и социальным вопросам.

27 ноября 2002 г. в Новосибирске появилась площадь имени Ивана Ефимовича Трубникова, бывшего начальника Западно-Сибирской дороги. В годы его руководства магистралью был построен и электрифицирован Среднесибирский ход, дорога перешла на электровозную и тепловозную тягу, реконструированы локомотивные депо и сортировочные станции и пущены в эксплуатацию новые, реализовывались прогрессивные технологии, выполнялись огромные объемы перевозок. При нем были построены ДКЖ, дорожная клиническая больница, биатлонный комплекс, десятки объектов социальной сферы и жилье для работников. На торжественный митинг у стелы «Площадь

имени Трубникова» собрались работники и ветераны дороги, приехали заместитель министра путей сообщения А.В. Храпатый, начальник дороги А.В. Целько, мэр города В.Ф. Городецкий, председатель дорожного совета ветеранов войны и труда П.Ф. Мысик.

25 – 29 ноября 2002 г. состоялись торжественные мероприятия в честь 70-летнего юбилея Сибирского государственного университета путей сообщения (СГУПС).



Выпускники НИИЖТа А.Б. Васильев, Н.Е. Аксененко, В.И. Старостенко, А.В. Целько в гостях в университете



Почетные профессора СГУПС П.Ф. Мысик, Ф.И. Шулешко, И.В. Харланович

В ноябре 2002 г. начался эксперимент по зимнему капитальному ремонту пути.

Смена рельсошпальной решетки началась на Каменском направлении. Перегоны от Среднесибирской до Световской уложили на новое основание. В дальнейшем в 2003 г.

был успешно проведен зимний ремонт от Укладочной до Шпагино.



Зимняя укладка путевой решетки

4 декабря 2002 г. открыто движение по новой путепроводной развязке на станции Мереть.

6 декабря 2002 г. завершено строительство и введена в эксплуатацию электрическая централизация на станции Алейская. Для предотвращения столкновений на переезде автотранспорта с подвижным составом три переезда (238 км, 351 км, 504 км) оборудованы устройствами заграждения переездов. На станции Чемровка включен в работу ДИСК-Б, устройство контроля за состоянием букс и колесных пар вагонов и локомотива.

Декабрь 2002 г.

По итогам 2002 г. Алтайское отделение ЗСЖД завоевало памятный знак МПС, Совета Министров и ВЦСПС как победитель соревнования среди предприятий железнодорожного транспорта России.



Памятный знак МПС

В 2002 г. система коммерческого учета электроэнергии (АСКУЭ) внедрена на 36 трансформаторных подстанциях четырех железнодорожных узлов (Омск, Инская, Барнаул, Рубцовск).

В 2002 г. утверждена Программа восстановления вторых путей и проведения капитального ремонта пути на

Среднесибирском ходу в осенне-зимний период 2002 – 2003 гг.

В 2002 г. отремонтировано 2135 км пути периодической профильной шлифовкой рельсов в процессе эксплуатации.

В январе 2003 г. состоялось открытие межобластного скоростного пригородного сообщения Омск – Новосибирск.

В марте 2003 г. на Кузбасском отделении было открыто рабочее движение по новому пути от станции Ускат до магистральной станции Красулино. Отправлен первый состав с углем.

30 апреля 2003 г. открыто регулярное сообщение ускоренных электропоездов повышенной комфортности Томск – Новосибирск.

4 июня 2003 г. на вокзале станции Новокузнецк открылся Сервис-центр. За период июнь – август в нем было обслужено 18 тыс. человек. Доходов получено на сумму 1200 тыс. рублей.

1 июля 2003 г. принято решение о создании на всех отделениях дороги открытых акционерных обществ по осуществлению пригородных перевозок. Организовано ОАО «Омск-Пригород» – первый гендиректор Р.А. Бикбавов. Приказом начальника дороги № 100 Н создана пригородная компания «Алтай-Пригород», которую возглавил В.Н. Устинов. Спустя месяц, в августе 2003 г. образовано ОАО «Кузбасс-Пригород».



Пригородные кассы на вокзале Барнаула

В рамках проекта «Городская железная дорога», разработанного Западно-Сибир-

ской железной дорогой совместно с ОАО «Экспресс-Пригород», губернатором Новосибирской области В.А. Толоконским подписано постановление о строительстве двух остановочных платформ Гагаринская и Плехановская.

21 июля 2003 г. внедрена система управления пассажирскими перевозками «Экспресс-3».

В июле 2003 г. открыта станция Ускатская и электрифицированный перегон Красулино – Ускатская.

4 августа 2003 г. со станции Барнаул впервые отправился первый скоростной поезд до Новосибирска «Экспресс Алтая».



16 августа 2003 г. открыт после реконструкции вокзал на станции Тогучин. Здесь же сдан в эксплуатацию автомобильный тоннель под основными путями.



В августе 2003 г. открыт обновленный вокзал Томск-1.

В сентябре 2003 г. введен в эксплуатацию западный пост ЭЦ сортировочной станции Инская.



18–20 сентября 2003 г. на Западно-Сибирской железной дороге была проведена XV Ассамблея начальников железных дорог.

В первый день работы руководители магистралей посетили знаковые объекты ЗСЖД – вокзал Новосибирск-Главный (где и провели первое рабочее совещание), Инской узел, дорожный Музей железнодорожной техники на станции Сеятель, базу «Локомотив».

Следующие дни работы Ассамблеи прошли на Кузбассе и в Омске.

После Губернаторского приема в Кемерове участники осмотрели объекты магистрального и промышленного железнодорожного транспорта Кузбасса (линии Ускат – Терентьевская, Красулино – Ускатская), побывали на разрезе «Талдинский».

20 сентября начало работе Ассамблеи в Омске положила церемония открытия мемориальной доски Б.К. Саламбекову на здании ОмГУПСа. Далее делегаты прибыли на станцию Входная, где осмотрели пост ЭЦ, терминал для подготовки вагонов под погрузку на МППВ, сетевое ПТО станции Входная, затем познакомились с базовыми локомотивными депо – ремонтным депо Московка и эксплуатационным депо Омск.

Заседание Ассамблеи продолжилось в помещении ОмГУПСа, где обсуждались задачи второго этапа реформирования железнодорожного транспорта. Здесь министр путей сообщения РФ Г.М. Фадеев впервые публично объявил о создании ОАО «РЖД».

18 сентября 2003 г. Постановлением Правительства РФ № 585 создано открытое акционерное общество «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД») с уставным капиталом 1 535,7 млрд рублей. 100% акций находятся в собственности Российской Федерации, полномочия акционера осуществляются Правительством РФ.

1 октября 2003 г. ОАО «РЖД» начало свою деятельность. Открытое акционерное общество «Российские железные дороги» – российская государственная вертикально интегрированная компания, владелец инфраструктуры общего пользования, значительной части подвижного состава и важнейший оператор российской сети железных дорог.

Основные направления коммерческой деятельности компании – грузовые и пассажирские перевозки. ОАО «РЖД» владеет 99% железнодорожных магистралей в России общей протяженностью 85 тыс. км, станциями и вокзалами, депо и диспетчерскими системами. Принадлежащая ОАО «РЖД» железнодорожная сеть разделена между 16 филиалами – железными дорогами, одним из которых является ЗСЖД. Железная дорога в своей структуре имеет предприятия дорожного подчинения и состоит из регионов. С 1 января 2011 г. отменена подструктура отделений на всех железных дорогах. С переходом на безотделенческую систему работы каждая дорога состоит из регионов, возглавляемых заместителем начальника дороги по региону.

На декабрь 2010 г. в структуру компании входили:

- Железные дороги
- Дирекция инфраструктуры
- Дирекции управления движением
- Дирекция тяги
- Моторвагонная дирекция
- Дирекция пригородных перевозок «Транском»
- Дирекция железнодорожных вокзалов
- Дирекция скоростного сообщения
- Центр фирменного транспортного обслуживания
- Дирекции по управлению терминально-складским комплексом
- «Росжелдорснаб»
- «Трансэнерго»
- Институт технико-экономических изысканий и проектирования железнодорожного транспорта «ГИПРОТРАНСТЭИ»
- Центр инновационного развития
- Центр корпоративного учета и отчетности «Желдоручет»
- Центр научно-технической информации и библиотек
- Центр организации труда и проектирования экономических нормативов
- Дирекция по комплексной реконструкции железных дорог и строительству объектов железнодорожного транспорта
- Дирекция по ремонту тягового подвижного состава
- Дирекция по эксплуатации и ремонту путевых машин
- Дирекция по строительству сетей связи
- Дирекция по ремонту грузовых вагонов (упразднена с 1.07.2011 г. путем преобразования в три вагоноремонтные компании (ВРК-1, ВРК-2, ВРК-3))
- Дирекция по ремонту пути
- Дирекция по тепловодоснабжению
- «Трансинформ»
- Главный вычислительный центр
- Центральная станция связи
- Центр обследования и диагностики инженерных сооружений
- Дирекция социальной сферы
- Дирекция медицинского обеспечения
- Научные институты и проектные организации

К концу первого десятилетия деятельности ОАО «РЖД» некоторые дирекции выделены в отдельные филиалы: Дирекция железнодорожных вокзалов, Центральная дирекция управления движением (работа отдельных пунктов – станций и др.), Центральная дирекция моторвагонного



Здание управления
ОАО «РЖД», г. Москва

подвижного состава (работа пригородных электропоездов, автомотрис и пр.), Дирекция тяги (эксплуатация локомотивов, организация работы локомотивных бригад), Дирекция по ремонту тягового подвижного состава (ремонт, разделка на металл локомотивов), Центральная дирекция пассажирских обустройств (пригородные вокзалы, платформы и пр.), Центральная дирекция инфраструктуры (эксплуатационные вагонные депо, дистанции пути, дистанции сигнализации, централизации и блокировки, дистанции электроснабжения, дистанции гражданских сооружений и пр.), Центральная дирекция по ремонту пути (путевые машинные станции), Росжелдорснаб – обе-

Логотип компании
«Российские
железные дороги»,
действовавший
в период 2003–2007 гг.



и современный знак
ОАО «РЖД»

спечение предприятий материально-техническими ресурсами).

В 2004 г. численность работающих в компании составляла 1 млн. 465 тыс. человек, в 2013 г. – 880 тыс. человек*.

Руководство компанией осуществляли: председатели совета директоров Виктор Борисович Христенко (16 октября 2003 г. – 20 июля 2004 г.), Александр Дмитриевич Жуков (с 20 июля 2004 г. по сентябрь 2011 г.), ныне – Кирилл Геннадьевич Андросов (с сентября 2011 г.); президенты ОАО «РЖД» Геннадий Матвеевич Фадеев (23 сентября 2003 г. – 14 июня 2005 г.), с 14 июня 2005 г. по настоящее время – Владимир Иванович Якунин.

* Источник: Ежеквартальные отчеты ОАО «РЖД».



Фирменный стиль ОАО «РЖД» на пассажирских вагонах

10 октября 2003 г. открылся музей боевой и трудовой славы Алтайского отделения



Западно-Сибирской железной дороги. Первым руководителем музея стала ветеран отделения Валентина Егоровна Болтышева.

В.Е. Болтышева

16 октября 2003 г. Западно-Сибирская дирекция по обслуживанию пассажиров подвела итоги летних пассажирских перевозок 2003 года. За летний период дорогой было отправлено 38 млн 245 тыс. пассажиров, в том числе 2 млн 347 тыс. пассажиров в местном сообщении и 35 млн 898 тыс. – в пригородном.

В летний период 2003 г. на Западно-Сибирской магистрали курсировали 52 поезда формирования дороги, из них 11 фирменных. Эксплуатировалось 116 составов, курсировало 108 прицепных и беспересадочных вагонов. В пригородном сообщении – 116 пар электропоездов в рабочие и 257 пар – в выходные дни.

Также на дороге была введена новая услуга, предоставляемая пассажирам. В поездах формирования Западно-Сибирской магистрали в пути следования поезда организован прием заявок от пассажиров на оказание услуг в Сервис-центрах вокзалов ст. Новосибирск-Главный, Омск и Барнаул.

23 октября 2003 г. Приказом президента ОАО «Российские железные дороги» заместителем начальника Западно-Сибирской железной дороги – начальником Кузбасского отделения назначен Владимир Гарольдович Рейнгардт. Предыдущий начальник отделения А.Н. Ищенко переведен на другую работу.

24 октября его представил начальник ЗСЖД А.В. Целько. На этой же встрече

А.Г. Тулеев отметил, что Кемеровское отделение – самое мощное подразделение на всей Западно-Сибирской железной дороге. Это возлагает на нового руководителя особую ответственность. Необходимо развивать и дальше технический парк отделения, его путевое хозяйство. Поддерживать высокую дисциплину, работать в интересах России и области.

Владимир Гарольдович родился 13 августа 1957 г. в городе Верхотурье Свердловской области. На железнодорожный транспорт пришел сразу после окончания школы в 1974 г. Работал сначала учеником, а



В.Г. Рейнгардт

затем – слесарем по ремонту электровозов в локомотивном депо на станции Междуреченск. После службы в рядах Советской Армии в 1978 г. поступил, а в 1983 г. окончил Новосибирский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «эксплуатация железных дорог». Работал на станции Татарская Западно-Сибирской железной дороги: занимал должности от дежурного по парку (1983–1985 гг.) до начальника станции (1985–1997 гг.). С 1997 по 2002 гг. – первый заместитель начальника, затем, с 1999 г. – начальник Алтайского отделения дороги.

В 2002–2003 гг. Владимир Гарольдович возглавлял ревизорский аппарат Западно-Сибирской железной дороги, являясь заместителем начальника дороги – главным ревизором по безопасности движения. С 2003 по 2007 гг. В.Г. Рейнгардт – заместитель начальника ЗСЖД – начальник Кузбасского отделения.

Кузбасским отделением В.Г. Рейнгардт руководил до апреля 2007 г., когда был назначен на должность начальника Красноярской железной дороги.

Кузбасское отделение существенно увеличило объемы перевозок именно в годы, когда он возглавлял отделение дороги. Этот рост обеспечивался во многом ростом объемов

производства в угледобывающей и металлургической отраслях. По мнению первого заместителя начальника ЗСЖД Александра Бородача, значительную роль в развитии и увеличении объемов перевозок кузбасского угля сыграло комплексное развитие транспортной инфраструктуры региона.

За заслуги в развитии железнодорожного транспорта В.Г. Рейнгардт награжден знаком «Почетному железнодорожнику», юбилейной медалью «100 лет Транссибирской магистрали». В декабре 2011 г. Владимир Гарольдович избран депутатом Законодательного собрания Красноярского края второго созыва.

2 декабря 2003 г. открыты новые останочные платформы – Гагаринская и Плехановская.



10 декабря 2003 г. в локомотивном депо Барнаул открыт реабилитационный центр локомотивных бригад. В центре проводятся плановые и экстренные мероприятия по коррекционно-профилактическим курсам реабилитации локомотивных бригад.



Вход в реабилитационный центр

К услугам машинистов и помощников – психолог, врач массажист, оздоровительная капсула «Санспектра», массажное кресло, спелеокомплекс, гидромассажная ванна, электростимулятор «Трансаир», мини-сауна «Кедровая бочка» и др.

15 декабря 2003 г. началась промышленная эксплуатация Центра управления местной работой (ЦУМР) Омского отделения Западно-Сибирской железной дороги. Центр создан в соответствии с отраслевой программой и является нижним технологическим структурным подразделением создаваемой в масштабах страны трехуровневой системы управления перевозочным процессом ОАО «РЖД» – ЕДЦУ (единый диспетчерский центр управления) – ЦУМР.

ЦУМР Омского отделения отслеживает оперативную обстановку одновременно на 46 станциях, принимая и обрабатывая информацию с 246 автоматизированных рабочих мест (АРМ). Создание нового центра стало возможным благодаря применению современной вычислительной техники и оптоволоконных коммуникаций.

В 2003 г. на станции Входная введен уникальный механизированный пункт подготовки полувагонов под погрузку угля – «МППВ Входная». Терминал длиной 1100 м оснащен современным оборудованием для механизированного ремонта кузовов, смены фрикционных клиньев, при необходимости – колесных пар и автосцепок. Автоматизированный терминал позволяет обслуживать два состава по 72 вагона одновременно, в результате чего его производительность составляет 720 вагонов в сутки.

23 декабря 2003 г. был принят в эксплуатацию реконструированный железнодорожный вокзал станции Славгород. Ленту разрешили глава администрации Алтайского края А.А. Суриков и начальник Западно-Сибирской железной дороги А.В. Целько.

Учитывая прошлые его заслуги перед городом, когда он в конце 1970-х годов в течение пяти лет был начальником станции

Славгород, А.В. Целько был вручен диплом и нагрудная лента почетного гражданина города Славгорода.



Январь 2004 г. Западно-Сибирской железной дороге присуждено первое место в отраслевом соревновании за 2003 год.

В марте 2004 г. сданы в эксплуатацию вокзалы на станциях Табулга и Шипицино.



Вокзал Шипицино в день открытия

В марте 2004 г. в Кремлевском дворце состоялась церемония вручения коллективу Западно-Сибирской железной дороги награды «Золотой олимп» за высшие достижения в социально-экономической сфере.

В этом же месяце за разработку и реализацию программы развития транспорта в Кузбассе Западно-Сибирская железная дорога удостоена Большой золотой медали «Сибирской ярмарки».

9 марта 2004 г. Указом Президента Российской Федерации № 314 «О системе и структуре федеральных органов исполнительной власти» упразднено МПС России. Функции федерального органа исполнительной власти переданы Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральной службе по надзору в сфере транспорта и Федеральному агентству железнодорожного транспорта.

9 апреля 2004 г. с железнодорожного вокзала станции Белово Кузбасского отделения ЗСЖД отправился в первый рейс новый электропоезд сообщением Белово – Новокузнецк.

В апреле 2004 г. на станции Усть-Тальменская введена в эксплуатацию релейно-процессорная централизация (РПЦ), заменившая громоздкий устаревший пульт управления стрелками и сигналами.

В мае 2004 г. создано эксплуатационное вагонное депо Входная.

12 мая 2004 г. Кузбасское отделение Западно-Сибирской железной дороги впервые в своей истории погрузило 7500 вагонов в сутки продукцией угольных предприятий Кузбасса.

В июле 2004 г. на станции Укладочный открыт дом отдыха локомотивных бригад грузового движения.



Дом отдыха локомотивщиков на станции Укладочный

27 августа 2004 г. открыт новый вокзал на станции Осинники.



Вокзал станции Осинники

В сентябре 2004 г. открыт новый вокзал на станции Изынский.

В сентябре 2004 г. Правление ОАО «РЖД» рассмотрело вопрос о совершенствовании структуры управления вагонным хозяйством отрасли (разделение на ремонтников и эксплуатационников).

19 ноября 2004 г. В канун празднования 70-летия Инского железнодорожного узла на административном здании станции Инская была открыта мемориальная доска Валентину Владимировичу Сажину, бывшему начальнику станции, внесшему огромный вклад в развитие сортировочной станции и всего узла.



Валентин Владимирович родился 12 июля 1933 г. После окончания НИИЖ-

Та он был направлен по распределению на Топкинское отделение, проработал там три года и получил назначение главным инженером на станцию Инская. В.В. Сажин не просто продвигался по служебной лестнице, а глубоко и всесторонне постигал дело, свои обязанности. В должности главного инженера он пробыл семь лет. Руководил коллективом станции в то время Виктор Николаевич Логинов.

В бытность В.В. Сажина главным инженером коллектив Инской напряженно искал способы сделать работу станции ритмичной, особенно при роспуске вагонов. Совместно с учеными НИИЖТа производственники разработали комплексный план развития и совершенствования работы узла, который предусматривал кардинальные меры по улучшению работы всех служб. Опыт инчан получил широкое распространение, авторы проекта удостоились медалей ВДНХ СССР, а В.В. Сажин в 1966 г. получил орден Трудового Красного Знамени и золотую медаль ВДНХ.

1 декабря 1969 г. его назначили начальником станции. Валентин Владимирович продолжил техническое перевооружение станции. Приемо-отправочные пути во всех парках были удлинены до вместимости составов новой расчетной длины. В сортировочном парке уложены дополнительно пути для выполнения заданного плана формирования поездов и все возрастающего вагонопотока.

Под его руководством была проведена централизация более 300 ручных стрелочных переводов, что позволило высвободить от тяжелого ручного труда 500 дежурных стрелочных переводов и перевести их на другие вакантные профессии.

В.В. Сажин стал инициатором изменения движения пригородных поездов. Для движения грузовых поездов независимо от пропуска пригородных и пассажирских был введен дополнительно 37-й ходовой путь, ныне – третий главный.

Камнем преткновения во времена начала руководства станцией В.В. Сажиним

был пропуск локомотивов по нечетной системе из-под разборочных поездов в депо. Решением проблемы стало уложенное прикрытие к третьему горбу нечетной горки.

Среди сортировочных станций страны Валентин Владимирович первым начал практиковать новую технологию частично-параллельного роспуска составов.

При Сажине коллектив станции Инская стал работать значительно интенсивнее, собраннее, это не замедлило положительно сказаться на производственных результатах, а сам Валентин Владимирович по итогам восьмой пятилетки удостоился ордена «Знак Почета».

Прекрасно поработали инчане и в девятой пятилетке – 17 знамен МПС, знамена ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ. Опыт внедрения комплексного плана и организации соревнования на Инской стал достоянием железнодорожников всей страны, демонстрировался на ВДНХ, а В.В. Сажин был награжден второй золотой медалью, дипломом I степени и премирован автомашиной «Москвич». По итогам пятилетки в 1975 г. В.В. Сажин получил третью правительственную награду – еще один орден Трудового Красного Знамени, почетное звание «Заслуженный работник транспорта Российской Федерации» и нагрудный значок «Почетному железнодорожнику».

После разукрупнения Западно-Сибирской железной дороги и выделения из ее состава Кемеровской железной дороги для Инской на какой-то период настали трудные времена, отлаженный механизм начал давать сбои. Но не случайно здесь всегда поддерживалась инициатива снизу. Почин коллектива только одной комплексной бригады нечетной сортировочной горки, возглавляемой В. Кузьминым, сразу после внедрения дал заметный эффект. Его подхватили локомотивщики, вагонники, диспетчеры, одобрило бюро Новосибирского обкома КПСС, и он получил официальное название: «Экономия времени на каждой производственной операции – рабочая

гарантия перевозкам одиннадцатой пятилетки».

Коллектив станции Инская В.В. Сажин возглавлял на протяжении двенадцати лет. Последние годы своей жизни он работал начальником технического отдела дороги.

В открытии мемориальной доски В.В. Сажину участвовали президент ОАО «РЖД» Г.М. Фадеев, начальник Западно-Сибирской железной дороги А.В. Целько, официальные лица города и области.



В.В. Сажин



История станции Инская и дороги крепко связала разные судьбы. А.П. Филатов вспоминал, как, будучи первым секретарем Новосибирского обкома, в далеком теперь уже 1980-м, каждый свой день начинал со звонка начальнику Красноярской дороги, которым в то время был Г.М. Фадеев: у городских ТЭЦ были проблемы с поставками угля, и в немалой степени благодаря слаженной работе железнодорожников город пережил студеную зиму. Филатов тоже числит себя инчанином, с узлом связан значительный период его работы. Инской узел не случайно называют не только «фабрикой маршрутов», но и «кузницей командиров». На станции, в локомотивном и вагонном депо, в дистанциях пути, электроснабжения, сигнализации и связи начи-

нали свою трудовую деятельность многие руководители дороги, отделений, предприятий. Начальник дороги А.В. Целько три года возглавлял коллектив станции, заместитель начальника дороги по путевому хозяйству Н.С. Сорочихин в свое время работал начальником Инской дистанции пути, А.Р. Гергерт, возглавляющий службу электроснабжения дороги, трудился в Инской дистанции электроснабжения.

Огромную роль дороги и Инского узла в развитии экономики Новосибирска и области отметили губернатор Новосибирской области В.А. Толоконский и председатель Новосибирского областного Совета В.В. Леонов, тоже пришедшие поздравить большую семью железнодорожников с юбилеем Инского железнодорожного узла. «О каком бы периоде его истории мы ни говорили, Инской железнодорожный узел всегда работал слаженно и четко, – сказал Виктор Александрович в своем поздравлении. – Успехи узла закладывались целыми поколениями. И хорошо, что об их вкладе на Инской помнят. О Валентине Владимировиче Сажине, мемориальная доска которому была открыта сегодня, должен знать каждый мальчишка на Первомайке. Из этого тоже складывается уважение к профессии железнодорожника».

Целая группа работников Инского железнодорожного узла удостоена отраслевых наград – знаков «Почетный железнодорожник», «За безупречный труд на железнодорожном транспорте» и награждена именными часами. Среди них составитель поездов станции Инская Ю.В. Горбатюк – представитель известнейшей на узле династии, В.И. Востриков, начальник сортировочной горки Инской дистанции сигнализации, связи и вычислительной техники; Н.А. Зувевский, заместитель начальника Инской дистанции электроснабжения, осмотрщик вагонов вагонного депо станции Инская Р.Ю. Кермас, дежурный станционного поста станции Инская Н.В. Микрюкова и другие работники Инской, хорошо известные в коллективе узла.

В этот же день были вручены награды и другим железнодорожникам Западно-Сибирской. Указом президента Российской Федерации за большой вклад в развитие железнодорожного транспорта, достигнутые трудовые успехи орденом Почета награжден старший мастер цеха локомотивного депо Карасук В.Н. Земляной, медалью ордена «За заслуги перед Отечеством» – начальник сектора дорожного ИВЦ Ю.В. Ледков*.

30 ноября 2004 г. открыт пригородный вокзал станции Омск.



30 ноября 2004 г. на основании приказа ОАО «РЖД» начальником Алтайского отделения назначен Александр Анатольевич Фомичев.



А.А. Фомичев

Заместителем начальника был утвержден Виктор Георгиевич Голомолзин, работавший ранее начальником станции Алтайская.

* См.: Павлов, В. Инскому железнодорожному узлу – 70 лет // «Транссиб», 23 ноября 2004 г.;

Уваров, П. Золотой фонд коллектива // «Транссиб», 1 октября 2004 г.;

«Вечерний Новосибирск», 25 ноября 2004 г.

В декабре 2004 г. открыт вокзал станции Таштагол.



Вид на вокзал станции Таштагол

1 декабря 2004 г. в городе Рубцовске открыт новый железнодорожный вокзал, совмещенный с автовокзалом. Вместимость вокзала 250 человек.



М.С. Евдокимов и А.В. Целько в Рубцовске

6 декабря 2004 г. Указом Президента России № 1654 звание «Заслуженный работник транспорта РФ» присвоено пред-

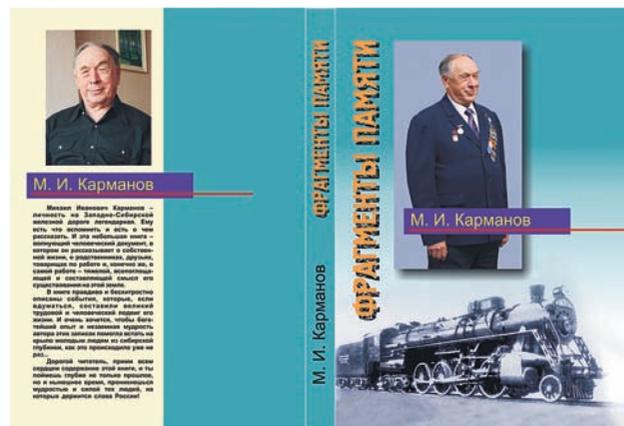
седателю теркома профсоюза Алтайского отделения Валерию Андреевичу Регеру и заместителю начальника отделения Ивану Ануфриевичу Чернову.

В декабре 2004 г. началось строительство второй очереди железнодорожного моста через реку Обь в районе станции Камень-на-Оби. Длина моста 977 м, стоимость работ – 5 млрд рублей. Сооружение моста вел подрядчик УФСК «Мост».



Строительство железнодорожного моста через реку Обь в районе станции Камень-на-Оби

В 2004 г. в книжной серии воспоминаний новосибирского издательства «Историческое наследие Сибири» вышла книга Михаила Ивановича Карманова «Фрагменты памяти».



Михаил Иванович Карманов – почетный железнодорожник, ветеран труда, ныне советник вице-президента ОАО «РЖД» А.В. Целько. Вся трудовая жизнь его была связана с Западно-Сибирской магистралью, и на дороге его называют Железнодорожный староста.

Трудовую деятельность Михаил Иванович начал в 1944 г. диспетчером информатора в 4-м отделении службы движения ст. Барабинск. В 1945 г. окончил вечернюю школу, а с августа 1946 г. работал заместителем старшего диспетчера, дежурным по станции Кожурла Барабинского отделения, поездным диспетчером на станции Барабинск, старшим поездным диспетчером, а в 1952–1953 гг. – дежурным по отделению на ст. Барабинск.

После окончания в 1955 г. Акмолинского железнодорожного техникума М.И. Карманов был назначен начальником отдела движения грузовой и пассажирской работы – заместителем начальника Славгородского отделения Омской железной дороги, которое после реорганизации стало Карасукским отделением Западно-Сибирской железной дороги.

В 1969 г. М.И. Карманов окончил НИИЖТ, получив квалификацию инженера путей сообщения по эксплуатации железных дорог. В 1969 – 1993 гг. – почти четверть века – работал первым заместителем начальника Карасукского отделения Западно-Сибирской железной дороги.

Михаил Иванович вспоминал в своей книге признанных профессионалов-железнодорожников, взявших старт на дорогах степной Кулунды:

«За 35 лет существования Карасукского отделения из его рядов вышло немало крупных руководителей дороги и Министерства путей сообщения: Бевзенко Альберт Николаевич – заместитель министра путей сообщения, Мысик Петр Филиппович – первый заместитель начальника дороги, Целько Александр Витальевич – заместитель министра путей сообщения, Пустовой Владимир Николаевич – заместитель министра, Рубежанский Петр Николаевич – депутат Государственной думы двух созывов, Андреев Аркадий Иванович – главный инженер Западно-Сибирской железной дороги, Шачнев Валерий Иванович – заместитель начальника дороги, Скворцов Виктор Михайлович – начальник Свердловской железной дороги, Долгих Николай Федорович



По инициативе М.И. Карманова в Карасуке появился паровоз-памятник покорителям целинных земель и строителям Среднесибирской магистрали

– начальник грузовой службы, Макагон Владимир Данилович – начальник службы материально-технического обеспечения».

М.И. Карманов за годы своей работы на ЗСЖД был неоднократно награжден: орденом Трудового Красного Знамени (1959 г.), орденом «Знак Почета» (1974 г.); медалями «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941 – 1945 гг.» (1946 г.) и «За освоение целинных земель» (1957 г.); значками «Ударник Сталинского призыва» (1949 г.), «Отличник социалистического соревнования железнодорожного транспорта» (1964 г.), «Почетному железнодорожнику» (1967 г.) и другими знаками отличия.

В 2004 г. завершено внедрение на дороге автоматизированной системы управления локомотивным хозяйством (АСУТ) – 466 рабочих мест в эксплуатационных локомотивных депо.

В апреле 2005 г. скорый фирменный поезд «Сибиряк» занял первое место на Всероссийском конкурсе фирменных поездов, который проходил в Самаре. Он сохранил свои лидерские позиции – в предыдущем, 2004 г., на аналогичном конкурсе в Екатеринбурге он также был первым.



Коллектив фирменного поезда «Сибиряк»

5 февраля 2005 г. на станции Алтайская за сутки было сформировано и отправлено 16 составов с углем весом более 7000 т каждый.



Сортировочная горка станции Алтайская

15 марта 2005 г. на Алтайском отделении первый пассажирский поезд на новом отечественном электровозе переменного тока ЭП1 провели машинист А.Л. Кон и помощник машиниста В.В. Гуйда. В конструкции электровоза применяются новейшие достижения отечественной науки. Электровозы ЭП1 приписаны к локомотивному депо Карасук.



29 марта 2005 г. в Москве состоялся 28 съезд профсоюза железнодорожников «Роспрофжел» посвященный 100-летию профсоюзов железнодорожников.

4 мая 2005 г. впервые по Средне-сибирскому ходу проведен угольный состав массой 9000 т.

В мае 2005 г. открыт Дом ветеранов на станции Топки.



10 мая 2005 г.

первое место в конкурсе музеев истории предприятий, проведенном Управлением Западно-Сибирской железной дороги, занял музей локомотивного депо Барнаул. Хранитель музея – Александр Иосифович Попов.



А.И. Попов

Летом 2005 г. начали работу ускоренные электропоезда Омск – Петропавловск, Омск – Тюмень.

4 июня 2005 г. введена в строй первая очередь Новосибирской Детской железной дороги. В свой первый рейс отправился поезд Новосибирской ДЖД, пока управляемый взрослыми. Но уже вскоре обслуживать дорогу стали юные железнодорожники (в 2005 г. частично, в 2006 г. – полностью).



Ключ от Детской железной дороги вручает главный инженер ЗСЖД А.И. Андреев

За два года до этого события, в августе 2003 г. в Заельцовском парке был установлен памятный камень в честь закладки Детской железной дороги. Проектирование было поручено институтам Сибгипротранс и Желдорпроект, а заказчиками выступили мэрия Новосибирска и Управление Западно-Сибирской железной дороги.

Проектирование линии и железнодорожных сооружений сильно осложнялось тем, что дорога должна пройти по реликтовому сосновому лесу. Потому соблюдению природоохранных норм уделялось очень большое внимание.



В первую очередь Детской железной дороги вошли такие объекты, как металлическая эстакада длиной более 200 метров, 4 неохранных переезда, станции Зоопарк

и Спортивная, разъезд Ельцовский и учебный корпус на станции Спортивная. Почти все лето 2005 г. по ДЖД курсировал только один состав – поезд водили два тепловоза, прицепленные по обоим концам состава, это позволяло обойтись без маневров на конечных станциях.

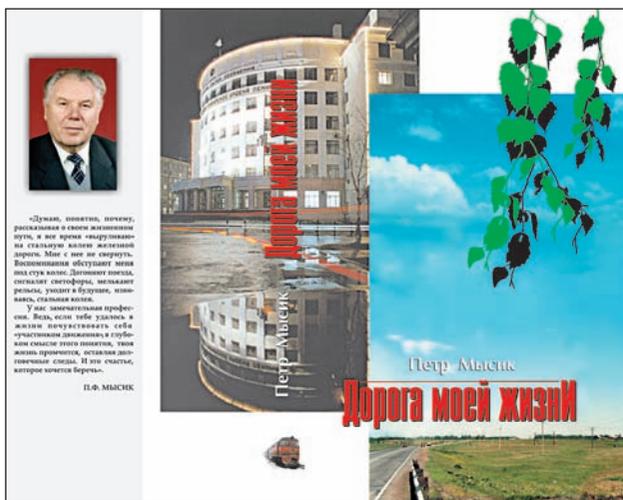
Открытие второй очереди Новосибирской ДЖД состоялось в День железнодорожника, 6 августа 2006 г. С 2007 г. по Детской железной дороге курсируют поезда: «Сказка», «Юность», «Сибиряк», «Мечта». Новосибирская ДЖД на сегодняшний день является одной из лучших по оснащению детских железных дорог России.



Юные железнодорожники из Карасука на практике на Новосибирской Детской железной дороге

Протяженность Новосибирской ДЖД – 5,3 км. Она имеет три станции (Заельцовский парк, Спортивная, Зоопарк) и два разъезда (Локомотив, Ельцовский). Искусственные сооружения: бетонные подпорные стенки, две металлические эстакады высотой до 3–4 м, два металлических моста длиной 24 и 72 м, СЦБ: автоблокировка. Подвижной состав: переделанные тепловозы ТУ7А-3338, ТУ7А-3339, ТУ7А-3343, шесть вагонов модели 20.0011 завода «Метровагонмаш», три вагона модели 43-0011 Камбарского машиностроительного завода, четырехосный пожарный вагон.

В 2005 г. вышла из печати книга воспоминаний Петра Филипповича Мысика «Дорога моей жизни». Она продолжила книжную серию воспоминаний ветеранов, выпускаемую Издательским домом «Историческое наследие Сибири».



Обложка книги в развернутом виде

14 июня 2005 г. Распоряжением Правительства РФ № 786-р В.И. Якунин назначен президентом ОАО «РЖД».

22 июня 2005 г. на станции Барнаул состоялся митинг по поводу присвоения электропоезду ЭД9м № 0113 имени Героя России, старшего лейтенанта внутренних войск Игоря Гурова. В первый рейс именной электропоезд повели машинист Александр Благовещенский и помощник машиниста Евгений Комович.



Вокзал станции Карасук

19 августа 2005 г. состоялось несколько знаковых событий на станции Карасук: открыт новый пассажирский вокзал, вступило в строй после капитальной реконструкции локомотивное депо Карасук, открыто поликлиническое отделение узловой больницы.



В цехах локомотивного депо Карасук

В октябре 2005 г. на Кузбасском отделении вступил в строй диспетчерский Центр управления местной работой.

19 ноября 2005 г. открыт после реконструкции вокзал на станции Искитим.

В январе 2006 г. локомотивное депо Карасук разделено на ремонтное и эксплуатационное предприятия.

23 января 2006 г. исполнилось 90 лет «патриарху» алтайских железнодорожников Григорию Васильевичу Огую. Из печати вышла книга воспоминаний Г.В. Огую «Мой путь».

Григорий Васильевич родился 23 января 1916 г. Трудовую деятельность на железнодорожном транспорте начал в 1936 г. после окончания Кременчугского железнодорожного техникума. Проработал на транспорте 41 год, прошел путь от бригадира по ремонту вагонов до начальника отделения дороги.

Во время Великой Отечественной войны работал начальником вагонного участка на станции Инская – одной из десяти самых сложных грузовых станций огромной страны. Более 23 лет возглавлял три отделения Западно-Сибирской железной дороги: с 1954 по 1964 гг. – Кулундинское отделение, с 1964 по 1967 гг. – Карасукское отделение, с 1967 по 1977 г. – Алтайское отделение.

На всех участках трудовой деятельности Григорий Васильевич зарекомендовал себя высококвалифицированным и технически грамотным специалистом, опытным и инициативным руководителем, способным мобилизовать коллектив на решение задач, поставленных перед железнодорожным транспортом. Своим добросовестным трудом, принципиальным отношением к делу внес значительный вклад в совершенствование работы отделения дороги, за что пользовался заслуженным авторитетом не только среди железнодорожников Алтайского региона, но и всей Западно-Сибирской магистрали.

За большие заслуги в техническом развитии отделений дороги и решении задач по успешному освоению перевозок пассажиров и грузов Г.В. Огуй был награжден орденами: Ленина, Трудового Красного Знамени, тремя орденами «Знак Почета», знаком «Почетный железнодорожник», ему присвоено



Г.В. Огуй

звание почетного ветерана Западно-Сибирской железной дороги.

Григорий Васильевич ушел из жизни 6 августа 2011 г. в возрасте 95 лет*.

3 февраля 2006 г. электромеханику СЦБ Алтайской дистанции Анатолию Митрофановичу Саланину вторично присвоена квалификация специалиста первого класса. Ветеран дистанции воспитал около двадцати учеников, а в его трудовой книжке 121 запись о поощрениях руководства дистанции и отделения дороги.



А.М. Саланин

16 февраля 2006 г. в Барнауле прошла 17-я зимняя дорожная спартакиада, посвященная 70-летию спортивного общества «Локомотив» и 110-летию Западно-Сибирской магистрали. В программе спартакиады – лыжные гонки на различные дистанции, футбол на снегу.



Стартует мастер спорта В.В. Кошкин

В феврале 2006 г. Западно-Сибирская железная дорога признана лауреатом V Всероссийского конкурса «Российская организация высокой социальной эффективности» в номинации «Железнодорожный транспорт».

* Источник: ИА «Амител» – <http://www.amic.ru/news/156110/>

21 апреля 2006 г. в Новосибирске состоялось открытие пригородного вокзала на территории станции Новосибирск-Главный. Его строительство началось в 2005 г. в соответствии с условиями ежегодного Соглашения о взаимодействии и сотрудничестве между Западно-Сибирской железной дорогой – филиалом ОАО «РЖД», администрацией Новосибирской области и мэрией г. Новосибирска. Новый вокзал позволил сделать ожидание электропоездов более комфортным для пассажиров. Здесь находится более 20 билетных касс, что позволяет избежать больших очередей. Работает справочное бюро и сервис-центр с широким спектром услуг.



Пригородный вокзал на территории станции Новосибирск-Главный

В мае 2006 г. открыта после реконструкции первая очередь вокзала Омск-Пассажирский.



5 мая 2006 г. на Прокопьевском вокзале Кузбасского отделения Западно-Сибирской железной дороги прошла торжественная церемония присвоения тепловозу ТЭМ-2 имени Екатерины Денисенко – ветерана труда, кавалера ордена Ленина. Тепловоз стал первым именованным локомотивом в Прокопьевске.

Екатерину Дмитриевну, посвятившую жизнь железнодорожному транспорту, хорошо знают локомотивщики Прокопьевского железнодорожного узла. Почет и уважение она заслужила своим трудом, проработав более четверти века на паровозе, сначала помощником машиниста, а затем машинистом. Осваивать свою профессию Екатерина Дмитриевна начала в военном 1942 году. В трудовой книжке ветерана 38 записей с вынесением благодарности и поощрениях. Честным трудом, порядочностью по отношению к делу и людям заслужила Екатерина Дмитриевна уважение коллектива. За свой труд она награждена в 1960 г. высшей государственной наградой – орденом Ленина, медалями «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.», «За трудовое отличие», «Ветеран труда», значками «Отличный паровозник», «Ударник коммунистического труда».



Станция Прокопьевск, 2006 г.

Вручив свидетельство о присвоении имени тепловозу и символические ключи от управления локомотивом старшему машинисту тепловоза Михаилу Шестакову, Екатерина Дмитриевна поднялась на тепловоз



Е.Д. Денисенко,
2008 г.



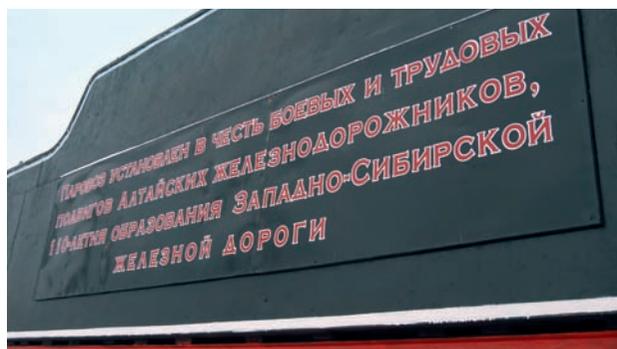
и совершила пробную поездку на именном локомотиве.

– Это неординарное событие – дань уважения старшему поколению железнодорожников, – сказал заместитель начальника Кузбасского отделения дороги – начальник Беловского подотдела Сергей Макаренко. – На Западно-Сибирской железной дороге не забывают о заслуженных работниках, внесших существенный вклад в развитие железнодорожного транспорта Кузбасса, воспитывая на их славном трудовом прошлом молодое поколение*.

В июне 2006 г. президентом ОАО «РЖД» Владимиром Якуниным утверждена Программа развития скоростного и высокоскоростного движения на сети железных дорог ОАО «РЖД» на перспективу до 2020 г. Программой предусмотрена организация скоростного движения на участках сети железных дорог общей протяженностью 7707 км. В эту программу вошли предложения Западно-Сибирской железной дороги об организации скоростного движения на пяти направлениях: Новосибирск – Омск, Новосибирск – Томск, Новосибирск – Новокузнецк, Новосибирск – Кемерово, Новосибирск – Барнаул.

* Т. Небогатова, Тепловоз имени ветерана. // «Трассиб», № 18, 12 мая 2006 г.

22 июня 2006 г. на территории локомотивного депо Барнаул установлен на вечную стоянку паровоз Л № 0186, водивший составы по Алтаю до перехода на тепловозную тягу.



В июле 2006 г. на ЗСЖД принято решение о создании дочерней компании по грузовым перевозкам.

1 июля 2006 г. на основании Приказа ОАО «РЖД» № 10 от 25 января 2006 г. на базе дистанций СЦБ и связи создан Алтайский региональный центр связи (РЦС). Начальником центра назначен Сергей Витальевич Федосов.



С.В. Федосов

5 августа 2006 г. в локомотивном депо Алтайская открыто после капитального ремонта, административное здание цеха эксплуатации. На вечную стоянку установлен электровоз ВЛ60к № 649.



6 августа 2006 г. открыта вторая очередь Детской железной дороги.



Здание нового поста ЭЦ на станции Московка

30 августа 2006 г. станция Московка переключена на новый объединенный пост электрической централизации.



Процесс запуска

В 2006 г. вышла в свет очередная книга, совместный труд ЗСЖД и ИД «Историческое наследие Сибири» – 640-страничная «Магистраль», в которой в потоке исторических событий описаны дела и судьбы руководителей Западно-Сибирской железной дороги за период с 1896 по 2006 гг. Красочно оформленная книга стала своеобразным подарком ко 110-летию магистрали. Часть тиража была подарена руководством ЗСЖД в библиотеки города.



Сентябрь 2006 г. Западно-Сибирская магистраль отметила свою 110-ю годовщину новыми трудовыми успехами – стала победителем сетевого соревнования по итогам за III квартал 2006 г.

В юбилейном 2006 г. коллектив Кузбасского отделения три квартала подряд признавался правлением ОАО «РЖД» и президиумом ЦК профсоюза железнодорожников и транспортных строителей победителем в отраслевом соревновании.

В октябре 2006 г. открыт памятник-стела министру путей сообщения РФ Н.Е. Аксёненко на при вокзальной площади станции Мошково.



В октябре 2006 г. построено и введено в эксплуатацию административное здание эксплуатационного вагонного депо (ЭВЧД-23) на станции Белово.

10 ноября 2006 г. Западно-Сибирской железной дороге исполнилось 110 лет.



Паровоз-памятник на станции Топки был установлен в 110-ю годовщину ЗСЖД



В 2006 г. открыта после реконструкции вторая очередь вокзала станции Омск-Пассажирский.

Открытие второй очереди вокзала Омск-Пассажирский

4 декабря 2006 г. открыты электрифицированные участки четырех удлиненных путей на сортировочной станции Алтайская.

В декабре 2006 г. на перегоне Краснозерская – Зубково состоялось открытие для грузового движения второго главного пути.

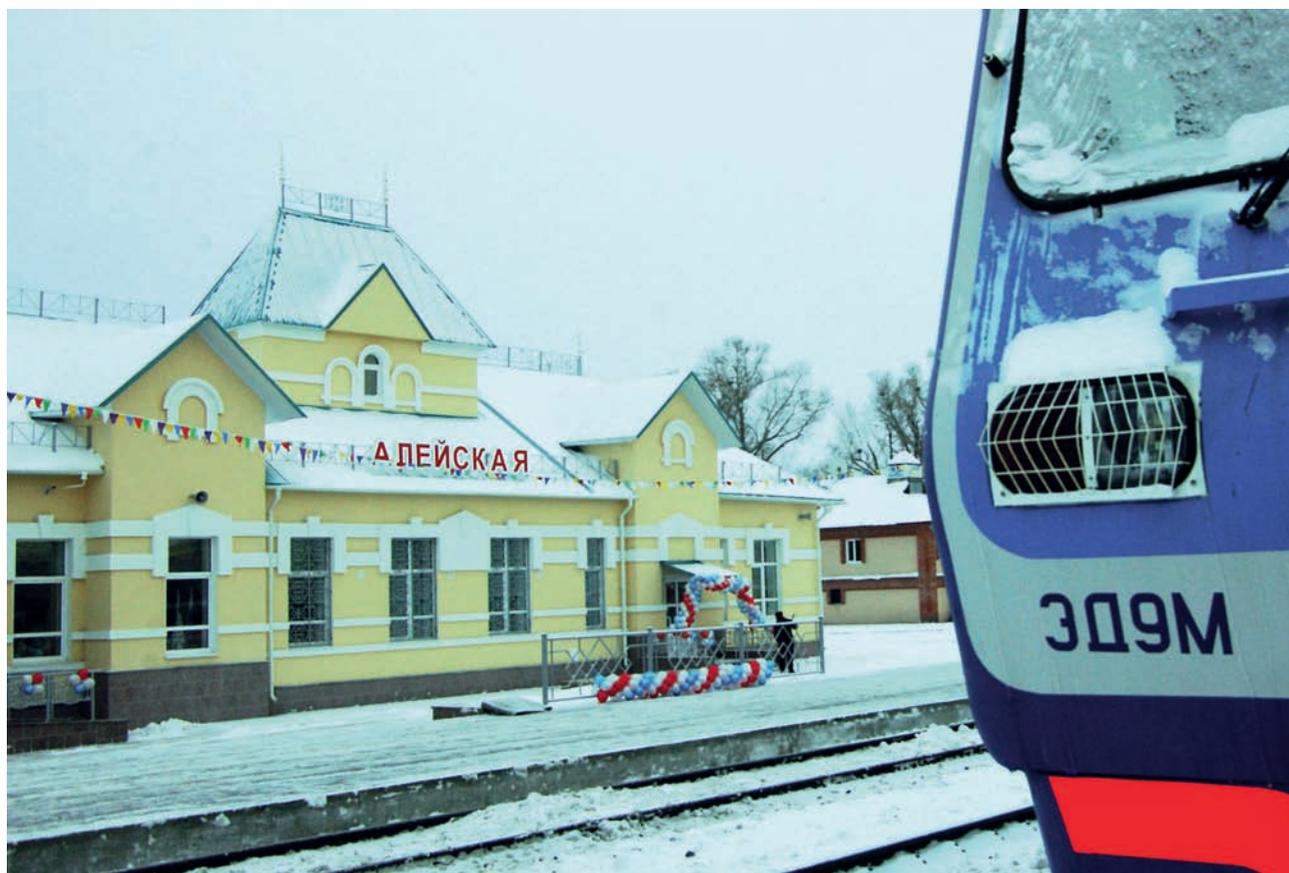
В 2006 г. введены в эксплуатацию Вагонные колесные мастерские (ВКМ) на станции Иртышское.

22 декабря 2006 г. на станции Алейская открылся отреставрированный вокзал. Этот долгожданный подарок жители Алейска получили благодаря совместному участию руководства Западно-Сибирской дороги и администрации Алтайского края.

29 декабря 2006 г. исполнилось 80 лет бывшему главному инженеру Алтайского отделения Садко Изеикилевичу Гинзбургу. В свое время ему довелось участвовать в переходе с тепловозной на электровозную тягу, курировать строительство вторых путей на Кузбасс и на южном направлении, в развитии станций и предприятий, строительстве второго железнодорожного моста через Обь.



С.И. Гинзбург



НА СТРАЖЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ КОЛЛЕКТИВНОГО ДОГОВОРА

Профессиональный союз железнодорожников и транспортных строителей (РОСПРОФЖЕЛ) имеет 110-летнюю историю, и на протяжении всего своего пути остается верен избранным идеалам поддержки и защиты человека труда, работника и строителя железнодорожной отрасли, профессионала своего дела.

Сегодня основное внимание Профсоюза сосредоточивается на подготовке и заключении на основе Отраслевого тарифного соглашения коллективных договоров филиалов и структурных подразделений ОАО «РЖД», решении производственно-экономических задач и социальных проблем железнодорожников.

28 февраля 1992 г. было заключено первое Отраслевое тарифное соглашение по федеральному железнодорожному транспорту (между Независимым профсоюзом железнодорожников и транспортных строителей России, Министерством путей сообщения Российской Федерации и Министерством труда и занятости населения Российской Федерации).

С тех пор с каждым новым Соглашением добавлялись социальные льготы и гарантии, в основе которых было улучшение работы отрасли. Так, если в тарифном соглашении на 1993 год удалось достигнуть договоренности по индексации заработной платы на уровне 70% от роста цен, то уже через год заработная плата индексировалась на уровне 80%, а с 1998 года индексация заработной платы была установлена на уровне роста цен.

В 1993 году по настоянию профсоюза принята Программа занятости работников железнодорожного транспорта, ставшая основной альтернативой принудительному увольнению.

Еще через год профсоюз добился выплат локомотивным бригадам в поездном движении при служебных командировках. Не были забыты и ветераны отрасли. С 1998 года им, как и работникам отрасли, дано право проезда в купейных вагонах пассажирских поездов, а с 2001 года начались выплаты пенсионерам отрасли из негосударственного пенсионного фонда.

Накопленный опыт позволил профсоюзу с началом работы открытого акционерного общества «Российские железные дороги» решить вопрос о его присоединении к Отраслевому тарифному соглашению. А в октябре 2004 г. был заключен Генеральный коллективный договор ОАО «РЖД», который не только полностью сохранил социальные гарантии Отраслевого соглашения, но был дополнен новыми. Коллективный договор холдинга стал базовым по установлению социальных гарантий при заключении коллективных договоров в негосударственных уч-

реждениях здравоохранения и образования, а также в создаваемых дочерних обществах.

В марте 2008 г. впервые после создания ОАО «РЖД» и выделения дочерних обществ заключено Отраслевое соглашение по организации железнодорожного транспорта между Роспрофжел и объединением работодателей. Это соглашение определило минимальный уровень социальных гарантий для работников организаций железнодорожного транспорта.

Дорожная территориальная организация на Западно-Сибирской железной дороге объединяет более 125 тысяч трудящихся, студентов и пенсионеров. Общий охват профсоюзным членством составляет 98,5%. В границах дороги действует 267 первичных профсоюзных организаций.

Несомненно, важно, чтобы во главе профессионального союза был человек, не только обладающий качествами лидера, но и знающий на своем опыте проблемы дороги, ее атмосферу и условия труда железнодорожников. Коротко представим людей, возглавлявших в последние десятилетия профсоюзную организацию ЗСЖД.

НИКИФОРОВ Николай Алексеевич

Председатель Роспрофжел с 2004 г.
С октября 1997 г. по апрель 2004 г. –
председатель Дорпрофсожа на ЗСЖД



Николай Алексеевич родился в 1952 г. в г. Гурьевске Кемеровской области. В 1974 г. окончил Новосибирский институт инженеров транспорта по специальности – инженер путей сообщения по эксплуатации железных дорог.

После окончания института был направлен на Беловское отделение Западно-Сибирской (с 1979 г. – Кемеровской) железной дороги, где работал дежурным по посту электрической централизации, дежурным по станции Артышта, начальником станции Проектная, заместителем начальника станции Ленинск-Кузнецкий-1, начальником станции Черкасов Камень. В мае 1981 г. утвержден инструктором отдела транспорта и связи Кемеровского обкома партии, 12 октября 1985 г. избран председателем Дорпрофсожа Кемеровской железной дороги.

С октября 1997 г. по апрель 2004 г. Н.А. Никифоров – председатель Дорпрофсожа на Западно-

Сибирской железной дороге. В 2004 г. избран на должность председателя Российского профессионального союза железнодорожников и транспортных строителей (Роспрофжел).

КУЖЕЛЕВ Александр Михайлович

Председатель Дорпрофсожа с 2004 по 2010 гг.

Александр Михайлович родился в 1948 г. в Кемеровской области.

45 лет своей трудовой биографии посвятил работе на железнодорожном транспорте, из них более 34 лет – профсоюзной работе. Окончил Московскую высшую школу профсоюзного движения им. Н.М.Шверника



Начинал в 1969 г. – помощником машиниста тепловоза в локомотивном депо Топки Западно-Сибирской железной дороги, после работал инженером цеха эксплуатации, дежурным по депо. В 1976 г. коллектив избрал его председателем профкома локомотивного депо Топки, затем – Топкинской дистанции пути, окончил Высшую школу профсоюзного движения, после чего работал инструктором орготдела Кемеровского облсовпрофа...

С 1988 г. Александр Михайлович работал секретарем, заместителем председателя дорпрофсожа Кемеровской железной дороги. С ноября 1997 г. он – председатель территориального комитета профсоюза Кузбасского отделения ЗСЖД. В 2004 г. был избран председателем Дорпрофсожа Западно-Сибирской железной дороги. В 2010 г. ушел на заслуженный отдых.

ТЕСЛЕВИЧ Александр Михайлович

Председатель Дорпрофжел на Западно-Сибирской железной дороге с октября 2010 по август 2013 гг.



Александр Михайлович родился в 1967 г. в с. Богдановка Табунского района Алтайского края. В 1991 г. окончил Новосибирский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «Промышленное и гражданское строительство». В 2005 г., в целях повышения квалификации, прошел профессиональную переподго-

товку в Российской академии путей сообщения по специальности «Управление персоналом».

Работу в дорожной профсоюзной организации начал в 1993 г., возглавив профсоюзный комитет студентов СГУПСа. С 1997 г. работал в должностях начальника сектора развития и подготовки кадров ЗСЖД, начальника отдела учебных заведений, первого заместителя начальника службы по управлению персоналом. К работе относился ответственно, за успехи в труде был награжден именными часами министра путей сообщения, почетными грамотами. В 2006 г. А.М. Теслевич был избран заместителем председателя Дорпрофсожа ЗСЖД. В 2009 г. – назначен начальником Западно-Сибирской дирекции социальной сферы.

8 октября 2010 г. на отчетно-выборной конференции профсоюза Александр Михайлович Теслевич избран председателем объединенной первичной профсоюзной организации Западно-Сибирской железной дороги.

В 2013 г. назначен на должность заместителя начальника Западно-Сибирской железной дороги по кадрам и социальным вопросам.

ШАШКОВ Николай Викторович

Председатель Дорпрофжел на Западно-Сибирской железной дороге с августа 2013 г. по настоящее время



Николай Викторович родился в 1962 г. в г. Карасук Новосибирской области. В 1988 г. окончил Сибирский автодорожный институт, а в 1999 г. – Академию труда и социальных отношений.

Начал трудовую деятельность в 1993 г., помощником машиниста тепловоза, затем работал инженером-технологом в Омском локомотивном депо. С 1991 г. – освобожденный председатель цехового комитета профсоюза локомотивного депо Омск, с 1994 г. он возглавляет профсоюзную организацию всего депо, а в 2000 г. Н.В. Шашков избран руководителем профсоюза Омского отделения дороги.

До 2013 г. Николай Викторович – заместитель председателя Дорпрофжела – руководитель Омского структурного подразделения общественной организации – Дорпрофжел на ЗСЖД. А в 2013 г. он был избран председателем Дорожной территориальной организации Роспрофжел на Западно-Сибирской железной дороге.

Часть 10

ПО ПУТИ РЕФОРМ

(2007–2015 гг.)

В 2007 год Западно-Сибирская железная дорога вошла победным шагом – по итогам 2006 г. на ЗСЖД были выполнены все основные обязательства коллективного договора. Президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин поздравил коллектив магистрали с двумя победами: в отраслевом сетевом соревновании в 2006 г. и в завершившейся в Красноярске XVI зимней Спартакиаде ОАО «РЖД». И отметил, что Западно-Сибирская формирует почти 20% всей сетевой погрузки, 6% пассажирооборота и около 12% сетевого оборота грузов. Качественные показатели работы магистрали превышают среднесетевой уровень почти на 40%. На дороге отмечена самая высокая производительность труда.

Между тем минувший год был началом третьего этапа структурной реформы, задачами которого ставились создание и вывод на конкурентный уровень рынка железнодорожных перевозок, передача частным компаниям изрядной доли подвижного состава, формирование новых структур для осуществления пассажирских перевозок и привлечение инвестиций в отрасль.

О том, как дорога вписывается в процесс реформирования, как подходит к реализации запланированных мероприятий и на чем строится их успешное продвижение, с трибуны первого Всероссийского железнодорожного съезда, проходившего 30 октября 2007 г., накануне празднования 170-летия железных дорог России, рассказал начальник Западно-Сибирской магистрали А.В. Целько.

Руководитель ЗСЖД отметил стратегическую важность дороги, которая занимает одно из ведущих мест на сети, является связующим звеном между западом и востоком страны. К совершенствованию своей организационной структуры она приступила одной из первых. Еще в 1997 г. объединение Кемеровской и Западно-Сибирской магистралей создало условия для внедрения на укрупненном полигоне прогрессивных технологий, позволивших своевременно обеспечивать рост погрузки и вывоза главного груза – угля без привлечения дополнительных ресурсов.

А.В. Целько рассказал делегатам съезда, что дорога вот уже пятый год успешно реализует Программу развития и совершенствования магистрального и промышленного железнодорожного транспорта в Кузбассе. Начальник дороги напомнил, что эта программа родилась после известного выездного заседания Госсовета в Междуреченске в 2002 г. под председательством президента РФ В.В. Путина. Программа стала первым на сети опытом объединения государственных средств и частного капитала и положила начало планомерному, целенаправленному и комплексному развитию транспортной инфраструктуры Кузнецкого бассейна и прилегающих к нему регионов. За пять лет в развитие и реализацию этой программы было вложено 22 млрд рублей, из них 8 млрд составлял капитал угольных компаний и промышленных предприятий.

Высокое качество дорожной инфраструктуры определяет возможность наращивания пропускных мощностей за счет организации тяжеловесного движения. Внедрена технология эксплуатации поездов весом 9 тыс. тонн одной локомотивной бригадой. А 23 октября на южном полигоне магистрали проведен уникальный угольный маршрут весом 18 тыс. тонн.

А.В. Целько сказал, что, по оценкам угольщиков, к 2015 г. объемы добычи угля в Кузбассе достигнут 220 млн тонн. Транссибу предстоит стать транспортным мостом из Азии в Европу. «Мы считаем своевременной реализацию Стратегии развития железнодорожного транспорта до 2030 г. на основе активного участия регионов и развития государственно-частного партнерства. Мы к такому сотрудничеству готовы», – подчеркнул начальник Западно-Сибирской железной дороги.



Среднесибирский ход трудится

Для ускоренного пропуска транспортно-го потока в направлении Европа – Азия на дороге принято решение обеспечить специализацию главного Транссибирского хода для пропуска поездов с высокими скоростями: пассажирских, областных, ускоренных контейнерных. А Среднесибирского хода – для пропуска угольных маршрутов и порожняка. При этом Александр Целько подчеркнул, что реализация этого проекта стала возможной благодаря применению прогрессивных технологий укладки и технического содержания пути. В том числе не имеющая аналога технология зимнего ре-

монта пути. Это позволило в условиях зимних температур перевести на бесстыковой путь на железобетонном основании почти 600 км пути на Среднесибирском ходу. Начальник дороги обратил внимание делегатов на такой факт: более 70% Транссиба на полигоне дороги сегодня – это так называемый «бархатный» путь.

Одно из стратегических направлений деятельности Западно-Сибирской железной дороги – формирование высокоэффективной региональной политики, строительство равноправных партнерских отношений с регионами. Соглашения о взаимодействии и сотрудничестве подписываются уже десятый год (с 1997 г.) с администрациями Омской, Новосибирской, Кемеровской, Томской областей и Алтайского края и стали крепкой основой взаимовыгодного сотрудничества в решении большого круга задач.

Инвестиции субъектов Российской Федерации в развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта и пригородные пассажирские перевозки за четыре года превысили 2 млрд рублей. На эти деньги приобретены и отремонтированы электропоезда, построены и реконструированы вокзалы, путепроводы, остановочные платформы.

Далее руководитель магистрали остановился на реформаторской деятельности Западно-Сибирской. Реформирован пригородный комплекс: созданные акционерные компании значительно снижают убыточность пригородных перевозок, а три из них уже работают безубыточно. Магистраль осуществила реорганизацию локомотивного, вагонного и путевого хозяйства с разграничением функций ремонта и эксплуатации. Это обеспечило прекращение перекрестного финансирования, прозрачность формирования затрат.

Одним из основных приоритетов стратегии развития А.В. Целько назвал социальную направленность. «Мы считаем делом чести, чтобы все работники, ветераны магистрали в полной мере пользовались социальными гарантиями Коллективного договора. На магистрали выполняются все обязательства по поддержке ветеранов, а их на

Западно-Сибирской более 74 тыс. человек. За девять лет от Благотворительного фонда, сформированного из добровольных пожертвований работников магистрали, материальную помощь получили 20 тыс. человек».

Что касается кадровой стратегии, то на ЗСЖД уделяется огромное внимание работе с молодежью. Сформирована комплексная система подготовки кадров. Ежегодный приток на дорогу выпускников железнодорожных вузов и техникумов составляет 1000 специалистов. Количество молодых руководителей за последние пять лет увеличилось в семь раз. В целом прослеживается омоложение коллектива магистрали, и теперь не редкость, когда крупным коллективом успешно руководят молодые люди.

На магистрали действует комплекс мер, направленных на привлечение, долгосрочное закрепление, обучение и профессиональное становление молодежи. Для этого разработана сбалансированная система социальной и материальной поддержки, которая воплощается в жизнь.

В заключение начальник дороги от имени железнодорожников магистрали заверил, что намеченные съездом стратегические цели будут достигнуты. «А гарантией тому является потенциал, результаты работы Западно-Сибирской и других железных дорог России».

Свидетельством успешной реализации этого потенциала служат итоги каждого из последующих лет работы ЗСЖД.

2008 год показателен с точки зрения развития пассажирских и пригородных перевозок. За этот год в ускоренных «Ласточках» было перевезено 326 тыс. человек. В частности, по самому популярному межобластному маршруту ОАО «Экспресс-пригород» Новосибирск – Омск было отправлено 137,2 тыс. пассажиров.

Услугами ускоренного электропоезда, следующего по маршруту Новосибирск – Томск, воспользовались 88,6 тыс. человек. В Барнауле же в поезде повышенной комфортности отправились более 100 тыс. пассажиров. По итогам года туристским поездом «Зимняя сказка» компании «Экспресс-пригород» по

маршруту Новосибирск – Кондома (Горная Шория) перевезено 5 тыс. 982 пассажира.



Ускоренный из Барнаула в Новосибирске

В течение 2008 года состоялось 9 выездов благотворительного поезда с пребыванием на 71 отдаленной станции и оказанием адресной медико-социальной помощи ветеранам дороги, инвалидам, многодетным и малообеспеченным семьям. Услугами поезда воспользовались 8,4 тыс. человек, которые прошли медицинское обследование и получили благотворительную помощь на сумму 7,4 млн рублей.

В вагоне-храме оказывалась духовная поддержка священниками Православной епархии Новосибирской области. На 2009 год было запланировано шесть выездов благотворительного поезда.

Заметным событием 2009 года стало завершение строительства второго мостового перехода через реку Обь в г. Камне-на-Оби. Пуск моста был проведен в рамках реализации программы, разработанной по итогам выездного заседания Президиума Госсовета в Междуреченске, и обеспечит пропуск нарастающего грузопотока, и прежде всего – угля из Кузбасса.

Устойчивый рост в 2009 г. показали перевозки грузов в контейнерах. Основными грузами, перевозимыми в контейнерах на ЗСЖД, являются оборудование и товары народного потребления. На Западно-Сибирской магистрали принято 152 тыс. тонн грузов к перевозке в среднетоннажных кон-

тейнерах, что превышает запланированные объемы на 4,5%, и 263 тыс. тонн – к перевозке в сорокафутовых контейнерах, что составляет 122,4% к плану.

Всего же Западно-Сибирская в этом году перевезла 22% от общесетевого объема, за год погружено 246 млн 851 тыс. тонн грузов, что составляет 100,6% к плану.

Инвестиционная программа дороги на 2010 год составила 11,5 млрд руб. В ней были предусмотрены средства как на новое строительство, так и на реконструкцию существующих производственных объектов, приобретение нового подвижного состава.

В частности, завершалось строительство вторых путей на участке Бардино – Курегеш, удлинение пути на станциях Карасук-I, Иртышское, Артышта-II, Междуреченск, Тайга-II. Более 3 млрд руб. направлялось на реконструкцию верхнего строения пути, свыше 1 млрд руб. – на модернизацию контактной сети, систем железнодорожной автоматики и телемеханики, средств связи. Около 5 млрд руб. предназначалось на приобретение современного тягового и моторвагонного подвижного состава. На строительство технологического жилья было предусмотрено инвестировать 155 млн руб. Помимо этого, было запланировано ввести в эксплуатацию 4 тыс. кв. метров жилой площади. Как отмечал главный инженер дороги Владимир Цимерман, «руководство Западно-Сибирской железной дороги всегда уделяет особое внимание жилищным условиям наших работников – во всех регионах полигона ЗСЖД мы вводим жилые дома. Так, в среднем, с 2003 года мы ежегодно сдаем около 30–35 тыс. кв. метров – это ориентировочно 700 квартир».

Реализация инвестиционной программы на 2010 г. позволила Западно-Сибирской железной дороге удовлетворить спрос на грузовые и пассажирские перевозки, обеспечить вывоз продукции промышленного Кузбасса, подготовить инфраструктуру к организации скоростного пассажирского движения.

По итогам работы в 2010 г. Западно-Сибирской железной дороге присуждено первое место в отраслевом соревновании. Это пятая победа коллектива магистрали по итогам года с момента создания ОАО «РЖД».

В октябре 2011 г. Западно-Сибирская железная дорога отметила 115 лет своего существования. Все эти годы были наполнены напряженным, упорным трудом многотысячного коллектива западносибирских железнодорожников. В 2011 г. за достижение высоких производственных результатов 10 человек были отмечены государственными наградами, труд 69 работников удостоен наград Министерства транспорта, 341 труженик поощрен наградами президента компании.



Свидетельство о победе ЗСЖД по итогам 2011 г.

Западно-Сибирская дорога – вновь в числе передовых. По итогам сетевого соревнования за 2011 год коллектив Западно-Сибирской дороги занял первое место. Потребителям было отправлено более 260 млн т грузов, и это максимальный результат за последние два десятилетия. Грузооборот выполнен в объеме 311,6 млрд тонно-километров, что выше уровня 2010 г. на 8,8%.

С давних пор командиров сибирских железных дорог в МПС, а теперь – в Министерстве транспорта и в руководстве компании рассматривают как надежный кадровый резерв. И вот, в начале ноября 2012 г. Александр Витальевич Целько был назначен на должность вице-президента холдинга «РЖД», курирующего вопросы инфраструктуры.

Свои руководящие кадры на Западно-Сибирской предпочитают растить у себя. Начальником ЗСЖД стал Анатолий Абрамович Регер, занимавший ранее пост заместителя начальника дороги по Омскому региону. Вникать в ход дел не потребовалось, в перестройке налаженный механизм тоже не нуждался, и с новым руководителем магистраль продолжала наращивать темпы.

Об этом говорят стабильно увеличивающиеся из года в год показатели. В 2012 г. Западно-Сибирская железная дорога погрузила 268,1 млн тонн грузов. Грузооборот за год увеличился на 0,3% к 2011 г. и составил 312,7 млрд тонно-километров.

В 2013 г. дорога погрузила 272,8 млн тонн грузов, что на 4,7 млн тонн выше уровня 2012 г.

В 2013 г. ОАО «РЖД» инвестировало в обновление парка тягового подвижного состава 77,6 млрд руб. Эти средства отведены на закупку 770 локомотивов, 163 предназначены Западно-Сибирской магистрали.

Известные события в политике и экономике в 2014 г., сопровождавшиеся падением курса рубля к мировым валютам, изрядно осложнили работу промышленных предприятий и транспорта. Но умение преодолевать действие неблагоприятных обстоятельств – тоже показатель профессионализма и устойчивости.

«Замораживание железнодорожных тарифов в 2014 г. потребовало от нас концентрации усилий в повышении эффективности работы, поиска новых резервов и дополнительных доходов, снижения издержек производственной деятельности, совершенствования системы управления. Совместная работа всех трудовых коллективов полигона дороги позволила достичь хороших результатов в производственно-финансовой деятельности, повысить эффективность перевозок. Есть уверенность, что мы совместно сумеем удержать набранные в 2014 г. обороты, – отметил начальник ЗСЖД А.А. Регер.

В феврале 2015 г. президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин поздравил коллектив Западно-Сибирской железной дороги с новой

победой, вручив свидетельство о присвоении коллективу магистрали первого места в сетевом соревновании по итогам работы за 2014 г. По итогам года на дороге погружено более 280 млн тонн грузов. Многими предприятиями магистрали в прошедшем году были достигнуты рекордные показатели работы. Так, впервые в своей истории коллектив Кузбасского региона обеспечил погрузку более 200 млн тонн угля в год, отправив потребителям в общей сложности 206,4 млн тонн этого груза.

«На дороге формируется 23% общесетевой погрузки, выполняется более 11% сетевого грузооборота – это очень высокие цифры, при этом магистраль обеспечивает загрузку всей сети важнейшими для экономики страны грузами», – заявил глава ОАО «РЖД».

Это и есть признание стабильного поступательного развития Западно-Сибирской магистрали на пути реформ.

Событий в хронологии этого периода, который включает в себя менее десяти лет, зафиксировано значительно больше по количеству, нежели в прошлых периодах летописи Западно-Сибирской дороги. И это объяснимо. Не исключено, что в процессе достижения поставленных целей «пульс магистрали бьется учащенно» и плотность событий действительно велика, при этом они широко освещаются всеми средствами информации. Но следует учитывать и специфику исторического описания: подход к отбору фактов сегодняшнего дня иной, они еще не отдалились от нас сегодняшних настолько, чтобы подвергнуться объективному историческому осмыслению. «Большое видится на расстоянии», – сказал поэт. И следующему поколению исследователей предстоит разобраться, что из свершенного в эти годы останется в истории дороги и страны. Но, вне всякого сомнения, останутся люди магистрали, их трудовые достижения и рекорды. А имена тех, кем гордится Западно-Сибирская, уже сейчас с гордостью несут локомотивы стальной магистрали.

19 января 2007 г. с обновленной станции Сарбала Кузбасского отделения Западно-Сибирской железной дороги в торжественной обстановке отправлен первый поезд с углем, погруженным горняками Калтанского угольного разреза.

Реконструкция станции дает возможность принимать в Сарбале порожние и отправлять напрямую на Калтан груженные топливом составы с Калтанского угольного разреза, минуя станцию Малиновка, что сократило расстояние транспортировки угля с разреза на 8 км и позволило увеличить объемы добычи угля, поскольку пропускная способность станции Сарбала значительно повысилась.

В январе 2007 г. на основании Приказа президента ОАО «РЖД» от 26 октября 2006 г. № 253 «О создании Дирекций по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении» в январе создана такая дирекция на ЗСЖД. Выбор Западно-Сибирской магистрали в качестве опытного полигона для совершенствования пригородных перевозок не случаен. Здесь накоплен большой опыт по организации работы пригородных компаний, есть развитая техническая база. Значительные инвестиционные вложения в локомотивные депо, в частности, Новосибирск, Новокузнецк, Алтайская, позволяют успешно решать задачи по развитию технического, культурного и эстетического состояния электропоездов.

В феврале 2007 г. состоялась 18-я зимняя спартакиада, в которой приняли участие все отделения ЗСЖД.

1 февраля 2007 г. на станции Карасук Омского отделения Западно-Сибирской железной дороги состоялось торжественное открытие после капитального ремонта санатория-профилактория «Железнодорожник», построенного в 1974 г.

Первыми в обновленный санаторий на лечение и отдых прибыли ветераны Омского отделения железной дороги, проживающие преимущественно в районе Карасук-

ского железнодорожного узла. Санаторий рассчитан на 75 человек.



14 февраля 2007 г. в локомотивном эксплуатационном депо Барнаул – на здании грузового цеха на станции Алтайская открыта мемориальная доска в честь бывшего помощника машиниста тепловоза, воина-интернационалиста А.Н. Гостева, умершего от ран 23 декабря 1987 г. в Афганистане. Он был посмертно награжден орденом Красной Звезды.

Работники депо хранят память о шестерых молодых железнодорожниках, погибших при исполнении воинского долга в Афганистане и Чечне. Их именами названы шесть действующих на дороге локомотивов. В депо создана Аллея Славы с установленной на ней стелой, где высечены имена 49 кавалеров ордена Ленина и 126 почетных железнодорожников. Все работали или работают сейчас в депо Барнаул.

1 марта 2007 г. образовано Моторвагонное депо Омск (ТЧ-31).

15 марта 2007 г. заслуженному работнику транспорта РСФСР, почетному железнодорожнику Алексею Степановичу Саплову исполнилось 80 лет. С юбилеем его поздравил начальник Западно-Сибирской магистрали А.В. Целько. Юбиляру присвоено звание «Почетный строитель Кузбасса» и вручен золотой нагрудный знак.

За плечами Алексея Степановича целая эпоха развития железнодорожной отрасли, Западно-Сибирской магистрали. Ветерану довелось работать на разных должностях – от дежурного по станции до главного инженера бывшей Кемеровской железной дороги, и везде его отличали высокий профессионализм и честное отношение к делу, взвешенность и техническая грамотность принимаемых решений.



А.С. Саплов

Организаторские, созидательные способности в полной мере проявил Алексей Степанович, работая главным инженером Кемеровской железной дороги. За эти годы построены сотни километров путей, оборудованы электрической централизацией сотни стрелок, проложены кабельные линии связи. Вводились объекты капитального строительства, шла реконструкция предприятий, в числе которых новые корпуса, мастерские, цеха в локомотивных и вагонных депо. За эти годы реконструировано более 40 станций. Сдано в эксплуатацию свыше 650 тыс. кв. метров жилья. Строились больничные комплексы, санитарно-бытовые корпуса, детские сады.

У Алексея Степановича не только отраслевые награды, но и государственные – ордена «Знак Почета», Трудового Красного Знамени, «Дружбы народов», медали. Находясь на заслуженном отдыхе, ветеран был советником начальника Западно-Сибирской магистрали. 14 июня 2013 г. областная газета «Кузбасс» сообщила о том, что Алексей Степанович Саплов скончался на 87-м году жизни.

23 марта 2007 г. западносибирские железнодорожники стали обладателями пяти дипломов юбилейных X международных выставок-ярмарок «Транссиб-Экспо», «Интерком» и «Инфотелеком-Экспо», прошедших 20–23 марта в Кемерове.

26 марта 2007 г. на основании Приказа начальника дороги № 69 Н и во исполнение Приказа ОАО РЖД № 14 от 16 февраля 2007 г. на базе локомотивного депо Барнаул создано депо по ремонту и техническому обслуживанию тепловозов маневрового парка серии ТЭМ2. Начальником депо (ТЧ-18) назначен С.Л. Митин.

1 апреля 2007 г. начала работу Дирекция железнодорожных вокзалов (ДЖВ), решение о создании которой было принято Советом директоров ОАО «РЖД» 3 марта 2006 г.

В состав региональной дирекции железнодорожных вокзалов Западно-Сибирской железной дороги вошел 41 вокзал: 2 внеклассных (Новосибирск-Главный, Омск-Пассажирский); 3 первого класса (Барнаул, Томск, Новокузнецк); 4 второго класса (Барабинск, Кемерово, Тайга, Белово); 32 третьего класса (Татарская, Чаны, Каргат, Тогучин, Чулымская, Инская, Новосибирск-Южный, Черепаново, Болотное, Мошково, Новосибирск-Западный, Искитим, Новосибирск-Восточный, Называевская, Калачинская, Исилькуль, Карасук, Купино, Топки, Юрга, Анжерская, Ленинск-Кузнецкий, Прокопьевск, Киселевск, Междуреченск, Бийск, Рубцовск, Кулунда, Славгород, Заринская, Камень-на-Оби, Алейская). Кроме того, в состав дирекции включено 95 остановочных платформ. Штат сотрудников предприятия определен в количестве 1455 человек.

Основные задачи новой дирекции – оказание услуг пассажирам и продажа услуг вокзальной инфраструктуры перевозчикам пассажиров. Главным принципом работы дирекции является развитие и доступность предоставляемых услуг на вокзале без увеличения их стоимости.

Начальником Западно-Сибирской региональной дирекции железнодорожных вокзалов назначен Виктор Холодов.

В апреле 2007 г. на фасаде железнодорожного вокзала станции Алейская установлена мемориальная плита в честь Ивана

Федосеевича Кузьмина, который беспрерывно руководил станцией в течение 24 лет.



Митинг на станции Алейская

18 апреля 2007 г. начальник Западно-Сибирской железной дороги А.В. Целько представил коллективу нового руководителя Кузбасского отделения дороги.

Приказом президента ОАО «РЖД» заместителем начальника Западно-Сибирской железной дороги – начальником Кузбасского отделения назначен Александр Анатольевич Фомичев. На собрании коллектива отделения дороги Александр Целько поблагодарил Владимира Рейнгардта, возглавлявшего более трех лет коллектив кузбасских железнодорожников, за большой вклад в стабильную работу и развитие Кузбасского отделения дороги и пожелал ему на посту начальника Красноярской железной дороги творческих успехов и новых свершений.

Александр Фомичев родился в 1966 г. в городе Ермак Павлодарской области. В 1992 г. окончил Новосибирский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «Управление процессами перевозок на железнодорожном транспорте». Начал работу на железнодорожном транспорте дежурным по парку станции Тобол Целинной железной дороги. С 1994 г. работал в Кузбассе. Сначала заместителем начальника по оперативной работе станции Прокопьевск, начальником станции Белово, затем – заместителем начальника отдела перевозок Кузбасского отделения ЗСЖД, заместителем начальника отделения дороги – начальником отдела перевозок, первым заместителем начальника Кузбасского отделения дороги.

С 2004 г. возглавлял Алтайское отделение Западно-Сибирской железной дороги.

23 апреля 2007 г. главным инженером Западно-Сибирской железной дороги – филиала ОАО «РЖД» назначен Владимир Александрович Цимерман.

Владимир Александрович родился 1 июня 1954 г. в с. Ново-Николаевка Яйского района Кемеровской области.

Первую рабочую профессию получил в профтехучилище № 54 г. Тайга, в марте 1971 г. пришел работать слесарем по ремонту подвижного состава в



В.А. Цимерман

вагонное депо Томск-II. Через год ушел в армию, а отслужив, вернулся на то же место, где в последующие годы неуклонно поднимался как в профессиональном опыте, так и служебном статусе. В апреле 1976 г. его назначают бригадиром вагонного депо Томск-II, с августа 1980 г. – мастером, а в ноябре В.А. Цимерман становится начальником пассажирского пункта технического обслуживания в том же вагонном депо. В 1980 г. окончил Тайгинский техникум железнодорожного транспорта, получив квалификацию техника-механика вагонного хозяйства. Через четыре года, в ноябре 1984-го он уже – заместитель начальника вагонного депо. В эти годы его труд получил высокую оценку на государственном уровне – Указом Президиума Верховного Совета СССР от 3 июня 1986 г. Владимира Александровича награждают медалью «За трудовую доблесть». Их будет впереди еще немало – наград и поощрений. Знак профессиональной доблести – «Почетный железнодорожник» – вручен был ему Приказом министра путей сообщения от 23 сентября 1992 г. № 246. В это время В.А. Цимерман уже возглавлял вагонное депо, с которым была связана вся предыдущая трудовая жизнь. На этом же посту он получает в январе 1998 г. орден Почета. Параллельно он не забыва-

ет о теоретической подготовке, и получает в 1994 г. диплом инженера-экономиста в Томском инженерно-строительном институте. И почти сразу решает продолжить учебу – по железнодорожному профилю. Квалификацию инженера путей сообщения – механика В.А. Цимерман получил в 1999 г., окончив Омский государственный университет путей сообщения.

С апреля 1998 г. служба отрывает его от ставшего родным томского депо, и он динамично движется по нарастающей: сначала – начальник Кузбасской дирекции по обслуживанию пассажиров ЗСЖД, затем, с 1999 по 2001 гг., аналогичный пост на следующей ступени, уже в ранге заместителя начальника ЗСЖД.

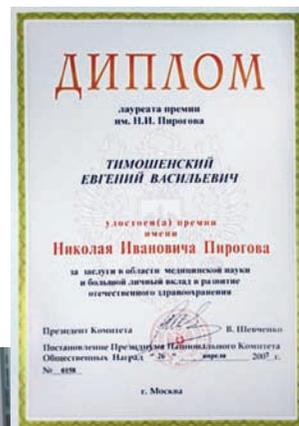
До апреля 2002 г. Владимир Александрович был заместителем начальника Западно-Сибирской железной дороги – главным ревизором по безопасности движения поездов.

Когда в феврале 2002 г. его непосредственный руководитель В.И. Старостенко был назначен начальником Московской дороги, он пригласил с собой Владимира Александровича. И до марта 2004 г. В.А. Цимерман трудился на столичной дороге, занимая должности от главного инженера дирекции по обслуживанию пассажиров до первого заместителя начальника дороги по пассажирским перевозкам.

Вернувшись на Западно-Сибирскую, В.А. Цимерман работает сначала первым заместителем начальника службы вагонного хозяйства дороги, затем – начальником дирекции по ремонту грузовых вагонов. Эту должность он и оставил, будучи 23 апреля 2007 г. назначен главным инженером ЗСЖД – филиала ОАО «РЖД». Перечень основных наград говорит о том, что все его мысли и заботы безраздельно принадлежали железной дороге и земле сибирской, их развитию и процветанию: юбилейная медаль «100 лет Транссибирской магистрали» (2001 г.); медали «За служение Кузбассу» и «За развитие железных дорог» (2007 г.), медаль «За особый вклад в развитие Куз-

басса» III степени (2008 г.), почетный знак «Золотой знак «Кузбасс» (2009 г.), медали «За заслуги во имя созидания» (2009 г.) и «За веру и добро» (2010 г.), знак «Почетный работник Западно-Сибирской железной дороги» (2010 г.), орден «За обустройство земли Кузнецкой» (2011 г.), почетные грамоты и благодарности руководства всех уровней.

26 апреля 2007 г. главному оториноларингологу города Барнаула, кандидату медицинских наук, заведующему отделением железнодорожной больницы Евгению Васильевичу Тимошенскому присуждена премия имени Н.И. Пирогова в области здравоохранения.



Е.В. Тимошенский

7 мая 2007 г. Приказом ОАО РЖД начальником Алтайского отделения назначен Виктор Георгиевич Голомолзин.



В.Г. Голомолзин

29 мая 2007 г. в Тайгинском техникуме железнодорожного транспорта Западно-Сибирской железной дороги состоялась встреча преподаватель-

ского состава, учащихся и кадетов с олимпийскими чемпионами в рамках акции «Олимпийцы – детям».

В мероприятии приняли участие заместитель начальника ЗСЖД по кадрам и социальным вопросам Евгений Кулинич, герой России, трехкратный олимпийский чемпион Александр Карелин, олимпийская чемпионка, спортсменка Западно-Сибирской железной дороги Анна Богалий-Титовец, олимпийские чемпионы Евгений Подгорный, Виктор Маркин, Ирина Минх, Владимир Иваненко.



Александр Карелин в техникуме в Тайге

В ходе экскурсии по институтскому комплексу олимпийские чемпионы осмотрели уникальные лаборатории, классы, учебный полигон. Высокую оценку гостей получила организация спортивного досуга: здесь работает 13 спортивных секций, несколько площадок, футбольный и тренажерный залы. В завершение встречи олимпийские чемпионы вручили отличившимся ребятам дипломы за спортивные достижения. Кадетам олимпийцы подарили 20 комплектов хоккейной формы и амуниции.

Тайгинский техникум железнодорожного транспорта включает 35 кабинетов и 26 лабораторий, 8 цехов учебных мастерских, 6 закрытых и открытых спортивных сооружений, два общежития на 920 мест. На территории техникума расположен уникальный учебный полигон, где установлены 11 единиц подвижного состава, в числе которых электровозы, две секции электропоезда, тепловозы, грузовые и пассажир-

ские вагоны. За годы своего существования техникум подготовил свыше 16 тысяч специалистов железнодорожного транспорта.

1 августа 2007 г., накануне Дня железнодорожника, на станции Озеро Карачинское открыт новый вокзал, который полностью отвечает требованиям ближайшей перспективы – увеличения пассажиропотока с учетом развития курортной базы. Это событие придаст дополнительный импульс развитию сибирского курорта.

1 августа 2007 г. на Алтайском отделении Западно-Сибирской железной дороги в рамках торжеств по поводу 75-летия пассажирского вагонного депо Барнаул подвели итоги преобразований последних лет. В ходе проводившейся реконструкции были обновлены или вновь построены помещения основных цехов и вспомогательных участков, теперь они оснащены для подготовки подвижного состава по самым современным технологиям. Все три состава фирменного поезда «Алтай» сообщением Барнаул – Москва формируются из новых пассажирских вагонов отечественного производства.

Незадолго до юбилея в депо внедрена новая технология подготовки поездов к рейсам. Экипировка всех составов алтайского формирования и прицепных вагонов передана аутсорсинговой компании, что позволило упразднить цех экипировки (все его работники трудоустроены) и, по предварительным подсчетам, даст экономию 10–15% фонда оплаты труда. Теперь 556 проводников депо освобождены от мойки и уборки вагонов, принимают их полностью готовыми к рейсу и занимаются только своим главным делом – обслуживанием пассажиров.

Сегодня вагонное депо – это крупное, хорошо технически оснащенное предприятие по обслуживанию пассажиров в поездах в пути следования, по проведению технических осмотров и ремонту вагонов. Общая площадь составляет 195 тыс. кв. метров, общая развернутая длина путей – 29,4 погонных километров.



Дом отдыха локомотивных бригад на станции Инская



3 августа 2007 г. на станции Инская сдан в эксплуатацию новый дом отдыха локомотивных бригад. Новый дом отдыха находится неподалеку от парка прибытия грузовых поездов.

26 сентября 2007 г. крупнейший бизнес-партнер Алтайского отделения ЗСЖД – ОАО «Алтай-кокс» – провел реконструкцию станции Притаежная, откуда отправляются составы с металлургическим коксом. Это связано с пуском в минувшем году новой 5-й коксовой батареи. Проведенные работы позволили увеличить протяженность железнодорожных путей приема и формирования составов на 17 км, включить 70 новых стрелочных переводов. Приобретено три тепловоза и один железнодорожный кран. Суточная погрузка кокса колеблется в диапазоне 210–270 вагонов в сутки. Длина железнодорожных путей станции Притаежная составляет 80 км.

27 сентября 2007 г. состоялось торжественное открытие Омской дорожной технической школы. Обновленное учебное заведение железнодорожников ориентировано на подготовку, переподготовку и повышение квалификации специалистов-железнодорожников массовых профессий, таких как монтеры пути, электромонтеры по обслуживанию сигнализации и централизации, проводники, билетные кассиры и др. Кро-

ме того, на базе Омской дортехшколы были открыты единственные в стране курсы по подготовке специалистов для вагонов-ресторанов и предприятий питания железнодорожных вокзалов. До конца 2007 г. в ДТШ прошли подготовку 300 рабочих и повысили квалификацию более 640 специалистов-железнодорожников.

10 октября 2007 г. был подписан Указ Президента РФ № 1357 «О награждении государственными наградами Российской Федерации работников ОАО «РЖД». За большой вклад в развитие железнодорожного транспорта, достигнутые трудовые успехи и многолетнюю добросовестную работу медалью ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени награждены: В.Е. Казимирский – бригадир ПТО грузовых вагонов станции Инская; В.П. Колокин – машинист электровагона локомотивного эксплуатационного депо Новосибирск; Н.Т. Краснов – слесарь по ремонту путевых машин и механизмов путевых мастерских на станции Рубцовск; В.М. Кузовлев – составитель поездов станции Новокузнецк-Восточный; А.Г. Наумов – оператор поста централизации станции Барнаул; Н.М. Попов – начальник Топкинской дистанции защитных лесонасаждений ЗСЖД; И.И. Третьяков – помощник машиниста железнодорожно-строительных машин Мундыбашской дистанции пути.

12 октября 2007 г. состоялся пробный пуск первой очереди детской железной дороги в г. Кемерово. Первыми ее пассажирами стали отличники кемеровских школ и воспитанники Тайгинского кадетского корпуса. В пробном пуске участвовали начальник дороги Александр Целько, губернатор Кемеровской области Аман Тулеев, заместитель начальника дороги – начальник Кузбасского отделения Александр Фомичев, мэр города Кемерово Владимир Михайлов.



23 октября 2007 г. на участке Средне-сибирского хода от Алтайской до Карасука проведен поезд весом 18 240 т из 196 вагонов. Поезд вели машинисты депо Барнаул Виталий Завьялов и Павел Кудрин.

Приветственную телеграмму по этому поводу прислал президент ОАО «РЖД» В.И. Якунин.

24 – 25 октября 2007 г. в Москве, в Кремлевском дворце состоялся первый Всероссийский железнодорожный съезд, на котором присутствовала делегация Западно-Сибирской железной дороги во главе с начальником дороги А.В. Целько. На съезде была принята программа развития железнодорожного транспорта до 2030 г.

1 ноября 2007 г., в соответствии с указанием президента ОАО РЖД, Алтайской дистанции пути (ПЧ-16) присвоено звание «Дистанция пути имени Ивана Константиновича Гусельникова».

На торжественном открытии мемориальной доски на здании ПЧ-16 присутствовали

начальник дороги А.В. Целько, губернатор края В.Б. Карлин, начальник отделения В.Г. Голомолзин, председатель теркома профсоюзов В.А. Рeger, коллеги и родственники И.К. Гусельникова.



Торжественное открытие памятной доски И.К. Гусельникова

6 ноября 2007 г. президент Российской Федерации В.В. Путин отметил своим указом работу железнодорожников Западно-Сибирской магистрали. Медалью «За развитие железных дорог» награжден Петр Филиппович Мысик, председатель дорожного Совета ветеранов войны и труда, за большой вклад в развитие железнодорожного транспорта и многолетнюю активную работу по патриотическому воспитанию молодежи.

За большой вклад в развитие железнодорожного транспорта и достигнутые трудовые успехи такой же медалью награждена Светлана Николаевна Баева, старший электромеханик Алтайской дистанции сигнализации, централизации и блокировки.

17 декабря 2007 г. заместитель главного инженера Западно-Сибирской железной дороги Аркадий Андреев стал лауреатом премии Правительства Российской Федерации в области науки и техники за создание поезда «Здоровье» на Западно-Сибирской железной дороге.

21 декабря 2007 г. на базе локомотивного депо Омск прошел дорожный конкурс машинистов электропоездов.

ТРИ НОВЫХ ОБЪЕКТА ОМИЧЕЙ

9 ноября 2007 г. на Омском отделении Западно-Сибирской железной дороги состоялось открытие ряда крупных объектов железнодорожной инфраструктуры, имеющих не только технологическое, но и социально-экономическое значение для Омского региона. Среди таких пусковых объектов – вагонно-колесные мастерские на станции Иртышское и завершение строительства нового железнодорожного моста через Иртыш.

В этот день в Омск с рабочим визитом прибыл глава компании ОАО РЖД Владимир Иванович Якунин. Он поздравил участников проекта с успешным завершением строительства нового железнодорожного моста через Иртыш.

Мостовой переход через р. Иртыш расположен на перегоне Омск-Пассажирский – Карбышево-1 в городской черте г. Омска. Старый мост на этом участке был возведен в 1896 г. В середине 1960-х годов производилось усиление его металлоконструкций. Современная комплексная реконструкция была начата в 2001 г. Параллельно с работами по демон-

тажу старых пролетных строений начался монтаж новых металлоконструкций на существующие опоры дореволюционного периода.

Ввод в эксплуатацию обновленного железнодорожного моста через р. Иртыш открывает возможность организации скорости движения (до 160 км/час) на участке Омск – Новосибирск. Кроме того, технические характеристики нового мостового перехода позволяют увеличить пропускную способность по Транссибирской магистрали, обеспечивая пропуск перспективных поездных нагрузок.

В торжественном пуске в эксплуатацию нового высокотехнологичного завода по ремонту вагонно-колесных пар на станции Иртышское приняли участие глава компании ОАО «РЖД» В.И. Якунин, начальник ЗСЖД А.В. Целько, начальник Омского отделения ЗСЖД А.А. Реегер, губернатор Омской области Л.К. Полежаев, а также все причастные лица.

«Запуск этого предприятия – это материальный признак развития экономики России, – отметил в своем выступлении В.И. Якунин. – Это предприятие ста-

ЛЮДИ ДЕЛА Главный железнодорожник России Владимир Якунин: «Сотрудничество с Омской областью - это пример для подражания!»

На прошлой неделе в Омск с рабочим визитом президент прибыл ОАО «Российские железные дороги» Владимир Якунин. Президент РЖД приехал в наш город для подписания ежегодного Соглашения о сотрудничестве с областными властями. Кроме того, Якунин принял участие в открытии ряда объектов железнодорожной инфраструктуры, пуск которых приурочен к 170-летию железнодорожной отрасли в России.



На подписании соглашения сотрудничества с областными властями.

Где успел побывать президент ОАО РЖД?

На новом мосту через Иртыш
Реконструкция моста на перегоне станций Омск Пассажирский - Карбышево-1 началась в 2001 году. Общий объем затрат на реконструкцию за 6 лет составил более 247 млн рублей. Использовались самые современные технологии. Это не только повысит безопасность движения по нему, но и позволит сократить расходы по содержанию.
- Железнодорожники могут перевозить только тот груз, который произведен, - напомнил Владимир Якунин. - И Омская область это тот регион, который сохранил промышленный потенциал, сохранив работу для железнодорожников.

На железнодорожном вокзале
Наверное, самый наглядный пример успешного сотрудничества ОАО «РЖД» и Омской области - реконструкция вокзального комплекса.

В результате в 2004 году в Омске появился новый пригородный вокзал с крытым пешеходным переходом. Сегодня он обслуживает 10 тыс. пассажиров в день.

В прошлом году завершилась реконструкция ж/д вокзала. Теперь

его площадь увеличилась с 6 500 кв. м до 10 000 кв. м. Он способен вместить в себя более 1 млн 600 тыс. пассажиров. Внутри вокзала 6 справочно-информационных столов, 12 касс по продаже билетов. В год через него проходит 1 млн 300 тыс. пассажиров, которым на вокзале могут оказать более 100 видов услуг.

На пуске в эксплуатацию завода по ремонту вагонно-колесных пар

- Запуск этого предприятия - это материальный признак развития экономики России, - считает президент ОАО «РЖД». - Это предприятие становится ключевым элементом всей технологической цепочки подготовки подвижного состава в Сибири. Важно, что именно сегодня и именно сейчас такие предприятия запускаются в ход на российских железных дорогах.

Почему Омску был так нужен этот завод? Колесные пары изнашиваются сильнее всех других частей подвижного состава, поэтому им необходимы постоянный ремонт и обновление. На новом заводе установлены две линии, способные отремонтировать 142 колесные пары в смену, или 50 тыс. колесных пар в год.

На встрече с молодыми специалистами

Владимир Якунин вручил 10 молодым специалистам ключи и ипотечные сертификаты на квартиры в новостройке.

- Мы продолжаем и будем продолжать строительство жилья для сотрудников компании, - пообещал он. - А также развивать ипотечную и корпоративную поддержку железнодорожников, нуждающихся в улучшении жилищных условий.

Светлана РОМАШОВА.

КСТАТИ

За последние пять лет на Омском отделении ЗСЖД введено в эксплуатацию 19 новых домов общей площадью почти 36 тыс кв. м. Более 800 семей железнодорожников благодаря этому получили новые квартиры.

Как отразится визит главы ОАО «РЖД» на жизни омичей?
Президент ОАО «РЖД» и губернатор Омской области подписали Соглашение о взаимодействии и сотрудничестве на 2008 год. Как это отразится на жизни омичей?

Какие обязательства перед областью берет на себя РЖД?

- ✓ в 2008 году ОАО «РЖД» намерено вложить в развитие транспортной инфраструктуры области более 1 млрд рублей;
- ✓ завершится строительство 2-й очереди многоквартирного жилого дома на станции Восточной;
- ✓ на остановочном пункте пригородных поездов «Труд» появится крытый павильон;
- ✓ для пассажиров пригородного сообщения купят еще один современный комфортабельный электропоезд.

Что обещает взамен область?

- стное правительство:**
- ✓ попрежнему предоставлять отдельным категориям омичей льготы по оплате проезда на железнодорожном транспорте;
 - ✓ устанавливать экономически обоснованные тарифы на передачу электроэнергии по сетям РЖД;
 - ✓ рассмотреть возможность финансирования в 2008 году вокзального комплекса на станции Искиткуль и строительство четырех лифтов для инвалидов на перроне и платформах Омского пригородного вокзала.

Публикация в газете «Комсомольская правда в Омске», ноябрь 2007 г.

новится ключевым элементом всей технологической цепочки подготовки подвижного состава в Сибири».

Новый завод оснащен двумя поточными автоматизированными линиями, с производительностью заводского ремонта 142 колесные пары в смену или 50 тыс. колесных пар в год. Это полностью закрывает потребность в данных комплектующих не только Западно-Сибирской магистрали, но и прилегающих к ней железных дорог Уральского и Дальневосточного регионов. Завод обеспечит своевременный ремонт вагонов на самом высоком технологическом уровне. Запуск нового объекта железнодорожной инфраструктуры способствует развитию и самого поселка станции Иртышское.



Вагонно-колесные мастерские на станции Иртышское

«Это предприятие имеет гораздо большее значение в системе развития производительных сил Омской области, – сказал Л.К. Полежаев, – поскольку это первый завод, первое современнейшее пред-



Станция Московка

приятие вне пределов Омска. Это дает надежду на развитие и всех остальных ее территорий».

В ходе своего визита президент ОАО РЖД В.И. Якунин также посетил обновленную после реконструкции станцию Московка, и подписал с губернатором Омской области Л.К. Полежаевым очередное Соглашение о сотрудничестве и взаимодействии между ОАО РЖД и Омской областью на 2008 г.

26 декабря 2007 г. на станции Алтайская отмечали сразу два события. В этот день запущена в работу третья тормозная позиция механизированного горочного комплекса.



Начальник Западно-Сибирской дороги А.В. Целько и начальник Алтайского отделения В.Г. Голомолзин открывают третью тормозную позицию сортировочной горки на станции Алтайская

Здесь же принял первых гостей реабилитационный центр для локомотивных бригад грузового цеха эксплуатационного депо Барнаул, проживающих на станции Алтайская. Выступивший на митинге открытия начальник ЗСЖД А.В. Целько отметил, что «все это очень важно с учетом того, что станция Алтайская играет решающую роль в формировании поездов для перевозки растущего грузопотока из Кузбасса в европейскую часть страны по Среднесибирской магистрали, и в том числе – для вождения по ней тяжеловесных составов весом 9 и более тысяч тонн».

28 декабря 2007 г. Указом Президента РФ № 1761 «О награждении государственными наградами Российской Федерации работников предприятий, учреждений и организаций Новосибирской области» за большой вклад в социально-экономическое развитие области, достигнутые трудовые успехи и многолетнюю добросовестную работу медалью ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени награждены: О.Н. Бочкарева – дежурный по сортировочной горке станции Инская; В.А. Костромин

– машинист электровоза локомотивного эксплуатационного депо Новосибирск.

21 января 2008 г. на станции Овчиниково пущена электрическая централизация стрелок и сигналов. Новая ЭЦ, заменившая устаревшую систему с использованием ручного труда, позволила сократить в несколько раз время приготовления маршрутов, ускорила маневровую работу.

Вместе с новой ЭЦ завершилась реконструкция здания вокзала. Здесь были заново перестроены помещения релейной, связевой, котельной, аккумуляторной, отремонтированы служебные помещения. Кроме того, выполнено благоустройство привокзальной площади.

18 марта 2008 г. с победой на 17-й зимней спартакиаде ОАО «РЖД» вернулась домой команда ЗСЖД.

17-я зимняя спартакиада ОАО «РЖД» проходила в Ижевске. Эта победа команды Западно-Сибирской железной дороги – восьмая по счету.

5 мая 2008 г. проводники служебных собак стрелковой команды Омского отряда ведомственной охраны филиала ФПП ВО ЖДТ России на Западно-Сибирской железной дороге завоевали Кубок России по служебному собаководству (национальным видам дрессировки).

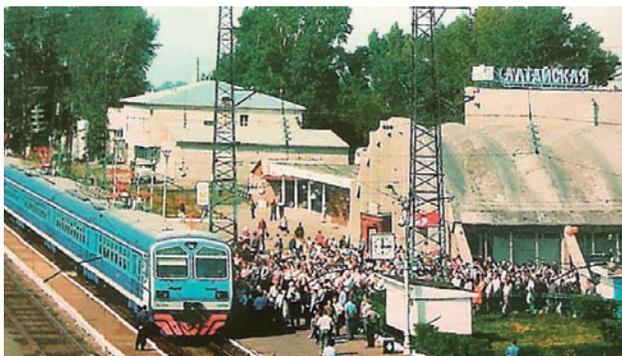
14 мая 2008 г. на станции Тайга Кузбасского отделения Западно-Сибирской железной дороги в торжественной обстановке открыт обновленный санаторий-профилакторий «Железнодорожник».

Решение о проведении капитального ремонта профилактория, которому исполнилось 40 лет, принято начальником Западно-Сибирской магистрали А.В. Целько год назад.

Проект капитального ремонта выполнен сотрудниками «Кемеровожелдорпроект», а сами работы осуществлены коллективом ООО «Сибстроймаш». В ходе ремонта надстроено два этажа, укреплен фундамент здания, полностью заменены сантехниче-

ские и энергоснабжающие коммуникации, окна, двери, благоустроены номера, проведена перепланировка лечебной базы. В отдельном здании построены баня-сауна и бассейн. Современный дизайн санатория дополняют новая мебель, оборудование. Преобразилась и территория вокруг здания, где формируется парковая зона. Наряду с существовавшими созданы новые виды лечебных процедур. В обновленном санатории-профилактории одновременно смогут отдыхать 50 человек.

20 мая 2008 г. было снесено здание вокзала на станции Алтайская. По утвержденному проекту начато строительство нового вокзала.



Старое здание вокзала станции Алтайская

Почти через месяц, 15 июня, такая же судьба постигла старое здание вокзала на станции Бийск, построенного еще в 1913 г. Было принято решение о постройке на его месте современного пассажирского вокзала с учетом открытия игрового комплекса на Алтае и расширения туристического бизнеса на базе «Бирюзовая Катунь».



Старый вокзал в Бийске

22 мая 2008 г. состоялось открытие 30-квартирного жилого дома для молодых специалистов Инского узла Новосибирского отделения ЗСЖД. Новоселами стали семьи молодых работников локомотивного депо, которым по характеру трудовой деятельности необходимо проживать рядом с местом работы.

23 мая 2008 г. открыта мемориальная доска в честь Н.А. Лунина в железнодорожном училище № 10.

22 июня 2008 г., отдавая дань памяти участникам Великой Отечественной войны, работники Алтайского отделения присвоили электровозу пассажирского движения ЭП1 № 282 имя Героя Советского Союза, почетного железнодорожника Геннадия Ивановича Новикова. Электровоз ЭП1 № 282 в первый рейс повел машинист депо Барнаул Сергей Терехов.



Электровоз имени Г.И. Новикова

4 июля 2008 г. на Омском отделении ЗСЖД состоялось торжественное открытие вокзального комплекса на станции Исилькуль после реконструкции. В церемонии открытия вокзала приняли участие начальник Западно-Сибирской железной дороги Александр Целько, губернатор Омской области Леонид Полежаев, начальник Омского отделения ЗСЖД Анатолий Ререр.



Вокзал станции Исилькуль

В результате проведенных работ значительно увеличилась полезная площадь вокзала и составила более 1000 кв. м, появились комнаты отдыха для пассажиров, расширилась площадь зала ожидания, улучшились производственные и бытовые помещения для обслуживающего персонала. Все поезда южного направления следуют через станцию Исилькуль, что составляло в летний период 28 пар пассажирских поездов в дальнем сообщении, 4 пары – в пригородном, а также около 160 поездов – в грузовом движении. Всего за год через станцию Исилькуль в грузовом движении прошло около 4 млн вагонов.

Пограничная станция Исилькуль Омского отделения Западно-Сибирской железной дороги является железнодорожным пунктом пропуска через государственную границу РФ с Республикой Казахстан.

В этот же день на станции Исилькуль был открыт памятник – паровоз Л-0984.



В 2008 г. в соответствии с Указом Президента РФ от 2 июня 2008 г. № 870 за заслуги в развитии железнодорожного транспорта и многолетний добросовестный труд начальнику Омского отделения дороги Анатолию Абрамовичу Регеру присвоено почетное звание «Заслуженный работник транспорта Российской Федерации».

В июле 2008 г. в Барабинске прошла презентация первого российского пассажирского электровоза ЭП2К, на которой присутствовали руководители Западно-Сибирской магистрали, представители местной администрации, ЗАО «Трансмашхолдинг», Коломенского завода, работники Барабинского узла. 26 новых электровозов и тепловозов поступило на дорогу по программе обновления тягового подвижного состава в мае 2008 г. В том числе 20 тепловозов серии ТЭМ18Д – в депо Новосибирск и шесть пассажирских электровозов постоянного тока ЭП2К – в депо Барабинск. Локомотивное ремонтное депо Барабинск подготовилось к обслуживанию и ремонту новых пассажирских электровозов. Ремонтный персонал, мастера, машинисты-инструкторы, приемщики депо Барабинск прошли обучение по устройству и эксплуатации электровозов ЭП2К на Коломенском заводе. Отечественные ЭП2К пришли на смену трудягам-электровозам ЧС2, верой и правдой прослужившим в пассажирском движении свыше четырех десятков лет.

30 июля 2008 г. Указом Президента Российской Федерации № 1150 за большой вклад в развитие железнодорожного транспорта и многолетний добросовестный труд награждены медалью ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени: Валерий Андреевич Регер – председатель теркомпрофа, Владимир Андреевич Сидельников – ст. электромеханик СЦБ, Владимир Васильевич Чубенко – ст. электромеханик РЦС.

30 июля 2008 г. после реконструкции открылся дом отдыха локомотивных бригад на станции Входная Омского отделения ЗСЖД.

В доме отдыха останавливаются локомотивные бригады грузового движения, прибывающие из Петропавловска, Барабинска и Ишима. Ежедневно услугами дома отдыха пользуются более 100 человек.

31 июля 2008 г. на ст. Прокопьевск открыт памятник – паровоз Л-112.

31 июля 2008 г. на станции Прокопьевск прошла презентация нового современного локомотива – первого российского магистрального грузового электровоза постоянного тока 2ЭС4К № 001 «Дончак».

6 августа 2008 г. на Кузбасском отделении ЗСЖД началась обкатка первого российского магистрального грузового электровоза постоянного тока 2ЭС4К № 001 «Дончак», созданного на Новочеркасском электровозостроительном заводе. Локомотив способен вести состав весом до 7 тыс. тонн с максимальной скоростью 120 км/час. Новый локомотив совершил первые рейсы с груженными кузбасским углем поездами.

«В новом электровозе чувствуется мощь, сила, – говорит машинист локомотива Беловского эксплуатационного локомотивного депо Александр Лялин, – кроме того, здесь установлены современные системы безопасности движения, улучшены условия работы локомотивной бригады».

Всего в этом 2008 г. на Западно-Сибирской железной дороге ожидают 14 таких машин.

15 августа 2008 г. на станции Средне-сибирская после реконструкции сдан в эксплуатацию пешеходный мост через железнодорожные пути, что обеспечило безопасность пассажиров и повысило безопасность движения поездов.



18 августа 2008 г. на крупной сортировочной станции Новокузнецк-Восточный Кузбасского отделения ЗСЖД построена и введена в эксплуатацию новая электрическая централизация стрелок и сигналов.

Строительство велось по проекту «Сибгипротранса». Работниками строительномонтажного треста № 12 «Росжелдорстроя» возведено новое трехэтажное здание поста ЭЦ.

Заменены все напольные устройства, кабельные трассы. Эти работы выполнялись работниками строительномонтажного поезда № 813 при активном участии коллектива Новокузнецкой дистанции сигнализации, централизации и блокировки.

В течение года на станции велись работы по монтажу релейных и кроссовых стативов, прокладке кабельных трасс, установке светофорных мачт.

На ввод в строй электрической централизации нового поколения с применением модернизированного оборудования на станции Новокузнецк-Восточный затрачено свыше 370 млн рублей. Новая ЭЦ повышает безопасность движения поездов, улучшает условия труда дежурных по станции. Скажется это положительно и на эксплуатационной работе станции, формирующей более 30 составов в сутки.



Начальник ЗСЖД в ходе рабочей поездки на станции Новокузнецк-Восточный

21 августа 2008 г. стартовала XIX летняя спартакиада Западно-Сибирской железной дороги в г. Кемерово.

В августе 2008 г. в Новосибирске на улице Коммунистической открыт новый сервисный центр Западно-Сибирского филиала ОАО «ТрансКонтейнер». Он стал вторым сервис-центром в столице Сибири, расположенным за пределами контейнерного терминала Клещиха. Теперь клиентам не нужно ездить на станцию Клещиха, на окраину города, где расположен контейнерный терминал: все виды услуг оказывают в сервис-центрах.

11 сентября 2008 г. на основании Приказа ОАО РЖД № 94 от 11 июля 2008 г. и Приказа начальника дороги № 221 Н от 20 августа 2008 г. «О реорганизации дистанций сигнализации, централизации и блокировки – структурных подразделений Алтайского отделения Западно-Сибирской железной дороги – филиала ОАО РЖД» упразднена Кулундинская дистанция сигнализации, централизации и блокировки с передачей ее функций Барнаульской дистанции СЦБ.

На базе производственных участков Хабары – Среднесибирская – Черепаново создана Каменская дистанция сигнализации, централизации и блокировки, с исключением этих участков из Алтайской дистанции СЦБ. Начальником Каменской дистанции назначен бывший начальник Кулундинской дистанции СЦБ Александр Михайлович Мелихов.

В результате реорганизации изменены границы обслуживания:

Барнаульская дистанция (ШЧ-13, начальник Г.С. Чумакин) – Барнаул – Рубцовск, Кулунда, Бурла;

Алтайская дистанция (ШЧ-10, начальник Е.В. Светловский) – Барнаул (исключительно) – Алтайская – Боровиха (Повалиха) – Среднесибирская (исключительно), Бийск, Артышта-II (исключительно);

Каменская дистанция (ШЧ-15, начальник А.М. Мелихов) – Хабары – Среднесибирская – Черепаново (исключительно).

15 сентября 2008 г. на станции Омск-Пассажирский Омского отделения ЗСЖД сдан в эксплуатацию после реконструкции

второй пешеходный мост протяженностью 195 м через железнодорожные пути, который соединил привокзальную площадь с рядом промышленных предприятий, в том числе железнодорожных, а также с жилым массивом привокзального поселка.

В сентябре 2008 г. исполнилось 100 лет со дня рождения первого в Сибири мастера спорта СССР по лыжам, участника Великой Отечественной войны Федора Николаевича Ивачева.

В сентябре 2008 г. открыта Кемеровская детская железная дорога.

3 октября 2008 г. состоялась встреча руководства Западно-Сибирской железной дороги, администрации городов Барнаула и Новоалтайска с ветеранами Алтайского отделения железной дороги.



Фото ветеранов и руководства ЗСЖД и отделения

Лучшие ветераны были награждены ценными подарками, почетными грамотами от имени руководства дороги, отделения и администрации города. Отряд кавалеров звания «Почетный ветеран Западно-Сибирской железной дороги» пополнили новые имена: З.А. Волгина, Б.А. Земнухов, В.Н. Конджария, В.Н. Полькин, М.Т. Селезнев, Т.Ф. Шинман, Е.С. Юферева.

С 22 октября 2008 г. в ходе визита председателя Правительства РФ В.В. Путина в Новосибирск состоялось совещание, центральной темой которого стала «Транспорт-

ная стратегия Российской Федерации на период до 2030 г.».

1 ноября 2008 г. на Новосибирской дистанции пути имени П.Т. Семешко Новосибирского отделения ЗСЖД состоялось открытие новой ремонтно-эксплуатационной базы. Она представляет собой современный технический и технологический комплекс, и позволяет в полном объеме проводить все виды технического обслуживания: ежедневный осмотр, сезонное обслуживание и текущий ремонт. Для этого база оснащена металлообрабатывающими станками, грузоподъемными машинами и другим специальным оборудованием.

В ноябре 2008 г. новый электропоезд ЭД4М отправился в первый рейс по маршруту Омск – Искилькуль.

В ноябре 2008 г. в Москве прошел координационный совет начальников железных дорог.

9 декабря 2008 г. состоялось торжественное открытие нового моста через реку Чумыш в районе станции Усть-Тальменская. Он построен рядом со старым мостом, возведенным еще в 1914 г. и отслужившим срок эксплуатации. Рельсы по новому мосту уложены не на деревянные шпалы, а на специальные бетонные плиты, что обеспечивает большую надежность пути, безопасность движения и высокую скорость поездов. Новый мост длиной 270 м и стоимостью в 300 млн рублей строил Барнаульский мостоотряд № 96 в течение трех лет.



На открытии моста присутствовали заместитель начальника дороги по пути Иван Пименов, заместитель губернатора края Виталий Ряполов, начальник Алтайского отделения Виктор Голомолзин и глава администрации Тальменского района Владимир Сафронов, железнодорожники и строители.

10 декабря 2008 г. на станции Алтайская, парк «Г» (Укладочный) смонтирован и запущен в работу микропроцессор электрической централизации системы «Эблог-950» стоимостью 270 млн рублей. Это третий подобный пост ЭЦ на Западно-Сибирской магистрали. Современный пульт управления стрелками и сигналами позволит четко контролировать занятость путей, положение стрелок и сигналов. С его применением повысится оперативность работы станции и будет обеспечена безопасность движения поездов и маневровой работы.



Рабочий момент пуска ЭЦ на станции Алтайская, парк «Г»

17 декабря 2008 г. Указом президента Российской Федерации два труженика Западно-Сибирской железной дороги отмечены государственной наградой и почетным званием.

Медалью ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени награжден машинист железнодорожно-строительных машин путевой машинной станции № 216 Геннадий Бычихин. Почетное звание «Заслуженный работник транспорта Российской Федерации» присвоено слесарю по ремонту подвижного состава пассажирского вагонного депо Новосибирск – структурного подразделения

Федеральной пассажирской дирекции – филиала ОАО «РЖД» Анатолию Щербакову.

23 декабря 2008 г. на Новосибирском отделении ЗСЖД в целях повышения пропускной способности железнодорожной магистрали проведена модернизация двух тяговых подстанций Инской дистанции электроснабжения – Изылинка и Падунская. Модернизация тяговых подстанций позволит снизить потери электроэнергии при движении поездов на 7–8%.

29 декабря 2008 г. четвертый капитально отремонтированный в зимних условиях 2008 г. перегон – Хабары – Урываево протяженностью 11 км – открыт для движения на Алтайском отделении ЗСЖД. Ранее были реконструированы перегоны: блокпост 98 км – Смазнево, блокпост 573 км – Световская, Заринская – блокпост 98 км. Общая длина четырех обновленных перегонов составляет 67 км. Такой объем зимнего капитального ремонта пути выполнен на Алтайском отделении впервые. Все эти участки расположены на Среднесибирском ходу, по которому транспортируются уголь и другие грузы в европейскую часть страны. Обновление заключается в более качественной балластной «подушке» под рельсами, в замене деревянных шпал на железобетонные и в укладке бесстыковых рельсовых плетей, обеспечивающих высокие скорости и безопасность движения.



Открытие перегона зимой

Если летом по Среднесибирскому ходу пропускалось до 70 пар поездов ежедневно, в перспективе ставится задача увеличить данный показатель до 100 пар поездов.

29 декабря 2008 г. на станции Кожурла Новосибирского отделения Западно-Сибирской железной дороги состоялось открытие нового вокзала. Здание нового вокзала включает комфортный зал ожидания на 40 мест, класс для дополнительной подготовки персонала на 25 человек, технические и бытовые помещения для работы и отдыха персонала. Общая площадь – около 450 кв. м. Новый вокзал заменил здание старого вокзала, сданного в эксплуатацию в январе 1900 г.

В декабре 2008 г. железнодорожники России, Казахстана и Украины подписали соглашение об электронном обмене данными.

В декабре 2008 г. открыт современный склад материально-технического снабжения в Карасуке.

В 2009 г. построено и введено в эксплуатацию здание АБК на станции Предкомбинат.

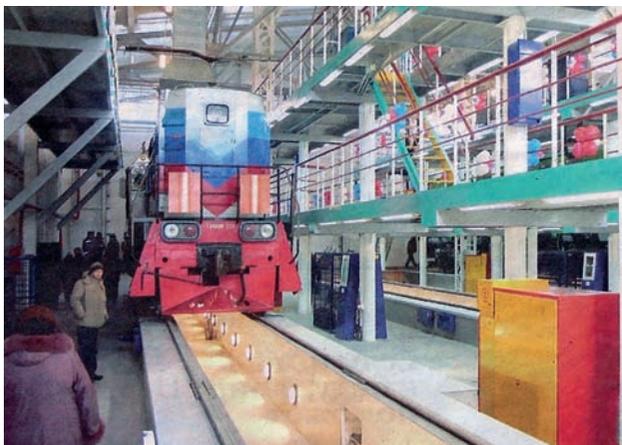
В 2009 г. построено и введено в эксплуатацию СТЗ (служебно-техническое здание) на станции Осман.

В феврале 2009 г. по итогам работы в 2008 г. первое место в отраслевом соревновании присуждено коллективу Западно-Сибирской железной дороги.

В феврале 2009 г. на станции Сибирская открыт новый вокзал. Теперь на вокзале есть комфортный зал ожидания на 50 мест, учебный класс для подготовки персонала, современные технические и бытовые помещения для сотрудников. Полезная площадь вокзала увеличилась почти в два раза.

12 февраля 2009 г. на станции Алтайская введен в эксплуатацию эталонный комплекс технического осмотра, ремонта и экипировки локомотивов. Комплекс ПТОЛ

(пункт технического обслуживания локомотивов) возведен силами компании «Трансремстрой» за восемь месяцев и является самым современным на Западно-Сибирской дороге.



Комплекс ПТОЛ внутри

В марте 2009 г. сборная команда Западно-Сибирской железной дороги выиграла зимнюю спартакиаду ОАО «РЖД». В Миассе (Челябинская область) западно-сибирские спортсмены показали лучшие результаты во всех видах программы соревнований.

В марте 2009 г. на станции Междуреченск открыт центр реабилитации локомотивных бригад.



Станция Междуреченск

В его открытии приняли участие начальники Западно-Сибирской железной дороги Александр Целько и Красноярской магистрали Владимир Рейнгардт, заместитель начальника дороги Евгений Кулинич, за-

меститель начальника дороги – начальник Кузбасского отделения Александр Фомичев, глава города Междуреченска Сергей Щербаков.

19 марта 2009 г. на станции Батунная сдан новый пост электрической централизации (ЭЦ). Станция Батунная оснащена новейшей микропроцессорной системой управления стрелками и сигналами на базе управляющего вычислительного комплекса УВК ЭЦМ МПЦ-2. Главное преимущество новой электрической централизации в том, что она исключает несанкционированное вмешательство человека в работу станционных технических устройств. Тем самым предотвращаются возможные ошибки, влияющие на безопасность движения поездов.



Пусковой момент на станции Батунная

В марте 2009 г. смена № 3 станции Инская под руководством Романа Тропинина признана лучшей на сети. Коллектив смены Тропина уже был победителем сетевого соревнования в 2005 г., а в последующие три года признавался одним из лучших на дороге.

29 марта 2009 г. в г. Кемерово открыт спортивный комплекс «Локомотив» Кузбасского отделения дороги. Предназначен он для проведения физкультурно-оздоровительных и спортивных мероприятий, организации активного отдыха работников отделения дороги и членов их семей, а также подготовки спортсменов высокого класса.

В марте 2009 г. ДФСК «Локомотив» одержал победу в зимней спартакиаде ОАО «РЖД».

17 апреля 2009 г. в локомотивном ремонтном депо Барнаул (ТЧ-18, начальник депо Владимир Владимирович Масленников) завершено восстановление тепловоза ТЭП80, который отправлен на станцию Селятель в музей железнодорожной техники.



Новый экспонат музея – самый скоростной тепловоз из выпускавшихся ранее в России. Пассажирский восьмиосный ТЭП80 был построен в 1988 г. на Коломенском тепловозостроительном заводе. На испытаниях на участке Клин – Калинин локомотив развил рекордную скорость – 271 км/ч. На базе ТЭП80 спроектирован новейший отечественный высокоскоростной электровоз ЭП200. Тепловоз находился в опытной эксплуатации до 1993 г., после чего был поставлен на консервацию. В мае 2008 г. был отправлен в локомотивное ремонтное депо Барнаул для восстановления.

20 апреля 2009 г. в Красноярске состоялся межрегиональный конкурс профессионального мастерства билетных кассиров пригородных компаний. Третье место на нем заняла Надежда Зиновьева, кассир ОАО «Алтай-Пригород». Она показала не

только высокое профессиональное мастерство, но и блистала творческими талантами.

**Призер конкурса
Н. Зиновьева**



В мае 2009 г.

президент Российской Федерации наградил медалями четверых работников Западно-Сибирской железной дороги. Как сказано в соответствующем указе, «за достигнутые трудовые успехи, большой вклад в развитие железнодорожного транспорта». Медали ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени удостоен дорожный мастер Инской дистанции пути Алик Сафаров. Медалью «За развитие железных дорог» награждены заместитель начальника дороги по кадрам и социальным вопросам Евгений Кулинич, проректор по научной работе ОмГУПСа Василий Черемисин и электромеханик Омской дистанции электроснабжения Валерий Яковенко.

В мае 2009 г.

вышла в свет книга «Магистраль. Путешествия по Западной Сибири. XIX – XXI вв.», сочетающая в себе фотоальбом видов современной Западно-Сибирской железной дороги и исторические очерки о ее становлении и развитии. Творческая группа издательства «Историческое наследие Сибири» проехала по всем железнодорожным линиям на территории четырех областей Западной Сибири и Алтайского края, встречалась с людьми Магистрали, запечатлела на фото-снимках вокзалы, станции, объекты и предприятия.



10 июня 2009 г.

исполнилось 70 лет Р.А. Бикбавову. Губернатор Омской области Леонид Полежаев вручил генеральному директору ОАО «Омск-пригород» Равилю Бикбавову золотую медаль «За особые заслуги перед Омской областью».

**Р.А. Бикбавов**

Приказом президента ОАО «РЖД» Владимира Якунина за вклад в развитие и обеспечение устойчивой работы компании Р.А. Бикбавов награжден отраслевым знаком II степени «За заслуги в развитии ОАО «Российские железные дороги».

Стаж работы Р.А. Бикбавова на железнодорожном транспорте составляет около 50 лет, из них в течение 25 лет он возглавлял Омское отделение ЗСЖД. С 2003 по 2013 г. являлся генеральным директором ОАО «Омск-Пригород».

11 июня 2009 г.

в Новосибирском академическом молодежном театре «Глобус» прошло торжественное собрание в честь Дня России, на котором впервые вручены государственные премии Новосибирской области. В числе первых лауреатов новой награды – начальник Западно-Сибирской железной дороги А.В. Целько и главный инженер магистрали В.А. Цимерман. Как сказано в наградном листе, «за создание объектов железнодорожного транспорта, социальной инфраструктуры и вклад в социально-экономическое развитие области».

17 июня 2009 г.

в Москве состоялась рабочая встреча руководителей ОАО «РЖД» во главе с президентом компании Владимиром Якуниным с представителями трудовых коллективов железных дорог России.

В июне 2009 г.

на станции Артышта-II сдан в эксплуатацию новый дом отдыха локомотивных бригад. При разработке про-

екта, выполненного сотрудниками института «Сибжелдорпроект», в трехэтажном здании предусмотрено все для восстановления сил машинистов и их помощников после напряженной поездки. На первом этаже оборудован медпункт для предрейсовых медосмотров. Два верхних этажа занимают спальные комнаты на два-три человека, оборудованные современной мебелью. Одновременно в доме отдыха могут разместиться 68 работников локомотивных бригад.

22 июня 2009 г.

у здания Алтайского отделения железной дороги состоялся митинг железнодорожников узла, посвященный Дню памяти и скорби. Венок к мемориалу Славы возложил прибывший на Алтай председатель Правительства России В.В. Путин.

**В июле 2009 г.**

сортировочная горка станции Входная была признана одной из лучших в стране.

21 июня 1977 г. с сортировочной горки был распущен первый состав. С этого момента станция Входная стала играть важнейшую роль в переработке грузопотоков, поступающих на Омский узел с запада и востока, и вошла в число 100 крупнейших и решающих станций на сети дорог СССР.

На сегодняшний день техническое оснащение сортировочной горки позволяет производить сортировку вагонов в автоматическом режиме, благодаря чему станция

Входная занимает лидирующее место на сети дорог по показателю сокращения простоя вагонов.

1 июля 2009 г. стало известно, что по итогам первого полугодия 2009 г. Алтайское отделение отправило 1932 тяжеловесных поезда (от семи до девяти тыс. тонн), что на 238 поездов больше чем за аналогичный период прошлого года. Это лучший показатель по сети железных дорог России.



2 июля 2009 г. на Алтайском отделении состоялся первый рейс скоростного пригородного поезда «Калина красная» по маршруту Барнаул – Бийск. Состав фирменного поезда, состоящий из четырех новых вагонов повышенной комфортности, отправился в 8 часов 45 минут. На торжественном митинге выступили начальник дороги Александр Целько и губернатор края Александр Карлин.



А.Б. Карлин и А.В. Целько дают интервью перед отправлением поезда

Скоростной пригородный поезд должен курсировать ежедневно от Барнаула до Бийска, пребывая в пути менее чем три часа. Интерьер вагонов дополнен фотографиями Василия Макаровича Шукшина и цитатами из его произведений.

Последующие годы эксплуатации показали, что поезд пользуется популярностью у пассажиров благодаря удобному расписанию и комфорту.

27 июля 2009 г. на стадионе «Локомотив» станции Инская открыт новый ледовый дворец спорта. Ледовая арена спортивного комплекса, оснащенная искусственным льдом, предусмотрена для тренировок хоккейных команд, фигуристов и массового катания. Внутри здания расположены трибуны для зрителей на 300 мест, смотровые площадки.



30 июля 2009 г. на станции Комбинатская Омского отделения открыта мемориальная доска в честь первого начальника станции – почетного железнодорожника Ильи Давыдовича Дымшица.



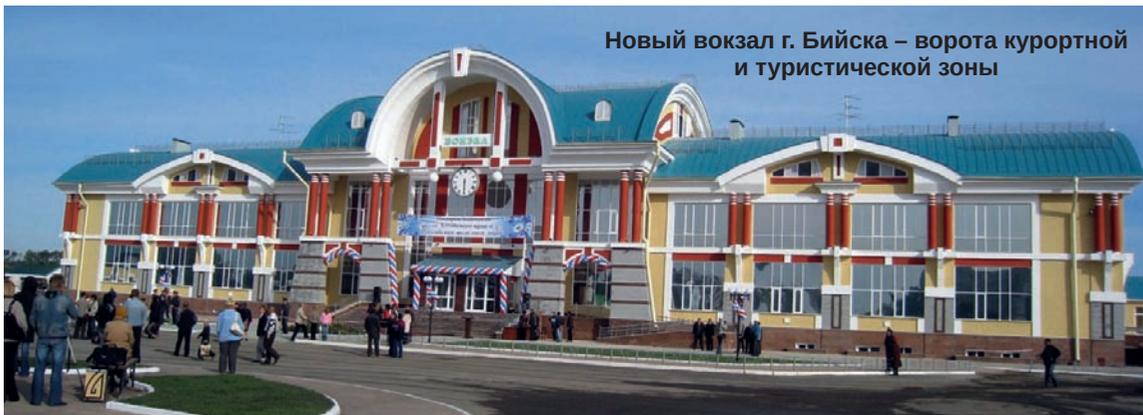
И.Д. Дымшиц стал первым начальником Комбинатской после ее передачи от Омского нефтеперерабатывающего завода Министерству путей сообщения, проработал в этой должности 26 лет, с 1961 по 1987 гг. Его деятельность отмечена государственными и отраслевыми наградами: медалью «За трудовое отличие», орденом Трудового Красного Знамени, значком «Почетному железнодорожнику», медалью «Ветеран труда».

В июле 2009 г. на станции Промышленная построен, в День железнодорожника введен в эксплуатацию обновленный вокзал, открыт памятник паровозу. В торжествах приняли участие руководители Западно-Сибирской железной дороги и дорпрофсожа, администрации Кемеровской области.



Станция Промышленная

29 июля 2009 г. после капитального ремонта торжественно открыто административное здание эксплуатационного локомотивного депо Барнаул.



Новый вокзал г. Бийска – ворота курортной и туристической зоны



30 июля 2009 г., в канун профессионального праздника – Дня железнодорожника за достигнутые трудовые успехи, многолетнюю и добросовестную работу награжден медалью ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени Владимир Иванович Кобзев – слесарь-электрик ПРММ Рубцовск.



В.И. Кобзев за работой

5 сентября 2009 г. на станции Бийск прошло торжественное открытие вновь построенного вокзального комплекса. На привокзальной площади установлен паровоз серии Л № 1174, который в прошлом столетии возил грузы на Бийском участке. Общая площадь вокзала составила 3500 квадратных метров, что в три раза

больше ранее существовавшего помещения. Новый вокзал и реконструированный вокзальный комплекс – подарок железнодорожников Западно-Сибирской магистрали к 300-летию города Бийска.

11 сентября 2009 г. на станции Алейская принят в эксплуатацию новый пешеходный мост через железнодорожные пути длиной 105 м. Открытие моста приурочено к празднованию Дня города.



25 сентября 2009 г. состоялось торжественное открытие нового железнодорожного моста через реку Обь в районе города Камень-на-Оби (технологическое движение поездов по построенному мосту началось 18 июля). Длина моста 980 м, гарантийный срок службы 100 лет, стоимость – более 5 млрд рублей. Он имеет специальный экран для снижения уровня шума от проходящих поездов. Мост построен за три года фирмой УФСК «Мост» по самым современным технологиям и позволит увеличить пропускную способность Средне-сибирского хода почти вдвое, до 100 пар поездов в сутки. В этот же день был открыт отреставрированный вокзал станции Камень-на-Оби.

В торжествах по поводу открытия моста, вокзального комплекса приняли участие Полномочный представитель президента РФ в СФО Анатолий Квашнин, Президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин, губернатор Кемеровской области Аман Тулеев, губер-

натор Алтайа Александр Карлин, начальник Западно-Сибирской магистрали Александр Целько, начальник Алтайского отделения Виктор Голомолзин.



Новый мост через Обь

Отремонтированное здание бывшего дома отдыха локомотивных бригад переоборудовали для проживания ветеранов железнодорожников, обеспечив этим комфортную жизнь 23 семьям. Символический ключ от этого здания вручил новоселам председатель Совета ветеранов войны и труда Западно-Сибирской железной дороги Петр Филиппович Мысик. Кстати, именно П.Ф. Мысик был первым начальником станции Камень-на-Оби.

В октябре 2009 г. на станции Сеятель Новосибирского отделения ЗСЖД состоялось открытие крытого пешеходного моста через железнодорожные пути. Строительство нового путепровода длиной 81,7 м и шириной около 4 м через пути станции Сеятель и территорию музея железнодорожной техники началось в сентябре 2008 г. Пешеходный мост примыкает к существующему путепроводу через Бердское шоссе. Мост пересекает 5 железнодорожных путей, две пассажирские платформы на станции Сеятель и 6 путей на территории музея железнодорожной техники. Строительные работы велись ОАО «Сибмост», проект разработан институтом «Сибжелдорпроект».



Делегаты слета машинистов перед отправлением в Москву.
В центре первого ряда начальник локомотивной службы дороги Б.К. Сафронюк

В октябре 2009 г. проведены испытания трехсекционного электровоза серии ВЛ10к, оборудованного новой схемой так называемого смешанного возбуждения тяговых двигателей. При испытаниях на участке Инская – Черепаново мощный электровоз легко трогал с места поезда весом свыше 6000 тонн без буксования колесных пар.



Электровоз ВЛ10к

Эти мощные локомотивы имеют большие тяговые возможности и могут применяться на участках пути со сложным рельефом без привлечения дополнительного локомотива, что дает большую экономию времени. Электровозы ВЛ10к поступят в локомотивное эксплуатационное депо Тайга, и будут водить поезда на сложном скоростном участке Транссиба от Новосибирска до Мариинска.

11 ноября 2009 г. в Москве состоялся второй слет машинистов России. На этот форум отправлены 27 машинистов с девяти локомотивных и трех моторвагонных депо Западно-Сибирской магистрали. Делегаты от всех дорог встретились с руководством ОАО «РЖД» и приняли участие в обсуждении насущных проблем локомотивного хозяйства страны.

В декабре 2009 г. построен новый пешеходный мост на станции Алтайская.

24 декабря 2009 г. в Омске состоялась встреча начальника Западно-Сибирской железной дороги с коллективом Омского

государственного университета путей сообщения. В рамках этой встречи Александр Целько вручил гранты ЗСЖД на выполнение дипломных проектов 10 студентам ОмГУПСа, отметив, что дипломные работы студентов целевых направлений учитывают реальные потребности производства, и задача выпускников – их внедрение.

Руководитель магистрали наградил именными часами и благодарностями лучших представителей профессорско-преподавательского состава университета за добросовестный труд в системе железнодорожного образования, проявленную инициативу и профессионализм в организации и осуществлении учебного процесса, большой вклад в подготовку квалифицированных специалистов и плодотворное сотрудничество с предприятиями отрасли.

Начальник Западно-Сибирской железной дороги вручил ректору Омского государственного университета путей сообщения Ильхаму Галиеву знак «За труд и преданность» – награду за многолетнее плодотворное сотрудничество с магистралью, профессионализм в организации и осуществлении учебного процесса, большой личный вклад в подготовку специалистов для железнодорожного транспорта.



Ильхам Галиев и Александр Целько

В декабре 2009 г. на Новосибирском отделении состоялось открытие нового 477-квартирного жилого комплекса в Новосибирске по ул. Владимирской, 21 общей площадью 35,8 тыс. кв. м с учетом офисных

помещений. Строительство велось по инвестиционной программе «Строительство технологического жилья» ОАО «РЖД», предполагающей ипотечное кредитование работников ЗСЖД при участии ЗАО «Желдорипотека».

В 2010 г. газете «Транссиб» исполнилось 90 лет

1 января 2010 г. в связи с реорганизацией ОАО «РЖД» на отделениях дороги введено новое штатное расписание, на основании которого ликвидированы должности заместителей начальника отделения: по социальным вопросам и кадрам; по безопасности и режиму; по экономике и финансам. Значительно сокращены штаты ведущих отделов.

2 февраля 2010 г. начальником Новосибирского отделения ЗСЖД Западно-Сибирской железной дороги назначен Александр Валерьевич Грицай. С 7 декабря 2012 г. должность его именуется – заместитель начальника ЗСЖД – филиала ОАО «РЖД» по территориальному управлению.



А.В. Грицай

Александр Валерьевич родился 16 мая 1972 г. в г. Карасук Новосибирской области. После школы, в 1989 г. поступил в Сибирскую государственную академию путей сообщения (ныне – СГУПС) и в июне 1994 г. успешно окончил обучение, получив квалификацию инженера путей сообщения по организации перевозок. В июле того же года стал работать на станции Карасук Омского отделения ЗСЖД помощником составителя поездов и до сентября 1999 г. последовательно назначался на должности: дежурного станционного поста централизации, дежурного по станции и заместителя начальника станции. В сентябре 1999 г. был переведен на должность заместителя начальника станции Омск-Пассажирский по оперативной работе. В феврале 2002 г. возвращается в родной город Карасук уже в качестве начальника станции Карасук-1,

и работает здесь до назначения в ноябре 2003 г. на должность заместителя начальника Омского отделения ЗСЖД. Через два года, в декабре 2005 г. становится первым заместителем начальника.

В феврале 2010 г. А.В. Грицаю поручают руководство Новосибирским отделением ЗСЖД. За последнее десятилетие трудовые заслуги Александра Валерьевича были отмечены ценными подарками, почетными грамотами руководства ЗСЖД, ОАО «РЖД», администрации Новосибирской области. В июле 2014 г. ему был вручен знак «Почетный железнодорожник».

Начиная с 2007 г. неоднократно повышал свой теоретический профессиональный уровень по программам Российской академии путей сообщения, Российской академии народного хозяйства и госслужбы, Корпоративного университета ОАО «РЖД», СГУПС и пр.

С марта 2013 г. по сентябрь 2015 г. А.В. Грицай является депутатом Законодательного собрания Новосибирской области.

10 февраля 2010 г. на Западно-Сибирской железной дороге состоялось чествование почетного железнодорожника, почетного ветерана дороги, Героя Советского Союза Николая Петровича Леончикова, которому в эти дни исполнилось 85 лет. В 1943 г. в возрасте 18 лет он ушел на фронт, служил в пехотных войсках. 27 февраля 1945 г. за смелость и отвагу, проявленные в бою при форсировании реки Одер, Николаю Петровичу было присвоено звание Героя Советского Союза. После войны Николай Леончиков почти сорок лет проработал на Новосибирском отделении ЗСЖД. За большой вклад в развитие железнодорожного транспорта и многолетнюю активную работу по патрио-



Н.П. Леончиков

тическому воспитанию молодежи Н.П. Леончиков награжден именными часами президента ОАО «РЖД» Владимира Якунина. Награду юбиляру вручил начальник дороги А.В. Целько.

«Сегодня праздник для компании, Западно-Сибирской железной дороги и Новосибирской области. Николай Петрович – наша легенда, наш земляк, который и сейчас в коллективе проводит огромную патриотическую работу по воспитанию поколения молодых тружеников дороги», – отметил А.В. Целько.

23 февраля 2010 г. Анна Богалий-Титовец внесла весомый вклад в олимпийское «золото» эстафеты. Выиграв эстафету 4 по 6 км, наши биатлонистки принесли российской команде третью золотую медаль Олимпийских игр в Ванкувере.

В Ванкувер ушла телеграмма от руководителя магистрали Александра Целько. От всех железнодорожников Западно-Сибирской и от себя лично он поздравил Анну Богалий-Титовец с золотом Олимпиады. «Вы вписали свое имя золотыми буквами в историю развития биатлона в России», – сказано в телеграмме.



25 февраля 2010 г. в Барнауле стартовала 21-я зимняя спартакиада работников Западно-Сибирской железной дороги. В программу соревнований включены: лыжные гонки и эстафета, мини-футбол на снегу и настольный теннис. Первое общекомандное место заняли кемеровские спортсмены.

В феврале 2010 г. Тайгинский институт железнодорожного транспорта (Кузбасское отделение ЗСЖД) по итогам 2008/2009 учебного года занял I место в рейтинге железнодорожных учебных заведений, реализующих программы среднего профессионального образования.



Тайгинский институт железнодорожного транспорта – филиал ОмГУПСа – более 65 лет готовит высококвалифицированных специалистов ведущих железнодорожных профессий. Сегодня институт представляет собой современный студенческий городок с оснащенными учебными корпусами и полигоном, благоустроенными общежитиями и спортивным комплексом. Более 16 тыс. студентов получили здесь образование и направления на работу на железнодорожном транспорте.

21 апреля 2010 г. согласно Приказу начальника дороги № 133 Н «О создании Дирекции тяги – структурного подразделения ЗСЖД – филиала ОАО «РЖД», расформированы локомотивные отделы. Локомотивные депо отделений напрямую подчинены дорожным дирекциям эксплуатации и ремонта.

В апреле 2010 г. маневровому тепловозу локомотивного депо Топки присвоено имя Героя Советского Союза Н.Д. Борисова. Николай Денисович долгое время работал машинистом тепловоза. Его именем уже названа улица в г. Топки и средняя школа в г. Киселевске. Тепловоз ТЭМ2 № 581, на котором работает бригада старшего машиниста Валерия Сидорова, – первый «именной» локомотив в Топках.



В Тайгинском институте железнодорожного транспорта

В мае 2010 г. открыт музей Н.А. Лунина в железнодорожном училище №10.

В мае 2010 г. в локомотивных депо Западно-Сибирской железной дороги началось обучение локомотивных бригад новому подвижному составу, для чего в эксплуатационные локомотивные депо Омск, Барабинск и Новосибирск поступили первые образцы электровозов новой серии 2ЭС6 производства уральского завода «Синара». В этих депо было организовано обучение локомотивных бригад вождению новой серии электровозов на постоянном токе. Один электровоз 2ЭС6 «Синара» поступил в ремонтное локомотивное депо Московка, где персонал изучит особенности его планового ремонта в объеме ТО-2. В июне на Омское отделение ЗСЖД поступил новый локомотив модели ВЛ11к. Технические характеристики электровозов ВЛ11к и 2ЭС6 рассчитаны для вождения составов повышенного веса. Новые электровозы будут работать на корпоративном плече трех железных дорог – Западно-Сибирской, Южно-Уральской и Свердловской.

7 мая 2010 г. в Новосибирске состоялась дорожная теплотехническая конференция, на которой подведены итоги прошедшего года и поставлены задачи на 2010 год. Наилучших результатов добились эксплуатационные локомотивные депо Омск и Барнаул.



Главный инженер дороги В. Цицерман и зам. председателя дорпрофсоюза Н. Малышев вручают диплом победителя гл. инженеру депо Барнаул Е. Корягину

4 июня 2010 г. после капитального ремонта торжественно открыто административное здание эксплуатационного вагонного депо Алтайская. На открытии присутствовали: начальники дороги и отделения, глава, руководители служб ЗСЖД. Обновленное здание представляет собой благоустроенный комплекс для работников депо.



Здесь оборудованы комнаты приема пищи, актовый зал, вмещающий 115 человек, располагаются офисные помещения для работников профсоюзного комитета, совета ветеранов, бухгалтерии и диспетчерского центра управления вагонным комплексом.

В июне 2010 г. на Западно-Сибирской магистрали создан междорожный офтальмологический центр. Более 2 тыс. операций только в минувшем году выполнено в офтальмологическом отделении дорожной клинической больницы на станции Новосибирск-Главный.



5 июня 2010 г. в Барнауле на стадионе имени Смертина завершился региональный фестиваль «Локобол–2010 – РЖД» среди детских футбольных команд Западно-Сибирской железной дороги. Открыли фестиваль начальник дороги А.В. Целько и мэр города Барнаула В. Колганов. Первенство в футбольном марафоне завоевали ребята из Томска. Команда барнаульцев заняла второе место.

22 июня 2010 г. на перроне вокзала Барнаул состоялся митинг, посвященный дню памяти воинов, погибших в годы Великой Отечественной войны. На митинге присутствовали руководители Алтайского отделения железной дороги, города и района, духовенство, личный состав воинов Барнаульского гарнизона и правоохранительных органов. Электровозу пассажирского парка ЭП1 № 145 присвоено имя Героя России Сергея Александровича Шрайнера, который во время боевой операции на Кавказе закрыл собой брошенную боевиками гранату и тем самым спас своих товарищей.

По завершении митинга состоялось возложение венков к мемориалу воинской славы на площади Победы и открытие бюста кавалеру ордена Александра Невского Н.И. Смирнову в музее локомотивного депо.

22 июля 2010 г. в Новосибирске прошел слет молодых специалистов магистрали на базе санатория-профилактория «Восток».

В июле 2010 г. построено и введено в эксплуатацию здание АБК на станции Юрга-1.

28 июля 2010 г. состоялось торжественное открытие после реконструкции административного корпуса локомотивного ремонтного депо Инская.

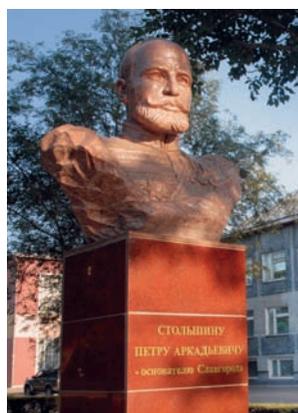
29 июля 2010 г. за достигнутые трудовые успехи и многолетнюю добросовестную работу награждены медалью ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени: В.Ю. Гончаров – машинист электровоза депо Барнаул; В.П. Герман – старший осмотрщик-ремонтник вагонов эксплуатаци-



онного вагонного депо Алтайская; В.А. Нестеров – машинист-инструктор локомотивного эксплуатационного депо Барнаул.

В.А. Нестеров

20 августа 2010 г.



на станции Славгород прошел митинг, посвященный Дню города и 100-летию со дня посещения Степного края Петром Аркадьевичем Столыпиным – председателем правительства России, автором аграрной реформы и горячим сторонником строительства железной дороги на территории Алтая. Был торжественно открыт бюст П.А. Столыпина, как основателя города Славгорода.

28 августа 2010 г. на мемориальном комплексе станции Славгород установлен паровоз серии Л, № 3620, как памятник железнодорожникам Степного края Алтайского отделения.



15 сентября 2010 г. маневровый тепловоз ТЭМ18 № 250 получил имя воина-ин-

тернационалиста, кавалера ордена Красной Звезды Анатолия Николаевича Гостева, погибшего 18 декабря 1987 г. в Афганистане. До армии А.Н. Гостев работал в локомотивном депо Алтайская помощником машиниста.



А.Н. Гостев

23–27 сентября 2010 г. сборная команда Западно-Сибирской железной дороги стала абсолютным победителем сетевой спартакиады, проходившей на Южно-Уральской магистрали. Спортсмены ЗСЖД завоевали в Челябинске 6 комплектов только золотых медалей.



30 сентября 2010 г. завершено строительство нового вокзала на станции Алтайская, общая площадь которого превышает 1,5 тыс. кв. м. Расчетная вместимость вокзала составляет 250 человек.

В этот же день произошла сдача в постоянную эксплуатацию электрифицированной «петли» в парке «В» («Веди») станции Алтайская. Она позволит без сложного поворотного устройства разворачивать тяговый подвижной состав (тепловозы, электровозы электропоезда и специальный подвижной состав) с целью уменьшения одностороннего износа бандажей колесных пар и токоприемников. Эта «петля» необходима для формирования тяжеловесных поездов с углем, которые следуют из Кузбасса на Омск.



Вокзал на станции Алтайская принял первых пассажиров

21 октября 2010 г. в соответствии с программой реформирования железнодорожного транспорта и согласно Приказу ОАО «РЖД» № 167 начат заключительный период перехода на трехуровневую систему управления железнодорожным транспортом: предприятие – управление дороги – центр.

В разное время из подчинения отделения дороги уже были выведены и переподчинены дочерним структурам и дирекциям Западно-Сибирской железной дороги: «трансконтейнер», региональные центры связи, учета, фирменного обслуживания, пригородного и пассажирского движения, финансового и локомотивного отдела, ревизорского аппарата.

Оперативное управление инфраструктурным комплексом, ведающим вопросами технологического характера, переходит к заместителю начальника дороги по региону (в границах бывшего отделения дороги). В результате отделения железной дороги упраздняются и уже больше не играют роли самостоятельной единицы в системе железнодорожного транспорта России.

30 ноября 2010 г. к 75-летию со дня рождения летчика-космонавта Германа Титова, родившегося в Алтайском крае, на Алтае запущен в эксплуатацию скоростной пригородный поезд «Восток» сообщением Бийск – Барнаул. Это еще один совместный проект Западно-Сибирской дороги, администрации края и ОАО «Алтай-Пригород».



Поезд «Восток» сформирован из трех вагонов и рассчитан на 178 посадочных мест. Все вагоны оборудованы удобными мягкими креслами и откидными индивидуальными столиками, а вагон первого класса оснащен телевизорами. Для оформления интерьера салона вагонов использованы фотографии Германа Титова, Юрия Гагарина и репродукции картин Николая Рериха. График нового скорого пригородного поезда разработан с учетом пожеланий пассажиров.



В вагоне поезда «Восток»

27 декабря 2010 г. на основании Приказа президента ОАО «РЖД» № 1016 бывший начальник Алтайского отделения Виктор Георгиевич Голомолзин назначен заместителем начальника Западно-Сибирской железной дороги по локомотивному и вагонному хозяйству. За многолетнюю и плодотворную работу на Алтае губернатор края А.Б. Карлин вручил В.Г. Голомолзину медаль «За заслуги перед обществом».

В декабре 2010 г. новосибирский «Локомотив» впервые в своей истории выиграл Кубок России – второй по значимости трофей в отечественном волейболе. В «Финале четырех» железнодорожники со счетом 3:1 переиграли московских динамовцев и получили путевку в Лигу чемпионов-2011/2012.



30 декабря 2010 г. торжественно открыт новый жилой дом на станции Терентьевская.

25 семей железнодорожников справили новоселье. Ключи от квартир железнодорожникам вручил заместитель начальника дороги по кадрам и социальным вопросам Сергей Лемихов. Все квартиры распределены согласно перечню профессий и должностей работников ОАО «РЖД», которые могут пользоваться жилыми помещениями специализированного жилищного фонда компании. Так, в Терентьевской новоселами стали работники Новокузнецкого центра организации работы железнодорожных станций, эксплуатационного вагонного депо, дистанции электроснабжения и дистанции пути, которым по характеру трудовой деятельности необходимо проживать рядом с местом работы.

С 1 января 2011 г. введена новая форма одежды для работников ОАО «РЖД». Так, например, выглядит форма машиниста,

в которую входит комплект верхней одежды, рубашка, галстук с зажимом, пуловер и форменная фуражка. Модель одежды для работников ОАО «РЖД» разработана в творческой мастерской модельера Юдашкина.



С января 2011 г. начальники отделений изменили свой статус. В соответствии с программой структурной реформы на железнодорожном транспорте, утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 18 мая 2001 г. № 384, и переходом на трехуровневую (безотделенческую) систему управления курировать региональные отделы инфраструктуры, осуществлять их координацию и взаимодействие должен заместитель начальника железной дороги по региону. Это наименование должности действовало до ноября 2012 г.

17 января 2011 г. на основании приказа президента ОАО «РЖД» № 19 от 14 января 2011 г. на должность заместителя начальника Западно-Сибирской железной дороги по Алтайскому региону назначен Владимир Владимирович Терентьев, ранее работавший начальником Алтайского центра организации работы железнодорожных станций.



В.В. Терентьев

25 февраля 2011 г. на пригородном вокзале станции Новосибирск-Главный состоялось открытие турникетного комплекса. Установка турникетного комплекса является одним из мероприятий по профилактике безбилетного проезда в пригородных электропоездах. Проход к пригородным электропоездам стал осуществляться при предъявлении проездного документа на пункте контроля.

В это же время в свой первый рейс с вокзала Новосибирск-Главный отправился новый пригородный электропоезд ЭД4М-0350, поступивший на Западно-Сибирскую железную дорогу в 2010 г. в рамках программы обновления подвижного состава. Один из вагонов этого электропоезда оборудован мягкими сиденьями, беспроводным интернетом, автоматом по продаже продуктов питания, аппаратом по приему платежей, телевизорами и DVD-проигрывателями, стойкой с книгами и свежей прессой. Вагон сопровождается проводниками и сотрудниками службы охраны. Новый электропоезд должен курсировать в южном направлении. В первый день проезд в вагоне повышенной комфортности был бесплатным. Всего в 2010 г. на Новосибирское отделение ЗСЖД поступило 11 новых составов.



28 февраля 2011 г. коллективу дороги вручены Почетный диплом и Памятный знак за победу в соревновании. За восемь неполных лет, прошедших со дня образования ОАО «РЖД», магистраль пятый раз завоевывает первое место в отрасли по итогам работы за год.

В Новосибирском ДКЖ состоялся социально-экономический форум Западно-Сибирской железной дороги, филиалов, дочерних обществ, негосударственных учреждений ОАО «РЖД», в ходе которого были подведены итоги выполнения обязательств коллективного договора в 2010 г. Форум стал преемником традиционной конференции трудового коллектива. Смена формата

мероприятия вызвана структурными преобразованиями, идущими в отрасли.

В феврале 2011 г. на станции Таштагол пущена новая централизация стрелок и сигналов. Новую релейно-процессорную централизацию типа РПЦ – «ДОН» можно отнести к числу наиболее прогрессивных систем железнодорожной автоматики и телемеханики. Она позволяет дежурным по станции управлять напольными устройствами посредством компьютера со своего автоматизированного рабочего места. Также она ведет дистанционный мониторинг, что положительно влияет на обеспечение безопасности движения.

21 марта 2011 г. Приказом президента ОАО «Российские железные дороги» заместителем начальника Западно-Сибирской железной дороги по Кузбасскому региону назначен Сергей Иванович Макаренко.



С.И. Макаренко

С.И. Макаренко родился в 1959 г. в Промышленновском районе Кемеровской области. В 1982 г. окончил Новосибирский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «Эксплуатация железных дорог». С 1983 г. работал на ст. Белово. Прошел трудовой путь от дежурного по парку станции Белово Кемеровской железной дороги до заместителя начальника отделения железной дороги – начальника Беловского подотдела Кузбасского отделения ЗСЖД. В 2009 г. был назначен на должность главного инженера Кузбасского отделения Западно-Сибирской железной дороги.

На собрании коллектива отделения заместитель начальника дороги по кадрам и социальным вопросам Сергей Лемихов поблагодарил Александра Фомичева, возглавлявшего более трех лет коллектив кузбасских железнодорожников, за большой вклад в стабильную работу и развитие Куз-

басского отделения Западно-Сибирской железной дороги и пожелал ему творческих успехов и новых свершений.

29 марта 2011 г. в Москве состоялся 31-й съезд профсоюза железнодорожников и транспортных строителей.



Участники семинара профактива, посвященного 31-му съезду профсоюзов

В марте 2011 г. сборная команда Западно-Сибирской железной дороги в общекомандном зачете стала победителем зимней спартакиады работников ОАО «РЖД», посвященной 75-летию РФСО «Локомотив».

Четыре дня состязались в мастерстве на спортивных площадках областного центра Кузбасса сборные команды всех железных дорог – филиалов ОАО «РЖД». В их состав вошли лучшие спортсмены – победители дорожных соревнований. Сибиряки были лучшими во всех трех видах спорта – в лыжных гонках, в мини-футболе и настольном теннисе. Второе место заняла Восточно-Сибирская железная дорога, третье – Северная.

11 апреля 2011 г. начата реконструкция ремонтного локомотивного депо Барнаула. В связи с решением правления ОАО «РЖД» о ремонте тепловозов грузовой серии 2ТЭ10м в Барнауле, начат снос пристроек и подсобных помещений. Любопытно, что при этой работе обнаружены куски рельсов, изготовленных на Демидовском заводе еще в 1875 г. Найденные рельсы дополнили экспозицию музеев отделения дороги и локомотивного депо.



6 мая 2011 г. у входа в здание вагонного ремонтного депо Новокузнецк-Сортировочный (Кузбасский регион ЗСЖД) состоялось торжественное открытие мемориальной доски Герою Советского Союза Порфирию Килину.

Порфирий Иванович работал в вагонном депо Новокузнецк-Сортировочный учеником слесаря по ремонту подвижного состава с 1941 г., после окончания школы, в армию ушел в 1943 г. Звание Героя 19-летнему младшему лейтенанту Килину было присвоено 14 мая 1945 г. за мужество, стойкость и талант командира стрелкового взвода в боях последних месяцев войны.

Накануне Дня Победы на предприятиях Кузбасского региона Западно-Сибирской железной дороги прошли встречи ветеранов с руководителями предприятий, профсоюзными лидерами, советами ветеранов. На Кузбасском регионе ЗСЖД более 18 тыс. пенсионеров-железнодорожников, в том числе 1810 тружеников тыла и 204 участника Великой Отечественной войны.

14 мая 2011 г. сотрудники Западно-Сибирской железной дороги посадили мемориальную аллею в парке «Городское начало» Новосибирска в честь 120-летия Транссиба. В акции «1000 деревьев – 120-летию Транссиба» приняли участие начальник ЗСЖД Александр Целько, мэр Новосибирска Владимир Городецкий, министр транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области

Николай Симонов, председатель городского Совета депутатов Надежда Болтенко. Как отметил в своем ответственном слове А.В. Целько, «именно здесь, у ферм моста через реку Обь, начинался наш город – Новосибирск, обязанный своим рождением Великому Сибирскому пути. И сегодня, спустя 120 лет, мы с



благодарностью отдаем дань уважения изыскателям, инженерам, строителям Транссиба». Аналогичное мероприятие прошло и в Омске на станции Омск-Пассажирский. Первое дерево на аллее посадил начальник Омского отделения Анатолий Рeger.

19 июля 2011 г. за профессионализм и высокую ответственность при выполнении задач по обеспечению безопасности движения поездов и выполнению плана перевозок Указом Президента России № 404 от 5 апреля 2011 г. награждена орденом Дружбы дежурная по станции Заринская Надежда Ивановна Спинко. Медалью «За заслуги перед Отечеством» II степени



А.В. Рогатин

награжден машинист электровоза эксплуатационного локомотивного депо Барнаул Александр Витальевич Рогатин (медаль ему вручил лично губернатор Алтайского края А.Б. Карлин).

В августе 2011 г. в канун Дня железнодорожника были сданы в эксплуатацию два жилых дома на станциях Белово и Ерунаково. Ключи от технологического жилья 45 семьям железнодорожников вручил заместитель начальника дороги по кадрам и социальным вопросам Сергей Лемихов.

Новоселами в Белово и Ерунаково стали работники Новокузнецкого центра организации работы железнодорожных станций, эксплуатационного вагонного депо Новокузнецк-Северный, Полосухинской и Беловской дистанций пути, Новокузнецкой и Беловской дистанций электроснабжения и других предприятий, которым по характеру трудовой деятельности необходимо проживать рядом с местом работы.



В августе 2011 г. построен новый вокзал на станции Калтан.

В августе 2011 г. в честь Дня железнодорожника на станции Называевская установлен паровоз-памятник.

28 сентября 2011 г. в локомотивном депо Барнаул начата эксплуатация нового маневрового тепловоза ТЭМ7А, который заменит устаревший маневровый парк.



Тепловоз ТЭМ7А

Тепловоз оборудован более мощными восемью тяговыми двигателями, развива-

ющими 2000 л. с. и принципиально новой восьмиосной ходовой частью. Претерпела изменения и электрическая схема управления за счет внедрения микропроцессорной системы контроля работы систем тепловоза. Тепловоз ТЭМ7А оборудован электрическим реостатным тормозом, работающим до полной остановки поезда. Улучшен интерьер кабины машиниста, установлен современный пульт управления, система кондиционирования и отопления кабины.

10 октября 2011 г. президент России Дмитрий Медведев в Екатерининском зале Кремля вручил машинисту-инструктору локомотивного эксплуатационного депо Барнаул Западно-Сибирской железной дороги Александру Михайловичу Леденеву орден Дружбы

А.М. Леденев начал свою трудовую деятельность в 1980 г. в локомотивном депо Барнаул, где работает до настоящего времени. Прошел трудовой путь от слесаря по ремонту оборудования, помощника машиниста тепловоза и машиниста тепловоза до машиниста – инструктора локомотивных бригад. За период работы зарекомендовал себя добросовестным, высококвалифицированным, инициативным специалистом, требовательным и принципиальным руководителем. Колонна машиниста-инструктора А.М. Леденева не имеет случаев брака в поездной работе, обеспечивает безопасность движения поездов и сохранность перевозимых грузов.



А.М. Леденев

1 ноября 2011 г. на станции Москва состоялось открытие цеха текущего отцепочного ремонта вагонов. Это первый подобный объект в ремонтном вагонном хозяйстве на сети дорог. В новом цехе с помощью современных средств механизации можно быстро, невзирая на погоду,

заменить у вагона неисправную колесную пару.



18–19 ноября 2011 г. в Москве, в Торгово-выставочном центре «Манеж» состоялся II железнодорожный съезд (первый съезд был проведен в 2007 г.). Съезд поставил новые задачи перед железнодорожниками в плане дальнейшей модернизации железных дорог России и оптимизации перевозочных процессов в современных условиях.



27 ноября 2011 г. в Новосибирском спортивном комплексе «Север» прошли финальные игры международного первенства ОАО «РЖД» среди юношей 1996–1997 г. р. «Локоволей». Всего участвовало 11 команд, в том числе из Казахстана и Китая. Первое место завоевали спортсмены из Новосибирска – команда «СДЮШОР-Локомотив», второе место заняли представители Зеленогорска (Красноярский край), третье место при-

суждено команде из Тальменки (Алтайский край).

«Локоволей» – ежегодный международный турнир детско-юношеских волейбольных команд, был создан по аналогии с футбольным «Локоболом». Инициатором проекта был начальник Западно-Сибирской железной дороги А.В. Целько, его идею поддержали руководство ОАО «РЖД» и волейбольный клуб «Локомотив» (Новосибирск).

Первый «Локоволей» прошел в 2010 г. В октябре в Омске, Кемерове, Барнауле и Новосибирске состоялись отборочные соревнования 32 команд, составленных из игроков не старше 1996 г. р., а 20–21 ноября в новосибирском спортивном комплексе «Север» шесть команд (победители региональных этапов из Новоалтайска, Омска, Междуреченска и Новосибирска, а также коллектив из Томска и самая юная команда турнира «Локомотив-98») сражались за главный приз. В церемонии награждения участвовал трехкратный олимпийский чемпион по греко-римской борьбе Александр Карелин. В 2011 г. турнир расширил свою географию и получил статус международного. Региональные этапы «Локоволея» прошли в Сибирском и Дальневосточном федеральных округах, а на финальные состязания были приглашены юные волейболисты из Казахстана и Китая. В 2012 г. к соревнованиям подключились Уральский федеральный округ и Монголия, в 2013-м – Приволжский федеральный округ и Украина, общее количество участвующих команд выросло до 135.





В ноябре 2011 г. на станции Барабинск после реконструкции открылся железнодорожный вокзал. Преобразилось не только пассажирское здание, но и весь при вокзальный комплекс, открыт новый пешеходный мост.

Ежегодно со станции Барабинск уезжают почти 350 тыс. человек. Вокзал, построенный в 1983 г. и ни разу не ремонтировавшийся, уже не отвечал комфортному отправлению такого количества пассажиров. К реконструкции приступили в начале года. Был полностью обновлен интерьер. Кассовый зал перенесли на второй этаж, расширили комнаты отдыха для пассажиров. Внизу открыты ресторан, почта, парикмахерская. Впервые на Западно-Сибирской железной дороге вокзал на станции Барабинск оснащен электронным расписанием движения поездов и лифтом для пассажиров.

В ноябре 2011 г. открыт новый вокзал на станции Рубцовск.

В ноябре 2011 г. на здании вокзала Новосибирск-Главный открыт барельеф, посвященный сибирякам – воинам Великой Отечественной войны.



2 декабря 2011 г. на Алтае начал курсировать скорый пригородный поезд Барнаул – Рубцовск. Поезд состоит из четырех вагонов: один вагон экономкласса, и три вагона бизнес-класса.



Заместитель начальника ЗСЖД Владимир Терентьев, начальник краевого управления по транспорту Виктор Давыдов и генеральный директор ОАО «Алтай-пригород» Владимир Устинов приняли «хлеб-соль» от инженера «Алтай-Пригорода» Марии Талдыкиной

Поезд получил название «Просторы Алтая», и от Барнаула до Рубцовска он идет всего четыре часа. Интерьер вагонов выдержан в современном стиле, на стенах фотографии видов Алтая.

9 декабря 2011 г. на Западно-Сибирской железной дороге прошли мероприятия, посвященные 100-летию юбилею Героя Социалистического Труда Николая Порфирьевича Никольского, одного из наиболее выдающихся начальников ЗСЖД.

Начальник Западно-Сибирской железной дороги Александр Целько, председатель дорожного совета ветеранов Петр Мысик, ветераны и работники ЗСЖД приняли участие в возложении цветов к мемориальной доске имени Николая Никольского. В своем выступлении Петр Мысик рассказал о работе магистрали во время руководства Николая Порфирьевича: «За период, который по достоинству называют «эпохой Никольского», дорога прошла путь до современной, оснащенной новейшей техникой и передовыми технологиями».

Также на вокзале Новосибирск-Главный состоялся телемост между Западно-Сибир-

ской и Красноярской железными дорогами, который был посвящен запуску нового фирменного поезда «Николай Никольский» № 83/84 Новосибирск – Красноярск.

В телемосте приняли участие начальник ЗСЖД Александр Целько, мэр Новосибирска Владимир Городецкий, начальник Красноярской магистрали Владимир Рейнгардт. В своем приветственном слове Александр Целько подчеркнул, что «эпоха Никольского была периодом интенсивного развития пропускных способностей магистрали. За это время было построено 1300 км новых линий, более 2 тыс. км путей электрифицировано. За время работы Николая Порфирьевича дорога достигла высочайших результатов. Достаточно сказать, что грузонапряженность магистрали в два раза превышала среднесетевые показатели, производительность локомотивов была выше на 46% сетевых норм, производительность труда превышала в полтора раза среднесетевое значение. Мы сегодня воздаем дань уважения этому легендарному руководителю, который стоял у истоков увеличения мощности дороги».

В центральном зале железнодорожного вокзала Новосибирск-Главный была организована выставка «Эпоха Никольского (1955 – 1973)». Ее экспонатами стали не только личные и рабочие фото Николая Порфирьевича, оригиналы и копии различных документов, но и его подлинные награды, в том числе звезда Героя Социалистического Труда.



Перед отправлением фирменного поезда «Николай Никольский»

В декабре 2011 г. на станции Карбышево-1 введена в эксплуатацию новая система микропроцессорной централизации «Эбллок-950». ОАО «РЖД» вложило в модернизацию станции по хозяйству сигнализации, централизации и блокировки 360 млн руб.



В ходе масштабных работ произведена полная замена старой системы электрической централизации на современное микропроцессорное оборудование, соответствующее современным потребностям организации и развития перевозочного процесса на Западно-Сибирской дороге. Станция Карбышево-1 стала второй в Омском регионе дороги (после станции Сыропятское) и четвертой на Западно-Сибирской магистрали, где проведена полная модернизация системы электрической централизации.

29 декабря 2011 г. волейболисты клуба «Локомотив» вернулись в Новосибирск после победы на «Кубке России-2011». В финальном матче соревнований в Казани новосибирский «Локомотив» со счетом 3:0 обыграл кемеровский «Кузбасс». Таким образом, железнодорожники второй раз подряд становятся обладателями трофея и завоевывают право выступать в Лиге чемпионов 2012/13 гг.

В феврале 2012 г. в Омское эксплуатационное локомотивное депо поступил первый грузовой магистральный электровоз нового поколения «Синара». Год технологий

на Западно-Сибирской железной дороге начался для эксплуатационного локомотивного депо Омск с поступления нового современного локомотива, полученного прямо с завода-изготовителя. Первый из запланированных 50 электровозов серии 2ЭС6 «Синара» прибыл в депо приписки.



15 февраля 2012 г. в скоростном пригородном поезде «Калина красная» сообщением Барнаул – Бийск начал работать бесплатный доступ в Интернет по системе Wi-Fi. Пассажиры могут работать, отдыхать и развлекаться во время пути следования. Компания «Алтай-Пригород» намерена обеспечить онлайн-ресурсами и остальные поезда пригородного сообщения.



В феврале 2012 г. завершена реконструкция парка станции Тайга. На проведение всех работ, которые происходили в два этапа, потребовалось два года. За это время было уложено 19 стрелочных переводов, капитально отремонтированы станционные пути, а также построен бытовой корпус.



За 2010 год, когда был завершен первый этап реконструкции, был введен в эксплуатацию железнодорожный путь протяженностью 1,5 км, уложены семь стрелочных переводов.

Второй этап строительства потребовал вложения больших средств: железная дорога инвестировала в этот проект более 322 млн руб. Были уложены второй путь с Транссиба на Томское направление, приемоотправочный путь для пропуска поездов в обоих направлениях вместимостью более 80 вагонов и соединительный путь. Общая протяженность уложенных электрифицированных путей на втором этапе реконструкции составила более 4 км.

В марте 2012 г. для увековечения памяти легендарных руководителей железнодорожных предприятий Западно-Сибирской железной дороги и к 175-летию железных дорог России руководством ОАО «РЖД» принято решение присвоить их имена шести локомотивам Западно-Сибирской дирекции тяги, приписанным к эксплуатационным локомотивным депо:

Бочарова Юрия Демьяновича – тепловозу ТЭМ2 № 8481 (депо Омск);

Голодникова Бориса Степановича – электровозу ЭП1 № 305 (депо Карасук);

Дубницкого Владимира Степановича – электровозу ВЛ10 № 1459 (депо Тайга);

Куриленко Леонтия Александровича – тепловозу ТЭМ2 № 6432 (депо Топки);

Троценко Леонида Васильевича – электровозу серии ЭП2К № 80 (депо Барабинск);

Шилера Виктора Генриховича – электровозу серии ВЛ10У № 674 (депо Белово).

Каждый руководитель, имя которого коллективы работников депо предложили для увековечивания, в свое время внес ощутимый вклад в прогрессивные изменения на предприятии.

21 марта 2012 г. открылся после реконструкции колесно-роликовый цех вагонного ремонтного депо Омск-Сортировочный, в 2011 г. отметившего 75-летний юбилей. Модернизация цеха – один из этапов реализации инвестиционного плана ОАО «Вагонная ремонтная компания-1» (ВРК-1).

На открытие были приглашены руководители Западно-Сибирской железной дороги, ОАО «ВРК-1», директора филиалов компании, начальники ремонтных депо.

29 марта 2012 г. состоялся шестой дорожный фестиваль самодеятельного искусства «РЖД зажигает звезды». Вновь блистала исполнительским мастерством Наталья Лукьянюк из Новоалтайска. Открытием фестиваля стал ансамбль народного танца «Коробейники» со станции Алтайская. Танец «Варенька» в его исполнении был встречен настоящей овацией.



Лауреат фестиваля «РЖД зажигает звезды» танцевальный ансамбль «Коробейники»

17 апреля 2012 г. президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин вручил начальнику Западно-Сибирской железной дороги Александру Целько и председателю дорпрофсоюза Александру Теслевичу Памятный знак и Почетный диплом за победу коллектива

магистрали в отраслевом соревновании по итогам 2011 г. ЗСЖД заняла первое место в отраслевом соревновании по итогам года в шестой раз за девять лет со дня создания компании. Такого достижения не имеет ни одна другая магистраль.



23 июня 2012 г. состоялось открытие памятника Александру III в Новосибирске. Памятник установлен в парке «Городское начало», его открытие приурочено к 119-й годовщине со дня основания Новосибирска. Идея установки памятника в честь императора Александра III в Новосибирске принадлежит коллективу Западно-Сибирской железной дороги. Проект осуществлен совместно с Фондом Андрея Первозванного.

В июле 2012 г. построено и введено в эксплуатацию здание АБК на станции Ленинск-Кузнецкий-1.

5 августа 2012 г. в Москве состоялась встреча руководства страны и ОАО «РЖД» с железнодорожниками – передовиками производства. На ней отличившиеся на трудовом поприще сотрудники получили высокие государственные и отраслевые награды. Среди них – четверо лучших сотрудников Западно-Сибирской дирекции инфраструктуры.

Электромонтер тяговой подстанции Новосибирской дистанции электроснабжения Александр Македон и начальник района контактной сети Хабары Каменской дис-

станции электроснабжения Сергей Малий удостоены медали ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени, а старший электромеханик Омской дистанции сигнализации, централизации и блокировки Павел Махинин и дорожный мастер Беловской дистанции пути Надежда Смирнова – знака «Почетный железнодорожник ОАО «Российские железные дороги».

Перед ответственной поездкой прошло чествование делегатов в Западно-Сибирской дирекции инфраструктуры.



С.А. Малий



Заместитель начальника ЗСЖД – начальник Западно-Сибирской дирекции инфраструктуры Иван Пименов и лауреаты государственных наград



Ю.М. Мартушов

За долголетний и безупречный труд на железной дороге и в связи 175-й годовщиной железных дорог России старший мастер Рубцовской дистанции пути Юрий Михайлович Мартушов удостоен звания «Заслуженный работник транспорта России».

В сентябре 2012 г. на станции Черепаново после реконструкции открыт дом отдыха локомотивных бригад. Трехэтажное здание в сине-белых тонах стало украшени-

ем районного центра и хорошим подарком железнодорожников к столетию города Черепаново, которое отмечается в 2012 г. В августе 2012 г. 100 лет исполнилось и станции Черепаново.



В сентябре 2012 г. на станции Новокузнецк-Восточный Кузбасского региона ЗСЖД сдан в эксплуатацию новый дом отдыха локомотивных бригад.

«Мы вводим в строй очередной объект на станции Новокузнецк-Восточный, который, по сути, завершает реконструкцию всей станции. Этот дом отдыха локомотивных бригад тридцать третий по счету на Западно-Сибирской железной дороге. За 8 лет мы построили, реконструировали, привели в соответствие 33 дома отдыха локомотивных бригад и 11 реабилитационных центров», – отметил главный инженер ЗСЖД Владимир Цимерман.

14 сентября 2012 г., в день 75-летия со дня основания Алтайского края, звание «Почетный гражданин Алтайского края» присвоено Ивану Ильичу Батанину – заслуженному работнику транспорта РФ, дважды почетному железнодорожнику, почетному ветерану ОАО «РЖД» и Западно-Сибирской магистрали, председателю совета ветеранов алтайских железнодорожников. Высокую награду и именные часы бывшему начальнику Алтайского отделения вручил губернатор края Александр Богданович Карлин.

А.Б. Карлин,
И.И. Батанин,
И.И. Лоор



Кроме этого, были вручены почетные грамоты администрации края коллективам железнодорожных предприятий Новоалтайска – станции Алтайская и дистанции пути имени И.К. Гусельникова.

Этой чести железнодорожники края удостоились впервые.

А 9 октября 2012 г. постановлением администрации Алтайского края юбилейной медалью Алтайского края награжден начальник Западно-Сибирской железной дороги Александр Целько – за большой личный вклад в развитие железнодорожного транспорта в регионе.

15 сентября 2012 г. в путевых мастерских по ремонту и эксплуатации путевых машин на станции Рубцовск прошла испытания модернизированная снегоуборочная машина СМ-2. № 1053. Кардинальная модернизация произошла в кабине машиниста – была принципиально изменена эргономика рабочих мест, значительно улучшено эстетическое состояние самой кабины и пересмотрена схема электропитания машины. Заменен устаревший двигатель Д-12 на более мощный и экономичный ЯМЗ-238. Работать новая машина будет на самом сложном участке региона – на Заринской дистанции пути.



26 октября 2012 г. на станции Новокузнецк Кузбасского региона Западно-Сибирской железной дороги открылся первый в Кемеровской области пригородный вокзал.

Строительство пригородного вокзала в Новокузнецке обусловлено тем, что станция Новокузнецк является одним из крупнейших железнодорожных узлов Кузбасса, размеры движения которой составляют 14 пар пассажирских и 28 пар пригородных поездов, что составляет 27% от объема всех пригородных пассажирских перевозок Кемеровской области. Новый вокзал будет обслуживать более 2,5 млн пассажиров в год.

30 октября 2012 г. Указом президента Российской Федерации медалью ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени награжден дорожный мастер Кулундинской дистанции пути В.А. Сивов.

В.А. Сивов



29 ноября 2012 г. президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин в Новосибирске провел совещание, посвященное назначению нового руководителя Западно-Сибирской же-

лезной дороги. Глава холдинга сразу обозначил, что это заседание – официальная церемония проводов теперь уже бывшего начальника Западно-Сибирской железной дороги Александра Витальевича Целько, который 12 ноября был назначен на должность вице-президента холдинга «РЖД», курирующего вопросы инфраструктуры.

Начальником ЗСЖД стал Анатолий Абрамович Регер, занимавший ранее пост заместителя начальника дороги по Омскому региону, заслуженный работник транспорта Российской Федерации, почетный железнодорожник.



Президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин представляет нового начальника ЗСЖД

«Западно-Сибирская железная дорога формирует свыше 21% общесетевой погрузки и выполняет более 11% общесетевого грузооборота. При этом дорога обеспечивает загрузку всей сети важнейшими для экономики страны грузами – это уголь (свыше 64% общесетевой погрузки), кокс (62%) и черные металлы (более 9%). Поэтому влияние именно Западно-Сибирской железной дороги на результативность работы всей сети чрезвычайно велико», – отметил президент ОАО «РЖД».

12 декабря 2012 г. на пригородном вокзале Новосибирск-Главный состоялась торжественная встреча миллиардного пассажира, перевезенного по инфраструктуре ОАО «РЖД». В церемонии встречи приняла участие генеральный директор ОАО «Экспресс-Пригород» Екатерина Куфарева.

Миллиардным пассажиром стала жительница Новосибирска Людмила Ряполова, купившая билет на электропоезд № 6611 Новосибирск – Черепаново. В качестве памятных подарков она получила сертификат на двоих на поездку в туристическом поезде «Зимняя сказка» в Горную Шорию и комплект беговых лыж.

Необходимо отметить, что в последний раз объем перевозок на инфраструктуре ОАО «РЖД» превысил 1 млрд пассажиров в 2008 г. За 11 месяцев 2012 г. на сети ОАО «РЖД» перевезено 969,4 млн пассажиров. В 2011 г. услугами железнодорожного транспорта воспользовалось 993,1 млн пассажиров, в 2010 г. – 946,5 млн пассажиров, в 2009 г. около 1 млрд пассажиров, а в 2008 г. – 1,3 млрд пассажиров.

14 декабря 2012 г. состоялось торжественное открытие после капитального ремонта железнодорожного вокзала станции Называевская. В церемонии открытия приняли участие начальник Западно-Сибирской железной дороги Анатолий Регер и губернатор Омской области Виктор Назаров.



Губернатор Омской области Виктор Назаров и начальник ЗСЖД Анатолий Регер

В тот же день состоялось открытие поста горочной автоматической централизации (ГАЦ) на станции Комбинатская. Станция Комбинатская обеспечивает около 80% по-

РЕГЕР Анатолий Абрамович

Начальник Западно-Сибирской железной дороги с 29 ноября 2012 г. по настоящее время



Анатолий Абрамович Регер родился 5 марта 1957 г. в Северо-Казахстанской области. Семья жила в подсобном хозяйстве одного из заводов города Петропавловска. Этот населенный пункт – Подхоз – основали «в чистом поле» семьи с детьми, вывезенные из Крыма в самые тяжелые месяцы 1941 г. Они с нуля возводили домаш-

ний очаг в незнакомом месте, в холодном климате, первую зиму ютятся в бараках и землянках.

Родители Анатолия Абрамовича, выросшие в этих непростых условиях, с самых юных лет привыкли к лишениям и тяжелому труду. Ольга Александровна работала дояркой. Абрам Абрамович был трактористом. Они жили большой дружной семьей, объединившей несколько поколений Регеров. Старшими в доме были прабабушка и бабушка. Дети, рано приученные к труду, содержали в порядке дом и хозяйство. Среднее поколение добросовестно выполняло планы пятилеток. *«Никаких громких слов не говорилось, а просто прививалось с самого юного возраста, что ты должен трудиться – в этом и есть суть жизни. Все знали: работай больше – лучше будешь жить»*, – вспоминает Анатолий Абрамович.

Такой была нравственная система координат, когда девчонок и мальчишек воспитывало не только родительское слово или слово учителя, но и сам пример жизни старшего поколения, его отношение к жизненным благам, к таким понятиям, как долг, ответственность, честь.

Анатолий Регер мечтал о том, что станет военным летчиком. И документы после 8-го класса отправил сразу в несколько суворовских училищ. Но судьба сама привела его в железнодорожный техникум – за компанию со школьными друзьями. Свою роль, возможно, сыграла и «память детства». Дедушка А.А. Регера, Александр Александрович, был путейцем на станции Асаново Петропавловского отделения Южно-Уральской железной дороги. Какое-то время он работал монтером пути, затем – обходчиком.

«Тогда, в начале шестидесятых годов, это считалось очень престижной работой, – рассказывает Анатолий Абрамович. – У меня тогда сложилось впечатление, что такую работу доверяли людям уже с опытом, много знающим. Обходчики ходили по графику ночью и днем, и в дождь, и в морозы... У деда с собой всегда были две большие сумки. В них – разные ключи и большой такой молоток путейский... А если на дворе была зима, то он еще с собой брал лопату... Обходили, осматривали закрепленные за ними километры. Тогда никакой спецтехники не было, но опытный глаз отмечал все дефекты. В нашем климате большие колебания температуры, и рельсовая нить очень реагирует на эти перепады. Поэтому важно было вовремя заметить изменения, чтобы не произошло где-то смещения или сдавливания – но это я сейчас понимаю, а тогда, мальчишкой, я только заворожено смотрел, как дед собирался на работу в ночь...»

Внуку Александр Александрович наказывал: «Учись! Чтобы не пришлось всю жизнь тяжелым трудом заниматься...» – И он старательно учился.

Практика после третьего курса Петропавловского железнодорожного техникума, проходившая на станции Меновский двор Оренбургского отделения, стала для Анатолия Регера настоящим «погружением» в профессию. На короткий период он стал помощником составителя поездов. «Для нас это было настоящее дело, мощное! – говорит Анатолий Абрамович. – Практика тебя затягивает, и ты себя уже не мыслишь вне дороги».

Первой ступенькой в профессиональной биографии Анатолия Регера стала работа дежурным по станции Токуши с августа 1979 г. Повзрослевший и возмужавший за годы службы в Советской Армии, он с радостью окупился в живое дело.

«Все начинающие движенцы хотят быть дежурными по станции. Дело не в должности как таковой. Важен сам процесс самостоятельного управления движением: приемом, отправлением поездов, маневровыми работами и т. д., особенно на большой станции. Имидж профессии в те годы был очень высоких! Он и сегодня весьма высок. Я встречаюсь с выпускниками и студентами, спрашиваю их, и часто слышу тот же ответ. И мотивация примерно та же. Не скажешь же, что ты сразу хочешь руководить работой станции... А вот дежурный – как раз то, что надо», – говорит, вспоминая свою юность, начальник дороги.

Станция – небольшая, четвертого класса, знакомая до мелочей. Как человеку деятельному, любящему трудные задачи, А.А. Регеру хотелось более

масштабной, более интересной работы, поэтому через два года, в 1981 г., приехав в Омск в гости к двоюродному брату, он «на всякий случай» заглянул в отделение дороги, где ему предложили должность дежурного по станции Московка, которая уже в те годы была внеклассной сортировочной станцией. Он согласился. Уже через два года руководство предложит Анатолию Абрамовичу должность поездного диспетчера Омского отделения ЗСЖД, затем – старшего поездного диспетчера. Но в 1986 г. он сам вернется на станцию Московка, чтобы не только с головой уйти в любимую работу, но и... засесть за учебу.

Если применить к А.А. Регеру известный тезис «жизнь – в движении», то он будет справедлив и в прямом, и в переносном смысле. Во-первых, Анатолий Абрамович – движенец «до мозга костей». А во-вторых, он никогда не останавливается в саморазвитии. Снова стать студентом, пусть и заочно, когда у тебя за плечами богатый практический опыт, руководящий опыт – шаг, на который решаются не все.

Из своих вузовских педагогов А.А. Регер особенно отмечает Юрия Александровича Евсейчева, Ивана Петровича Бурнашова, Ивана Терентьевича Колкова, автора научных трудов по железнодорожным узлам, вспоминает и других.

«НИИЖТ богат такими преподавателями, поэтому и результат его работы так значителен: многие его выпускники стали успешными, достигли высот. Николай Емельянович Аксененко, Владимир Иванович Старостенко... Это только движенцы, а путейцы? А мостовики наши – они и в те годы были настоящей элитой, и сейчас их очень ценят... Целую плеяду начальников железных дорог воспитал НИИЖТ! У меня об этом вузе только хорошие воспоминания...» – говорит А.А. Регер.

В 1988 г. он получает диплом НИИЖТа по специальности «Управление процессами перевозок на железнодорожном транспорте» и с декабря работает помощником начальника станции Московка, а 28 февраля 1990 г. становится начальником станции Входная.

В ноябре 1991 г. Анатолий Регер был переведен на должность начальника отдела контейнерных перевозок и коммерческой работы Омского отделения ЗСЖД. Через четыре года, в январе 1995 г., он стал заместителем начальника Омского отделения, в декабре 1997 г. – первым заместителем. А в сентябре 1999 г. был переведен в Новосибирск – заместителем начальника Западно-Сибирской железной дороги по перевозкам.

Проработав три года в этой должности, он 23 апреля 2002 г. вернется на Омское отделение уже его руководителем. И целых десять лет А.А. Регер будет возглавлять Омское отделение дороги, выведя его в передовые.

Документы того периода приводят слагаемые успеха: «По инициативе А.А. Регера в 2003 г. на Омском отделении введена в эксплуатацию автоматизированная система управления местной работой – ЦУМР. Благодаря внедрению этой системы сократился оборот местного вагона на 4 часа в сутки, а производительность вагона увеличилась на 8%, сократились расходы. Всего за год работы А.А. Регера начальником отделения производительность труда коллектива достигла уровня 1988 г.» (года, ставшего точкой отсчета для оценки производственно-финансовой деятельности железнодорожного транспорта в постперестроечный период). Производительность труда на Омском отделении была самой высокой среди всех отделений ЗСЖД.

Запись следующего периода: «Омское отделение за четыре года пять раз становилось победителем отраслевого соревнования. В кратчайшие сроки построен суперсовременный механизированный пункт подготовки вагонов под погрузку на станции Входная, введен в эксплуатацию центр реабилитации локомотивных бригад, построены благоустроенные дома отдыха локомотивных бригад на станциях Московка, Карасук, Входная...»

Не только руководство, но и те, кому довелось непосредственно работать под началом А.А. Регера, отмечают в нем такую черту, как высокая самоотдача, стремление в решении любой проблемы достичь стопроцентного результата.

В 2007 г. коллективом Омского отделения ЗСЖД за 10 месяцев были достигнуты наивысшие по сети показатели среднесуточной производительности локомотива 2940 тыс. т/км брутто при среднесетевом показателе 1708; среднесуточного пробега локомотива 743 км при среднесетевом – 568,1 км. Средний вес грузового поезда превысил среднесетевой уровень на 376 т и составил по отделению 4151 т.

В 2006 – 2007 гг. быстрыми темпами проводилась реконструкция железнодорожного вокзала станции Омск-Пассажирский, на станции Иртышское строился уникальный завод по изготовлению колесных пар. В этот период было проведено оздоровление производственной базы локомотивного хозяйства; завершена комплексная реконструкция локомотивного депо Карасук, основной целью которой была организация среднего ремонта электровозов и подъемочного ремонта тепловозов на основе широкого

внедрения механизации и автоматизации технологических процессов, средств технической диагностики и неразрушающего контроля.

Для обеспечения возрастающих объемов перевозок кузбасского угля были в полном объеме реализованы программы удлинения станционных путей по станциям Карасук, Иртышское, Входная. Дополнительно включено в работу 13 станционных путей для приема длиннооставных поездов. Тем самым значительно была повышена эффективность работы Среднесибирского хода. Пропускная способность составила до 60 пар поездов в сутки. В том числе было организовано курсирование тяжеловесных поездов весом 9 тыс. тонн. За четырехлетний период на железобетон переведено более 800 км пути. Полностью освоена технология зимней укладки.

На состоявшемся в январе 2008 г. заседании Совета по экономическому развитию Омской области, где одной из главных тем обсуждения стал вопрос перспективного развития транспортного комплекса, начальник Омского отделения Анатолий Регер внес ряд предложений по созданию транспортных логистических центров в регионе на базе крупных промышленных зон города, примыкающих к грузовым станциям Комбинатская, Карбышево-1, Пламя и др. Региональная власть была крайне заинтересована в разработке проекта и была его инициатором, железнодорожникам для его успешного осуществления необходимо было развивать инфраструктуру этих станций, чтобы минимизировать издержки в продвижении грузов от первичного источника до конечного потребителя.

К этому времени Омское отделение ЗСЖД обеспечивало более трети (35%) грузооборота и четвертую часть пассажирооборота (28%) дороги. Ежедневно по двум междорожным и трем внутридорожным стыковым станциям передавалось более 16,5 тыс. вагонов. За период с 2002 г. грузооборот на отделении вырос в 1,6 раза, погрузка увеличилась на 10,7%, в том числе отправление нефтегрузов за эти годы увеличилось на 23%.

В июне 2008 г. начальнику Омского отделения Западно-Сибирской железной дороги Анатолию Регеру указом президента Российской Федерации за заслуги в области транспорта и многолетний добросовестный труд присвоено почетное звание «Заслуженный работник транспорта РФ». Как отмечалось в представлении, «Омское отделение дороги под его руководством является стабильно работающим коллективом, выполняющим объемные и качественные показатели работы с полным использованием уровня технического и технологического потенциала,

обеспечением безопасности движения поездов. За достигнутые успехи в работе Анатолий Регер имеет более 20 поощрений, в том числе: награжден именными часами Министра путей сообщения, знаком «Почетному железнодорожнику», медалью «100 лет Транссибирской магистрали», знаком «Почетный работник Западно-Сибирской железной дороги», именными часами президента ОАО «Российские железные дороги», медалью правительства Омской области «За высокие достижения».

К несомненным успехам отделения следовало отнести и стабильную работу пригородной пассажирской компании. Созданное в 2003 г., ОАО «Омск-Пригород» с 2004 г. работает с положительными финансовыми показателями и год от года демонстрирует их динамику. По итогам 2008 г. компания получила прибыль в размере 0,5 млн руб., в то время как многие аналогичные компании на сети дорог не вышли на уровень безубыточности.

Свидетельством устремленности руководства отделения в будущее является постоянное внимание к молодым кадрам. Омское отделение Западно-Сибирской железной дороги тесно сотрудничает с Омским государственным университетом путей сообщения, а также с другими отраслевыми учебными заведениями.

В ходе онлайн-конференции на тему: «Организация работы железнодорожного транспорта в Омской области в 2010 году», состоявшейся 28 января 2010 г., начальник Омского отделения Западно-Сибирской железной дороги Анатолий Регер отметил:

«Мы, безусловно, заинтересованы в том, чтобы у нас работали молодые энергичные и целеустремленные специалисты. На железной дороге специально разработана программа «Молодежь ОАО «Российские железные дороги», которая предусматривает развитие деловой карьеры, стажировки, социальную поддержку, обеспечение жильем. Во время обучения будущие железнодорожники могут получать за свои научные разработки именные стипендии и гранты.

Ежегодно на наши предприятия мы трудоустроиваем более 250 молодых специалистов. При поступлении к нам на работу, на каждого молодого специалиста составляется план его деловой карьеры. Так, на сегодняшний день на Омском отделении ЗСЖД более 35 человек в возрасте до 30 лет занимают руководящие должности. Молодым специалистам выплачивается единовременное пособие в размере месячного должностного оклада; установлена частичная или полная компенсация аренды жилья. Молодым специалистам также предоставляется



Подписание соглашения между ЗСЖД, ОмГУПСом и СГУПСом, 2013 г.

льготное ипотечное кредитование на строительство жилья (без первоначального взноса, под 0% годовых). Кроме того, семьям молодых специалистов, которые выплачивают кредит по жилью, при рождении ребенка выдается безвозмездная субсидия, позволяющая значительно погасить задолженность. За два последних года около 40 молодых семей на Омском отделении ЗСЖД получили данные субсидии».

Сотрудничество ЗСЖД с отраслевым вузом не ослабевало, руководители Омского отделения каждый год участвовали в торжественной церемонии вручения красных дипломов выпускникам, занимались выделением грантов для выполнения дипломных проектов, участвовали в выборе стипендиатов, предлагали гарантированное устройство будущим выпускникам.

Результат этой планомерной работы наглядно отражают такие цифры: из 423 выпускников ОмГУПСа, получивших в 2010 г. распределение на железнодорожный транспорт, 323 остались работать на предприятиях Западно-Сибирской железной дороги. Так же дела обстоят и с выпускниками филиала СГУПСа – Омского техникума железнодорожного транспорта. В 2011 г. на предприятия ЗСЖД приглашены на работу 237 молодых специалистов-железнодорожников со средним профессиональным образованием – выпускников ОТЖТ. Из них 151 – в Омский регион ЗСЖД. Это обеспечило 100%-е трудоустройство студентов, закончивших обучение в техникуме.

Обращаясь к выпускникам, начальник Омского отделения ЗСЖД Анатолий Регер подчеркнул: «Западно-Сибирская железная дорога – новатор новых

технологий, передовая дорога по многим показателям. И вам повезло, что вы закончили вуз, который находится на полигоне нашей магистрали».

По итогам 2009 года Омское отделение дороги заняло первое место в трудовом соревновании по ОАО «РЖД»

29 ноября 2012 г. президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин во время своего визита в Новосибирск официально представил А.А. Регера в качестве начальника Западно-Сибирской железной дороги, подчеркнув нем те же главные качества: профессионализм и ответственное отношение к делу.

Что характерно, когда некоторое время спустя журналисты спрашивали Анатолия Регера о том, что он более всего ценит в людях, категории совпали:

– В коллегах и подчиненных я всегда ценил и ценю, прежде всего, профессионализм. Никуда от этого не уйти. Человек должен быть профессионалом. Второе важное качество – ответственность за свой участок работы. Никто не должен никого подгонять. Человек должен быть ответственным, понимать свои задачи и грамотно их решать. Конечно, очень ценны порядочность, честность. И еще очень важно всегда помнить про людей. Про тех исполнителей, кто на местах непосредственно исполняет твои решения. Люди у нас очень отзывчивые и очень терпеливые. Если правильно выстроить взаимоотношения, с ними горы свернуть можно. Убежден, ни в одной другой стране нет таких людей – с таким душевным теплом! У россиян это есть. Есть доброта, есть восприимчивость к бедам соседа своего, равнодушие. И умение сплываться в нужную минуту для решения общей задачи.

Выходит, глава компании «РЖД» увидел в своем коллеге и подчиненном главное. На то он и глава, чтобы уметь видеть. И анализировать состояние дел своего предприятия, протянувшегося через все пространство страны, с запада на восток. А ситуация к концу 2012 г. вызывала некоторое беспокойство.

«Ноябрь показал серьезные тенденции падения погрузки в сети, – сказал Владимир Иванович Якунин, – Мы склонны расценивать это как возможные предвестники ухудшения экономической конъюнктуры. Впервые после 2008 года в этом месяце мы фиксируем не выполнение плана, а именно его снижение до 97%. И это не потому, что работать стали хуже. Груза нет!» – пояснил президент «РЖД».

По его прогнозу декабрь 2012 г. мог стать для железнодорожников, в том числе и сибирских, одним

из самых тяжелых месяцев. Специалисты предполагали снижение погрузки и грузооборота компании. Отметив, что Западно-Сибирская железная дорога занимает первое место в погрузочном рейтинге дорожной сети и имеет одни из самых высоких показателей технической вооруженности, руководитель компании рекомендовал новому руководству ЗСЖД не снижать планку, усиливая работу в преодолении тенденций спада основных показателей. В.И. Якунин также напомнил о необходимости искать новые пути повышения эффективности.

Время действительно выдалось сложное, требующее неординарных решений, но ЗСЖД и в этот раз справилась. Уже во втором квартале 2013 г. дорога вновь стала одним из лидеров сетевого соревнования, не только выполнив все плановые показатели, но и перевыполнив ряд из них. В третьем квартале 2013 г. ЗСЖД вновь победила в отраслевом соревновании. Также были отмечены среди лучших и 23 ее структурных подразделения, 10 из которых заняли первые места. Такой результат даже для Западно-Сибирской, которая за последние 10 лет 18 раз становилась безусловным лидером на сети, был шагом вперед.

К ноябрю 2013 г. общая погрузка на Западно-Сибирской железной дороге возросла к аналогичному периоду прошлого года на 2,4% и составила 3,9 млн тонн. Каждые сутки на дороге грузили в среднем 11 729 вагонов продукции предприятий региона.

Не менее успешным стал и следующий год. Провожая 2014 г., начальник дороги отметил: «Это был непростой год. Тем не менее заканчиваем мы его успешно, выполнив все заложенные в планах производственные и финансовые показатели».

Западно-Сибирская магистраль в 2014 г. развивалась с опережением роста основных показателей сети в целом. Она завершила год с приростом 3,2%. Всего было погружено 281,1 млн тонн грузов. Причем себестоимость перевозок на ЗСЖД сократилась к уровню прошлого года на 1%, оставаясь самой низкой в сети железных дорог РФ.

Общий объем инвестиций на магистрали в 2014 г. составил 34 млрд руб. Среди наиболее значимых проектов – реконструкция Кулундинского железнодорожного узла, строительство нового здания диспетчерского центра управления перевозками в Новосибирске, прокладка Томусинского тоннеля, создание первого в регионе транспортного пересадочного узла на станции Сеятель. В течение года на дорогу поступило 180 новых локомо-

тивов грузовой серии 2ЭС6 «Синара» и 2ЭС10 «Гранит». В полном объеме была выполнена программа по капитальному ремонту пути. Отремонтировано почти 500 км путей, из них 42 км – с применением технологии зимнего ремонта. В 2014 г. на станции Алтайская была запущена автоматизированная система управления роспуском на сортировочной горке. «Это совершенно новое техническое решение, позволившее убрать из опасной зоны всех регуляторов скорости движения вагонов», – отметил А.А. Перер.

Одним из ключевых направлений работы в настоящий период стала организация перевозок грузов по расписанию. Сейчас на дороге действует пять договоров на перевозки с согласованным временем отправления и прибытия. В них задействовано семь грузоотправителей. В 2014 г. было отправлено около 5000 подобных поездов. «В этом же году, расширив свои возможности, мы начали предоставлять комплексные услуги нашим партнерам. Это значит, что мы предоставляем клиенту не только железнодорожный, но, к примеру, и автомобильный транспорт, услуги экспедирования, перевозки, хранения и так далее. Мы довольны результатом, этот вариант востребован, поэтому мы будем развиваться в данном направлении дальше», – сказал А.А. Перер.

Были подписаны новые соглашения о взаимодействии и сотрудничестве с правительствами Омской, Новосибирской и Томской областей, Алтайского края. Впервые в 2014 г. были проведены Дни железной дороги в региональных парламентах.

ЗСЖД по-прежнему выступает ключевым инфраструктурным элементом в экономике не только За-



С первым вице-президентом ОАО «РЖД»
В.Н. Морозовым



**Открытие железнодорожного вокзала Новокузнецк,
19 сентября 2013 г.**

падной Сибири, но и всей страны. Как подчеркнул Анатолий Регер, железные дороги в любые периоды, даже в самые непростые для экономики, своей работой поддерживают стабильное развитие государства.

– Дорога на протяжении длительного времени не изменяет своим традициям. Много лет ЗСЖД постоянно работает над улучшением своей деятельности и стремится к достижению высоких результатов. Творческий подход, внедрение нового по всем



Билет № 1 на электропоезд «Ласточка» по маршруту Барнаул – Новосибирск в руках почетного пассажира – губернатора Алтайского края А.Б. Карлина

направлениям: будь то рацпредложения, будь то применение новой техники, авторские, индивидуальные решения по организации даже маленького участка работы... Все это в комплексе привело к тому, что сегодня дорога технологически добилась мощных результатов. Достаточно сказать, что себестоимость перевозок на нашей дороге ниже, чем на всех остальных дорогах сети. А низкая себестоимость – это отточенная технология с наименьшими затратами. Всегда об этом говорю, всегда благодарю людей за их сознательный подход к делу, за неравнодушие, за желание завтра сделать лучше, чем сегодня. Это традиционно для Западно-Сибирской железной дороги – ориентация на успех, – размышляет начальник ЗСЖД. – Вторая традиция – связь с ветеранами. И наша забота о ветеранах – не только традиция, но и одна из важнейших составляющих системы ценностей компании «РЖД». Мы сегодня выделяем средства на поддержку ветеранов. Мы их приглашаем на встречи, мы с ними советуемся, мы устраиваем для них праздники, с удовольствием общаемся. Это очень ценно, потому что в близком кругу, за чаем, они нам рассказывают, как они работали... И порой в ходе такого разговора всплывают такие приемы организации работы, о которых мы забыли... И тогда ты сам себе задаешь вопрос: почему ты сам не догадался, почему ты этого не делаешь сегодня?! На мой личный взгляд, ветераны – это люди, которые тебе всегда скажут правду прямо. Когда критикуют открыто, нормальный человек начинает задумываться; а задумавшись, понимает: что-то надо менять. И станет это воплощать в жизнь... И это тоже плюс! Поэтому я и сам достаточно уделяю внимания общению со старшим поколением железнодорожников, и других призываю, – говорит начальник дороги.

...Есть твердая надежда, что счастливое совпадение личных качеств, профессионального опыта и таланта руководителя с назревшей необходимостью масштабных преобразований способны дать магистрали новый мощный импульс развития. Недаром железнодорожники говорят, что не только человек выбирает дорогу, но и дорога выбирает того, кто ей нужен.

грузки в Омском регионе ЗСЖД. Ежедневно через сортировочную горку станции Комбинатская проходит порядка 2000 грузовых вагонов. Новое здание поста ГАЦ позволяет в полном объеме использовать технологические мощности сортировочной горки, а также расширить обзор сортировочного парка станции.

Как отметил начальник Западно-Сибирской железной дороги Анатолий Регер, «в перспективных планах – дальнейшая масштабная модернизация станции с механизацией третьей тормозной позиции и уходом от травмоопасного труда регулировщиков скорости движения».

25 декабря 2012 г. начальник Западно-Сибирской железной дороги Анатолий Регер принял участие в открытии оздоровительного центра локомотивных бригад. Центр предназначен для реабилитации локомотивных бригад моторвагонного депо Новосибирск, с посещением 50 человек в сутки. Это первое оздоровительное учреждение подобного типа, построенное в моторвагонных депо сети железных дорог.

В 2012 г. Западно-Сибирская железная дорога заняла 1-е место в отраслевом соревновании по итогам года.

1 февраля 2013 г. Евгений Викторович Шапуленко Приказом президента ОАО «РЖД» назначен заместителем начальника дороги по Омскому территориальному управлению

Евгений Шапуленко ранее занимал должность заместителя главного ревизора по безопасности движения поездов по Омскому региону ЗСЖД.

Евгений Шапуленко родился 28 мая 1976 г. В 1998 г. окончил Сибирскую государственную академию путей сообщения (ныне СГУПС) по специальности «Организация перевозок



Е.В. Шапуленко

и управление на железнодорожном транспорте».

Начал работу на железнодорожном транспорте учеником регулировщика скорости движения вагонов на станции Комбинатская Омского отделения ЗСЖД. Прошел профессиональную ротацию от дежурного по станции Омск-Пассажирский, поездного диспетчера отдела перевозок Омского отделения ЗСЖД до начальника станции Карасук-1, затем станции Входная. В 2009 г. назначен заместителем главного ревизора по безопасности движения поездов по Омскому отделению Западно-Сибирской железной дороги.

16–17 марта 2013 г. в Омске состоялся «Финал четырех», самого престижного волейбольного клубного турнира Европы – Лиги чемпионов Европейской конфедерации волейбола. В финальном матче новосибирский «Локомотив» одержал победу над итальянским клубом «Кунео» и впервые стал обладателем престижного континентального кубка.



В мае 2013 г. электровозу 2ЭС6 «Синара» № 200 присвоено имя почетного железнодорожника, заслуженного тренера СССР по греко-римской борьбе Ивана Ивановича Калюжного. Иван Калюжный около 40 лет тренировал борцов-классиков в Омском районном совете спортивного общества «Локомотив», подготовил более 40 мастеров спорта, 5 серебряных призеров первенств мира, 3 мастеров спорта международного класса. Среди его воспитанников – два чем-

пиона мира и Европы, победители чемпионатов СССР, России, международных турниров.

Всю жизнь Иван Иванович посвятил спорту и воспитанию молодежи. В числе его учеников много работников депо и их детей. Поэтому имя прославленного тренера решили присвоить одному из локомотивов.



19 мая 2013 г. детский сад №180 Алтайского региона Западно-Сибирской железной дороги награжден дипломом «Лучший детский сад России – 2013».

12 июля 2013 г. команда ЗСЖД завоевала 1-е место на летней спартакиаде работников ОАО «РЖД» в Нижнем Новгороде.

1 августа 2013 г. в Новокузнецке в ходе мероприятий, посвященных Дню железнодорожника, был традиционно открыт ряд значимых объектов.

После проведенной комплексной реконструкции Новокузнецкого узла начальник железной дороги Анатолий Регер перерезал символические ленты на станции Новокузнецк-Сортировочный и на базе Новокузнецкой дистанции пути. Так же состоялось открытие после реконструкции первого здания железнодорожного вокзала города Кузнецка (ныне г.Новокузнецк). Этот памятник архитектуры регионального значения был реконструирован по инициативе ветеранов-железнодорожников Кузбасса.

2 августа 2013 г. состоялось открытие памятных стел с именами Героев Социалистического Труда, Героев Советского Союза, полных кавалеров ордена Славы у здания Управления дороги в Новосибирске.

3 августа 2013 г. в канун Дня железнодорожника на станции Пикетное торжественно открылся новый комфортабельный железнодорожный вокзал для пассажиров пригородного сообщения. Новое служебно-техническое здание на станции Пикетное объединяет в себе зал ожидания для пассажиров пригородного сообщения на 20 мест, а также бытовые и служебные помещения для работников станции, путевого хозяйства и хозяйства сигнализации, централизации и блокировки и связи. Новый служебно-технический комплекс заменит старое деревянное помещение, построенное около 120 лет назад.



20 сентября 2013 г. открыто служебно-техническое здание на станции Кокошино.

19 сентября 2013 г. после масштабной реконструкции открыт железнодорожный вокзал для пассажиров дальнего следования в г. Новокузнецке. Также в этом году на станции Новокузнецк построен и введен в эксплуатацию вокзал пригородного сообщения.

Реконструкция новокузнецкого вокзала началась в ноябре 2011 г. За прошедшее время уже существенно обновлен внешний вид здания, с приданием ему современного

облика, гармонирующего как с существующим автовокзалом, так и с пригородным вокзалом. На первом этаже железнодорожного вокзала расположены распределительный и кассовый зал с обновленным блоком касс, зал ожидания повышенной комфортности с сервис-центром, буфет, ресторан, медицинский пункт и помещение дежурного поста полиции. На втором – зал ожидания. В подвальной этаже размещены общественные санузлы, камеры хранения, технические и служебные помещения вокзала. К вестибюлю подвального этажа примыкает подземный пешеходный переход.



В сентябре 2013 г. на станции Клешиха Новосибирского региона Западно-Сибирской железной дороги состоялось открытие обновленного контейнерного терминала

Реконструкция терминала, начавшаяся в 2007 г., завершилась в августе 2013 г. В результате проведенных работ площадь комплекса увеличилась в шесть раз. В эксплуатацию была введена новая контейнерная площадка с современной транспортной и инженерной инфраструктурой.

В сентябре 2013 г. в Алтайском регионе Западно-Сибирской железной дороги открылся уникальный топливно-заправочный комплекс. После капитальной реконструкции на станции Алтайская ввели в эксплуатацию склад горюче-смазочных

материалов общей емкостью 4,5 тыс. куб. м нефтепродуктов. В церемонии открытия объекта принял участие старший вице-президент ОАО «РЖД» Валентин Гапанович. «Аналогичных объектов, по информации специалистов, нет в российской промышленности, на транспорте, у нас в РЖД тоже нет. Это первый наш пилотный проект, который позволит сэкономить компании значительные средства на учете, при отпуске, при поступлении дизельного топлива и всех нефтепродуктов», – подчеркнул вице-президент компании.

Новый комплекс призван заменить старый склад ГСМ, который не справлялся с необходимыми нагрузками по экипировке подвижного состава, а также перестал соответствовать нормам безопасности. Новый склад оборудован целым комплексом автоматизированных систем безопасности. В частности, современная инновационная система ЕАСУ ДТ полностью предотвращает утечку, несанкционированный отбор или недопоставку горюче-смазочных материалов. На объекте также установлена система современной аварийной пожарной автоматики, рециркуляции паров, которая при сливе жидкого топлива из цистерн автоматически отводит образовавшийся газ в резервуары.



В октябре 2013 г. Сибирский государственный университет путей сообщения (СГУПС) занял первое место среди железнодорожных вузов России по техническому профилю.

Рейтинг, составленный Высшей школой экономики совместно с РИА «Новости» по заказу Общественной палаты России, основан на среднем балле абитуриентов, зачисленных в российские вузы по результатам ЕГЭ. Во внимание исследователями также принимались сведения о структуре бюджетного приема: сколько абитуриентов было зачислено без экзаменов, вне конкурса, по конкурсу и на целевые места.

СГУПС стал лидером и по направлению «транспортные средства», как среди вузов Новосибирска, так и среди железнодорожных вузов страны.

13 ноября 2013 г. с вокзала Новосибирск-Главный отправился специальный поезд в рамках благотворительной акции «За духовное возрождение России».

22 ноября 2013 г. на ЗСЖД установлен абсолютный рекорд в погрузке угля – 9300 вагонов.

27 ноября 2013 г. в Омске состоялось открытие 1-го Всероссийского слета студенческих отрядов ОАО «РЖД».

В ноябре 2013 г. тепловозу ТЭП70 БС № 200 локомотивного депо Барнаул присвоено имя машиниста-инструктора локомотивных бригад пассажирской тепловозной колонны, почетного железнодорожника Владимира Ивановича Трушкина.

В.И. Трушкин начал свой трудовой путь в локомотивном депо Барнаул с должности помощника машиниста тепловоза. Через 4 года он был назначен машинистом, а в 1987 г. он стал машинистом-инструктором пассажирской колонны № 54, которой и руководил до выхода на заслуженный отдых. За свою 35-летнюю трудовую биографию он подготовил более четырех десятков высококлассных машинистов. Коллектив его колонны более 20 лет подряд выходил победителем в социалистических и трудовых соревнованиях. В.И. Трушкин награжден несколькими правительственными наградами, в том числе медалью ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени, знаком МПС «1000000 км безаварийного пробега на локомотиве».

Тепловозу ТЭМ2 № 8243 локомотивного депо Барнаул на станции Алтайская присвоено имя машиниста-инструктора локомотивных бригад, почетного железнодорожника, заслуженного работника транспорта РСФСР Николая Леонидовича Биркина.

Н.Л. Биркин после окончания железнодорожного училища пришел в локомотивное депо Барнаул. Работал дежурным кочегаром на прогреве паровозов, помощником машиниста. Через некоторое время был назначен машинистом тепловоза. За хорошую работу его бригаде присвоено звание «Бригада коммунистического труда». Николай Леонидович дважды был избран депутатом Верховного Совета СССР. За безупречный труд был удостоен многочисленных наград.

С 30 ноября по 9 декабря 2013 г. по территории ЗСЖД прошел этап эстафеты олимпийского огня зимней Олимпиады в Сочи. Сотни железнодорожников приняли участие в эстафете олимпийского огня в качестве факелоносцев. Десятки тысяч тружеников и ветеранов магистрали стали свидетелями этого яркого события, встречая огонь на улицах сибирских городов.



В ноябре 2013 г. волейбольный клуб «Локомотив» стал восьмикратным победителем кубка Сибири и Дальнего Востока – пятый год подряд.

Январь 2014 г. На прошедших Олимпийских играх в Сочи работник Западно-Сибирской железной дороги Александр Бесмертных представлял спортивное общество «Локомотив» и в составе мужской эстафетной команды завоевал серебряную медаль в соревнованиях по лыжным гонкам. Первый дебют Александра Бесмертных на мировой спортивной арене состоялся 8 марта 2009 г. В январе 2013 г. он уже занял третье место на этапе Кубка мира в масс-старте на 15 км. классическим стилем. Перспективный молодой спортсмен не останавливается на достигнутом и старается достичь лучших и весомых результатов в своей спортивной карьере.

Развитию спорта в целом и отдельным его видам на Западно-Сибирской железной дороге уделяется особое внимание. Спортсмены-железнодорожники достойно представляют магистраль на соревнованиях различного уровня. Победа Александра Бесмертных на самом престижном мировом спортивном форуме является наглядным тому подтверждением.



Коллектив ЗСЖД встречает Александра Бесмертных в аэропорту

16 января 2014 г. Приказом президента ОАО «РЖД» заместителем начальника Западно-Сибирской железной дороги по Алтайскому территориальному управлению назначен Евгений Владимирович Вейде.

Евгений Владимирович родился 28 марта 1982 г. В 2004 г. окончил Сибирский государственный университет путей сообщения по специальности «Организация перевозок и управление на железнодорожном транспор-



Е.В. Вейде

те». Прошел трудовой путь от сигналиста станции Кемерово-Сортировочный до начальника станции Междуреченск Кузбасского отделения Западно-Сибирской железной дороги. В 2011 г. он был назначен заместителем главного ревизора по безопасности движения поездов по Алтайскому территориальному управлению Западно-Сибирской железной дороги.

В марте 2014 г. в Омском регионе ЗСЖД введен в эксплуатацию новый участок текущего ремонта колесных пар вагонного ремонтного депо Московка (ОАО ВРК-2).

Открытие нового участка позволит выпускать из ремонта дополнительно более 4 тыс. колесных пар в год для нужд Западно-Сибирской железной дороги, а также создать до 10 новых рабочих мест. Общая производительность ремонта депо до открытия цеха составляла около 25 тыс. колесных пар в год.

В апреле 2014 г. представители сразу шести государств – России, Белоруссии, Казахстана, Украины, Латвии и Молдовы – приняли участие в международной сетевой школе «Применение эффективных методов выявления потенциально опасного вагонного литья в эксплуатации», организованной на базе эксплуатационного вагонного депо Инская.

На школе были представлены выступления осматривщиков вагонов, имеющих свои, передовые, методы выявления трещин литых деталей тележек и колесных пар грузовых вагонов, – Риммы Кермас, Александра Максимова, Егора Барамыкова; показаны учебные видеофильмы, проведены обзорные экскурсии на предприятия.

26 мая 2014 г. в Кузбасском регионе Западно-Сибирской железной дороги поставлен рекорд по сдаче поездов. По итогам

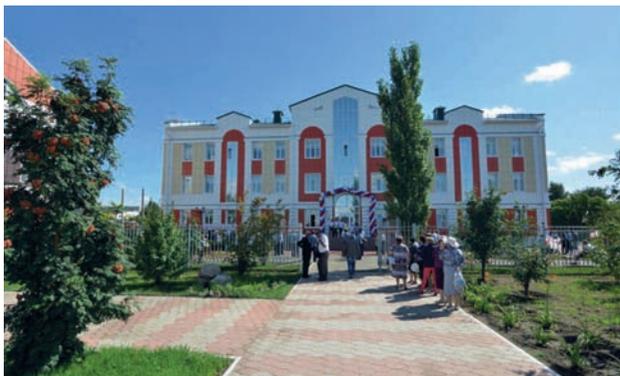
суток кузбасскими железнодорожниками сдано 85 поездов в восточном направлении: по стыку Мариинск было сдано 60 поездов, по стыку Междуреченск – 25 поездов за сутки. Таких результатов удалось достигнуть впервые за последние 15 лет.

31 июля 2014 г. на станции Кулунда Алтайского региона Западно-Сибирской железной дороги в рамках праздничных мероприятий, посвященных Дню железнодорожника, состоялось открытие железнодорожного вокзала, в ходе реконструкции которого для пассажиров были созданы все условия, отвечающие современным требованиям. Кроме того, была благоустроена прилегающая к зданию территория, проведено ее озеленение и реставрация паровоза-памятника.



Вокзал станции Кулунда

Почетные гости – начальник ЗСЖД Анатолий Регер и губернатор Алтайского края Александр Карлин – приняли участие в торжественном открытии учебного корпуса Кулундинского подразделения Западно-Сибирского учебного центра профессиональных квалификаций во вновь построенном трехэтажном здании.



Дортехшкола в Кулунде

Также на станции Кулунда были проведены масштабные работы, включающие реконструкцию Дома связи, конторы дистанции пути, механического цеха, поста электрической централизации и других объектов. Общий объем инвестиций, направленных ОАО «РЖД» на развитие станции, превысил 300 млн рублей.

Лучшим работникам и ветеранам Алтайского региона железной дороги были вручены краевые и отраслевые награды.

1 августа 2014 г., в канун Дня железнодорожника, на ЗСЖД установлен абсолютный рекорд погрузки угля. По итогам прошедших суток западносибирскими железнодорожниками погружено 9555 вагонов угля. Данный показатель превысил предыдущее достижение коллектива, датированное 22 ноября 2013 г., когда суточная погрузка угля на магистрали составила 9300 вагонов. Достигнутые результаты – итог совместного слаженного труда, высокого уровня взаимодействия всего коллектива и постоянного совершенствования перевозочного процесса.

2 августа 2014 г. на перроне Омского железнодорожного вокзала прошла торжественная церемония присвоения электровозу 2ЭС6 «Синара» № 400 локомотивного эксплуатационного депо Омск имени трижды почетного железнодорожника, первого Героя Социалистического Труда Омской области Николая Федоровича Полякова. Все его трудовые инициативы давали высочайшие для своего времени экономические результаты, порой в три-четыре раза превышающие существующие тогда нормативы. Работая на паровозе СОк с конденсацией пара, Поляков был инициатором безводных тысячекilометровых пробегов локомотива, активным инициатором тяжеловесного движения поездов, и многого другого.



Н.Ф. Поляков

Как отметил заместитель начальника ЗСЖД по Омскому территориальному управлению Евгений Шапуленко: «Николай Федорович – это человек-легенда, человек которым гордится омская земля, на которого мы, железнодорожники, всегда равняемся!»

22 января 2014 г. легендарному омскому машинисту исполнилось бы 100 лет со дня рождения. В Музее локомотивного эксплуатационного депо Омск в этот день состоялось открытие новой экспозиции, посвященной трудовому пути Николая Федоровича. Имя Николая Полякова увековечено на стеле Героев Омска на бульваре Победы и мемориальной доске на здании локомотивного депо Петропавловск Южно-Уральской железной дороги, начальником которого инженер-майор тяги Н.Ф. Поляков был назначен в июле 1949 г.

15 августа 2014 г. состоялась демонстрационная поездка скоростного электропоезда ЭС1 «Ласточка» по маршруту Барнаул – Новосибирск – Барнаул. Мероприятие приурочено к 100-летию строительства железнодорожной линии Новониколаевск – Барнаул.



Созданный специально для обслуживания гостей Сочинской Олимпиады-2014 немецким концерном «Сименс», скоростной пассажирский электропоезд ЭС1 впервые пересек Уральские горы. Западно-Сибирская магистраль стала первой из железных дорог восточного региона, по которой пролетела «Ласточка».

В сентябре 2014 г. Омская школа-интернат № 20 ОАО «РЖД» обрела свой спор-

тивный комплекс. Теперь каждый учащийся школы-интерната сможет найти себе секцию по своему вкусу в непосредственной близости от места жительства – общежития – и учебы.



В сентябре 2014 г. ОАО «Экспресс-Пригород» совместно с международным аэропортом «Толмачево» приступили к реализации проекта по организации интермодальных перевозок между Новосибирском и крупнейшим авиаузлом региона.

Со 2 октября пассажиры получают возможность доехать до аэропорта «Толмачево» на всех существующих электропоездах Западного направления с пересадкой на автобус на станции Обь, в том числе с использованием «стыковочных» маршрутов поездов Южного, Кузбасского, Восточного и Жеребцовского направлений через пункты пересадки на поезда Западного направления – Центр/Правая Обь и Новосибирск-Главный.

На втором этапе реализации проекта запланировано назначение с января 2015 г. прямого ускоренного электропоезда с вагоном повышенной комфортности, следующего по маршруту Бердск – Новосибирск – Обь и обратно.

В ноябре 2014 г. новая железнодорожная станция появилась на карте Западно-Сибирской магистрали. В Кузбасском регионе железной дороги была торжественно открыта грузовая станция Притомье. Ее строительство началось в 2012 г. и было обусловлено вводом в эксплуатацию первой очереди новой кемеровской шахты «Бутовская» с объемом добычи 850 тыс. т угля в год. Стан-

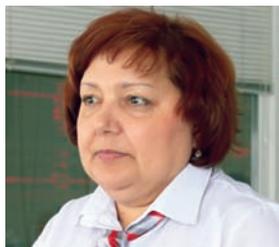
ция имеет четыре приемоотправочных пути и один главный путь. Она полностью электрифицирована и оснащена всеми необходимыми средствами связи и освещения. Пост электрической централизации оборудован новейшей микропроцессорной системой.



Коллектив новой станции напутствовали заместитель начальника железной дороги по Кузбасскому территориальному управлению Сергей Макаренко и заместитель губернатора Кемеровской области по промышленности, транспорту и предпринимательству Александр Мирошник.

В ноябре 2014 г. Дежурная по сортировочной горке станции Инская Ольга Бочкарева указом президента РФ награждена медалью ордена «За заслуги перед Отечеством» I степени.

Ольга Бочкарева



Дежурная по станции Озерки (Алтайский регион ЗСЖД) Надежда Меньшова награждена медалью ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени за достигнутые трудовые успехи, многолетнюю добросовестную работу и активную общественную деятельность. Соответствующий указ подписал президент РФ В.В. Путин.

Надежда Меньшова окончила Новосибирский техникум железнодорожного транспорта, начала работу в 1983 г. в должности бухгалтера Алтайского отделения до-

роги, с 1985 г. работала билетным кассиром на станции Усть-Тальменская, с 1986 г. – дежурная по станции. Надежда Егоровна в 1999 г. была награждена именными часами министра путей сообщения, а в 2006 г. – знаком «Почетный железнодорожник».

30 ноября 2014 г. на станции Мереть установлен очередной абсолютный рекорд суточной погрузки – 1286 вагонов. Мереть стала второй после Ерунаково углепогрузочной станцией магистрали, среднесуточная погрузка на которой превышает тысячу вагонов угля в сутки.



30 декабря 2014 г. в Барнауле состоялось открытие реконструированного реабилитационного центра локомотивных бригад эксплуатационного депо Барнаул и нового музея Алтайского региона Западно-Сибирской железной дороги. Реконструкция здания реабилитационного центра депо и оснащение его современным медицинским восстановительным оборудованием, а также реконструкция двухэтажного здания музея депо общей площадью 215 кв. м были реализованы в рамках подготовки к 100-летию депо.

20 января 2015 г. в Барнауле у здания Алтайского регионального управления ЗСЖД состоялся митинг, посвященный памяти Геннадия Ивановича Новикова. В этот день исполнилось сто лет со дня рождения прославленного летчика, Героя Советского Союза, кавалера орденов: Ленина, Отечественной войны I и II степеней, Крас-



Г.И. Новиков

ного Знамени, Александра Невского, Красной Звезды и многих боевых и трудовых медалей. Г.И. Новиков – почетный железнодорожник, почетный ветеран Западно-Сибирской железной дороги.

До ухода на пенсию Геннадий Иванович долгое время работал заместителем начальника Алтайского отделения ЗСЖД.

Память о герое-земляке сохранена в книгах и статьях, в экспонатах музеев отделения и города, на мемориальной доске на здании управления Алтайского региона. Имя Героя Советского Союза Г.И. Новикова носит пассажирский электровоз ЭП1 № 282.

В памятном митинге приняли участие руководители Алтайского регионального управления, представители общественности железнодорожного района г. Барнаула, учащиеся школ и училищ, ветераны-железнодорожники и родственники Г.И. Новикова.

16 февраля 2015 г. президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин поздравил коллектив Западно-Сибирской железной дороги с новой победой, вручив в Новосибирске

начальнику ЗСЖД Анатолию Регеру свидетельство о присвоении коллективу магистрали первого места в сетевом соревновании по итогам работы за 2014 г.

«На дороге формируется 23% общесетевой погрузки, выполняется более 11% сетевого грузооборота – это очень высокие цифры, при этом магистраль обеспечивает загрузку всей сети важнейшими для экономики страны грузами», – заявил глава ОАО «РЖД».

По итогам года на дороге погружено более 280 млн тонн грузов. Многими предприятиями магистрали в прошедшем году были достигнуты рекордные показатели работы. Так, впервые в своей истории коллектив Кузбасского региона обеспечил погрузку более 200 млн тонн угля в год, отправив потребителям в общей сложности 206,4 млн тонн этого груза.

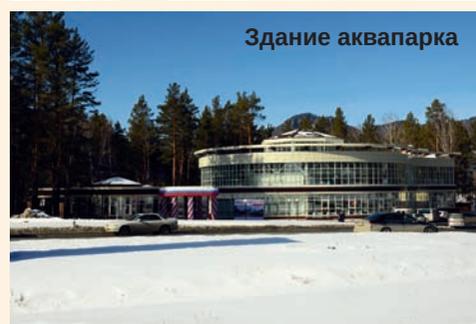
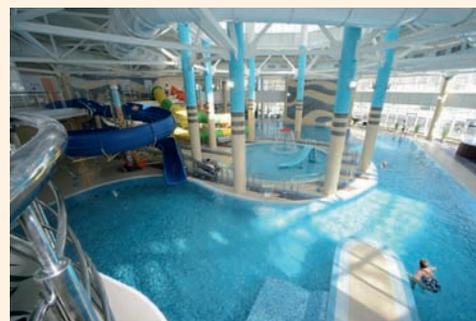
По итогам работы лучшим работникам вручены государственные и отраслевые награды.

В марте 2015 г. машинисты локомотивов Омского региона ЗСЖД взяли на себя обязательство провести к 70-летнему юбилею Победы 1110 тяжеловесных составов как дань памяти паровозникам военных лет.

73 года назад, в начале 1942 г. в Омском паровозном депо начались соревнования за



База отдыха «Турсиб»



Здание аквапарка

вождение тяжеловесов в помощь блокадному Ленинграду. В марте оно достигло своего масштабного развития. За месяц омские паровозники провели 306 тяжеловесных составов. Рекордных показателей добился молодой машинист Николай Разин, который провел грузовой состав весом 5020 т. Производительность труда достигала 300–400% от норматива в сутки.

Вождение тяжеловесных поездов в годы войны позволяло экономить десятки тысяч тонн топлива, воды, перевозить сверх нормы сотни тысяч тонн грузов, так необходимых в суровые военные годы.

4 марта 2015 г. на туристической базе «Турсиб» (Республика Алтай) состоялось торжественное открытие первого в регионе аквапарка.

Комплекс, включающий в себя крытый аквапарк, тренажерный зал, SPA-центр и кафе, расположился в двухэтажном здании общей площадью более 2 600 кв. м. Он рассчитан на одновременное пребывание 110 посетителей. Установленное здесь оборудование удовлетворяет всем требованиям безопасного активного отдыха и не выделя-

ет вредных веществ в окружающую среду региона.

Круглогодичный спортивно-оздоровительный комплекс был построен менее чем за два года в рамках инвестиционной программы ОАО «РЖД». Его строительство – очередной шаг по развитию социальной инфраструктуры туристической базы «Турсиб» (открыта 13 ноября 2003 г.), одной из ключевых площадок для семейного отдыха и оздоровления работников Западно-Сибирской магистрали, а также жителей всего Алтайского региона.

Кроме того, благодаря вкладу компании «Российские железные дороги» новый комплекс даст толчок развитию зимнего туризма в Республике Алтай, что, несомненно, повысит туристический и инвестиционный потенциал региона.

7 мая 2015 г. к перрону вокзала Новосибирск-Главный прибыл ретропоезд «Эшелон Победы», посвященный 70-летию Победы в Великой Отечественной войне.

Железнодорожный состав во главе с легендарным паровозом серии Л-0894 ознаменовал прибытие гудком, который был слышен задолго до появления эшелона на

перроне. Таким же гудком в 1945 году поезд приветствовал тех, кто встречал победителей, вернувшихся домой с полей сражения.

В составе «Эшелона Победы» вагоны военного времени: два санитарных вагона (вагон-операционная и вагон-кухня из санитарного поезда), крытый вагон-«теплушка», а также две платформы для перевозки военной техники и орудий.

На перроне была воссоздана обстановка встречи воинов-освободителей, для участников и встречающих состоялось театрализованное представление. После встречи поезда ветераны-железнодорожники возло-

жили цветы к памятному барельефу сибирякам, уходившим на фронт.

На торжественной встрече поезда присутствовали ветераны, начальник Западно-Сибирской железной дороги Анатолий Регер, первый заместитель губернатора Новосибирской области Анатолий Соболев, мэр Новосибирска Анатолий Локоть, представители аппарата полномочного представителя Президента РФ в Сибирском федеральном округе, Законодательного собрания Новосибирской области, совета депутатов Новосибирска, руководители силовых ведомств, жители города и области.

Эшелон Победы

7 мая 2015 г.



22 июня 2015 г. в Новосибирске открылась XI ассамблея начальников железных дорог. В ходе мероприятия почетным гостям магистрали были презентованы новый Диспетчерский центр управления перевозками и Центр социального обслуживания на станции Инская. Также при участии президента ОАО «РЖД» В.И. Якунина открыт современный транспортный пересадочный узел на станции Сеятель.

Новый транспортно-пересадочный узел на станции Сеятель включает современный удобный вокзал и перехватывающую парковку. На первом этаже здания размещен зал ожидания, буфет на 12 посадочных мест, а также выход на перрон. На втором этаже – кассовый зал с 4 кассами.

Для пассажиров с ограниченной мобильностью, которые пользуются креслами-

колясками, при входе в здание предусмотрены пандусы, для вертикального перемещения запроектирован лифт. Кроме того, на новом вокзале использованы современные технологии управления инженерными, телекоммуникационными, информационными и другими ресурсами.

Кроме того, на станции Сеятель выполнен комплекс работ по благоустройству прилегающей к вокзалу территории с устройством перехватывающей парковки для автомобилей, велопарковки и разворотной площадки для маршрутного автотранспорта. Предполагается, что этот пересадочный узел позволит разгрузить автомагистраль Новосибирск – Бердск, сократить время в пути новосибирцам и жителям городов-спутников (Бердск, Искитим и др).



ЛИТЕРАТУРА

- 100 лет станции Омск-Пассажирский. – Омск, 1995.
- 80 лет дорожной профсоюзной организации. – Новосибирск, 2000.
- Алтайское отделение Западно-Сибирской железной дороги. Под ред. А.П. Колесникова. – Барнаул, 2000.
- Анищенко В.И., Кубецкий А.Н. Локомотивное депо Тайга. – Тайга: Кемеровская железная дорога, 1996.
- Атлас схем железных дорог СССР. – М., ГУГК, 1963.
- Барабинск. – Новосибирск: АртБизнесЛайн, 2003.
- Баулин В.А. Локомотивное депо Белово. – Новосибирск: Сибирская горница, 2003.
- Белых П.И. Начальник станции. – Новокузнецк: Кузнецкая крепость, 2000.
- Вековой путь на службе Отечеству. Страницы истории Западно-Сибирской железной дороги. – Новосибирск: Сибирская горница, 2001.
- Великая Отечественная война в воспоминаниях железнодорожников Алтая. Под ред. В.Г. Рейнгарда и В.А. Репера. – Барнаул: Графикс, 2000.
- Великая Сибирская железная дорога / Всемир. выставка 1900 г. в Париже. – СПб.: Канц. Ком-та министров, 1900.
- Великая Сибирская железная дорога / Авт.: Борзунов В.Ф., Соловьева А.М. // Советская историческая энциклопедия. – М., 1963. – Т.3.
- Великий путь. Виды Сибири и великой Сибирской железной дороги. Выпуск 1. От р. Оби до р. Енисея и Томская ветвь. Фото И.Р. Томашкевича. – Красноярск: Изд. М.Б. Аксельрод и Ко, 1899.
- Верховской В.М. VI группа Русского отдела на Всемирной 1900 г. выставке в Париже. (Гражданское инженерное дело. Средства передвижения). – СПб.: Тип. Бр. Пантелеевых, 1902.
- Вокзалы Западно-Сибирской железной дороги. – Новосибирск: Западно-Сибирская железная дорога; Сибвнешторгиздат, 2005.
- Вольфсон Л., Корнеев А., Шильников Н. Развитие железных дорог СССР. – М.: Трансжелдориздат, 1939.
- Всеподданнейший отчет Г. Министра путей сообщения М.И.Хилкова по поездке в Сибирь... – СПб., 1896.
- Выпов И.Г. Уникальная магистраль России // Инженеры путей сообщения: железнодорожный путь, мосты, строительство. – М., 2007.
- Головачев А.А. История железнодорожного дела в России. Спб., 1881.
- Городецкий Е.А. Главная магистраль Сибири. // История промышленности Новосибирска. Т. 1. – Новосибирск, «Историческое наследие Сибири», 2004.
- Державный путь: Сб. очерков, стихов, интервью участников юбилейной поездки «100 лет Транссибу» Москва – Владивосток – Москва 9–25 июля 2001 года. – М.: Вече, 2002.
- Дорога, длиной в 60 лет. – Омск: ЮТОН, 2006.
- Дорога железная, а люди золотые. – Барнаул, 2004.
- Дорога, прошедшая через судьбы. – Барнаул: Алтайское отделение ЗСЖД, 2001 г.
- Железнодорожный транспорт: Энциклопедия. Гл. ред. Н.С. Конарев. – М., Большая Российская энциклопедия, 1994.
- Железные дороги России: от реформы к реформе / Аксененко Н.Е., Лапидус Б.М., Мишарин А.С.; Ред. Дудорова О.А. – М.: Транспорт, 2001.
- Железные дороги СССР. Направления и станции. Атлас. – М., ГУГК, 1970.
- Жемеров В.Г. Железная дорога и большой хлеб степной Кулунды. – Славгород, 2005.
- Живая связь поколений. – Новосибирск: ИД Историческое наследие Сибири, 2015.
- Жизнь Транссибу: Традиции, династии, свершения. – Кемерово: Кузбасское отделение ЗСЖД, 2001.
- Залужная Д.В. Транссибирская магистраль. Ее прошлое и настоящее. – М.: Мысль, 1980.
- Западно-Сибирская магистраль. – Новосибирск, ДЦНТИ, 2003.
- Зензинов Н.А. Генерал-директор тяги. – М.: Диалог-МТУ, 1998.
- История города. Новониколаевск–Новосибирск: Исторические очерки в 2 т. – Новосибирск: ИД Историческое наследие Сибири, 2005.
- Калиничев В.П. Великий Сибирский путь. Историко-экономический очерк. – М.: Транспорт, 1991.
- Канн С.К. Западно-Сибирские изыскания Транссиба 1891-1892 гг. // Первые Ермаковские чтения «Сибирь: вчера, сегодня, завтра»: Материалы регион. науч. конф. (Новосибирск, 21 дек. 2008 г.) / Редкол.: Е.А.Базылева и др. – Новосибирск: Изд-во СО РАН, 2009.
- Карманов М.И. Фрагменты памяти. – Новосибирск, 2004.
- Картамышев В.П. Доклад общему собранию членов Общества содействия русской промышленности и торговли «О направлении магистральной линии Сибирской железной дороги на город Томск или в обход его». – Томск: Тип. М.Ф. Картамышевой, 1892.
- Картамышев В.П. Сибирская железная дорога. – Томск: Сибирский вестник, 1889.
- Кемеровская железная дорога. – Кемерово, 1996.
- Клепиков А.И. Узел жизни. – Новокузнецк: Кузнецкая крепость, 2001.
- Кокурин Ю., Михайлов В. Дороги уходят за горизонт: История Новокузнецкого отделения Зап.-Сиб. ж.д.: Рукопись. – Новокузнецк, 1973.
- Корягин Г.Н., Попов А.И. Летопись Алтайской железной дороги. Время. События. Люди. – Барнаул: ИПП Алтай, 2010.
- Корягин Г.Н., Попов А.И., Соколов В.М. Сто лет по рельсам Алтая. Юбилей локомотивного депо Барнаул. – Барнаул: ИПП Алтай, 2014.
- Краткие сведения о развитии отечественных железных дорог с 1838 г. по 1990 г. Сост. Афонина Г.М. – М.: МПС РФ; Центральная научно-техническая библиотека, 1995.
- Кривоноз П.Ф. Магистраль жизни. – Киев: Издательство политической литературы Украины, 1986.
- Локомотивное депо Карасук. 30 лет. – Карасук, НСО, 1991.
- Люди доблести и отваги: Железнодорожники Кузбасса на фронте и в тылу в годы Великой Отечественной войны. – Кемерово: Музей Кузбасского отделения ЗСЖД, 2000.
- Магистраль. 1896–2006. Начальники железных дорог Западной Сибири. – Исторические очерки. – Новосибирск: ИД Историческое наследие Сибири, 2006.
- Магистраль. Путешествия по Западно-Сибирской железной дороге. – Новосибирск: ИД Историческое наследие Сибири, 2009.
- Михеев В.П. Филатов Ю.И. Вехи электрификации Сибири. – Омск, ОГУПС, Омский филиал Российской Академии транспорта, 2001.
- Мысик П.Ф. Дорога моей жизни. Воспоминания. – Новосибирск: ИД Историческое наследие Сибири, 2005.

- На главном ходу. Очерки по истории Барабинского локомотивного депо. – Новосибирск: Сибирская горница.
- На стальных магистралях Кузбасса. 1934–2004 гг. – Новокузнецк, 2004.
- Новосибирск: Энциклопедия. – Новосибирск: Новосибирское кн. изд-во, 2003.
- Огуй Г.В. Мой путь: Воспоминания. – Барнаул, 2006.
- Очерк развития и деятельности Сибирской железной дороги за время с 1900 по 1910 гг. по данным, изготовленным для омской выставки 1911 г. – Томск: Т-во «Печатня С.П. Яковлева», 1912.
- Победители. Документальный сборник. – Новосибирск: ИД Историческое наследие Сибири, 2005.
- Потанин Г.Н. Очерк проектов железнодорожного строительства в Сибири. – СПб., 1910.
- Привалихин В. Тайга. 100 лет. Исторический очерк. – Новосибирск: Издатель, 1996.
- Путевку в жизнь нам дал НИВИТ. Под общей ред. К.Л. Комарова. – Новосибирск: СГУПС, 2004.
- Путеводитель по Великой Сибирской Железной дороге. Под ред. А.И. Дмитриева-Мамонова и инженера А.Ф. Здырского. – СПб., М., 1900.
- Путеводитель по Великой Сибирской Железной дороге от С.-Петербурга до Владивостока. 1909–1910 гг. Под редакцией А.И. Дмитриева-Мамонова. – СПб., 1909.
- Путеводитель по Великой Сибирской железной дороге. 1914 г. – СПб., 1914.
- Путеводитель по Музею железнодорожной техники. Сост. Ю. А. Артамонов, Н. Г. Ребенкова. – Новосибирск: Зап.-Сиб.ж.д.; Сибвнешторгиздат, 2002.
- Рябцев В.А. История города Алейска. – Алейск, 1996.
- Саблер С.В., Сосновский И.В. Сибирская железная дорога в ее прошлом и настоящем. – СПб., 1903.
- Самые знаменитые железнодорожники России. – М.: Департамент по связям с общественностью ОАО «РЖД»; Вече, 2005.
- Семешко П.Т. Дорогая моя дорога: Воспоминания. – Новосибирск: Сибирская горница, 2001.
- Сибирская советская энциклопедия. – Новосибирск: Западно-Сибирское отд. ОГИЗ, 1930–1932.
- Сибирская железная дорога в ее прошлом и будущем. Исторический очерк. Под ред. Статс-секретаря Куломзина. (К 10-летию Комитета Сибирской железной дороги.) – СПб., 1903.
- Сибирский торгово-промышленный календарь на 1911 год. – СПб.
- Сибирский торгово-промышленный ежегодник. 1914–1915 гг. – СПб.
- Скрипник Н.Х. Записки начальника станции. – Барнаул, 1997.
- Слипенчук В.Т. Лицом к дороге: Очерки. – Барнаул: Алт. кн. изд-во, 1980.
- Советские железнодорожники. – М.: Профиздат, 1970.
- Создание Великого Сибирского пути / Ю.Л. Ильин, А.В. Колесов, В.П. Лукьянин; под общ. ред. Ю.Л. Ильина. – СПб.: Евросиб, 2005.
- Справочник железнодорожных станций СССР в 2 т., – М.: Транспорт, 1981.
- Статистический атлас путей сообщения России к началу XX века. – СПб., 1902.
- Судьба моя – железная дорога. (Кузбасское отделение ЗСЖД). Сост. В.Я. Ревина. – Кемерово: Музей Кузбасского отделения ЗСЖД.
- Татаренко И.П. Бийский железнодорожный узел: История развития. – Бийск, 2004.
- Томские железнодорожники на путях к Советам. Воспоминания и очерки из истории Союза железнодорожников на Томской ж. д. с 1905 по 1927 год. – Томск: Изд. Дорпрофсожа Томской ж. д., 1928.
- Угольная магистраль России. Из истории Кемеровской железной дороги. – Кемерово, «Центр-полиграф», 2004.
- Хозяйство электроснабжения. 1936–2004 гг. – Новосибирск: Западно-Сибирская железная дорога – филиал ОАО «РЖД», 2004.
- Шабуневич С.И. На главном ходу: Страницы истории Барабинского локомотивного депо. – Новосибирск: Сибирская горница, 2002.
- Шаг в день завтрашний. – Кемерово: Музей Кузбасского отделения ЗСЖД, 2001.
- Шелков В.А. Таштагол. 1963–2003. – Новокузнецк: Лира, 2003.
- Шиловский М.В. Томский погром 20-22 октября 1905 г.: хроника, комментарий, интерпретация. – Томск: Изд-во Томского государственного университета (ТГУ), 2010.
- Шишкин В.И. Революционные комитеты Сибири в годы гражданской войны (август 1919 – март 1921 гг.) – Новосибирск: Наука, Сибирское отделение; СО АН СССР, Институт истории, филологии и философии, 1978.
- Штукенберг Л. Производство железнодорожных изысканий. Изд. 2-е. – СПб., 1904.
- Шуранов Н.П., Савинцев В.В. Города Кузбасса. – Новосибирск: МАСС-Медиа-Центр, 2002.
- Электрификация железных дорог России (1929-1999 гг.) / Под ред. П.М. Шилкина. – М.: Интекст, 1999.
- Яковлев Я.А., Рассамахин Ю.К. Рассказы о Томском железнодорожном техникуме. Т.1. – Томск: Изд-во Томского университета, 2002.

Периодические издания

ГАЗЕТЫ

- «Алтайское дело», 1912–1915 гг.
- «Вечерний Новосибирск», 1958–2006 гг.
- «Голос Оби», 1913 г.
- «Голос Сибири», 1917–1918 гг.
- «Грабяр-ударник», приложение к газете «Советская Сибирь», 1931 г.
- «Гудок». 1924, 1936, 1938 – 2015 г.
- «Железнодорожник Кузбасса». 1936–1959 гг.
- «Западносибирский железнодорожник». 1962–1997 гг.
- «Молот», орган Политотдела и Дорпрофсожа Томской ж.д. 1920–1921 гг.
- «Народная летопись». 1906, 1909 гг.
- «Народная Сибирь», 1918 г.
- «Омский железнодорожник», 1936–1959 гг.
- «Обская жизнь», 1909–1912 гг.
- «Обь», 1907–1908 гг.
- «Сибирская жизнь», 1897–1918 гг.
- «Сибирский гудок», орган Политотдела Томской ж.д. 1922–1926; 1933–1936 гг.
- «Советская Сибирь», 1921–2015 гг.
- «Томские губернские ведомости», 1893–1915 гг.
- «Транссиб», 1997–2015 гг.

ЖУРНАЛЫ

- «Железнодорожный транспорт», № 5, 1991 г.
- «Железнодорожный транспорт», № 10, 1996 г.

СОДЕРЖАНИЕ

Вступительное слово	3
Часть 1. ОТ ЗАМЫСЛОВ – К ДВИЖЕНИЮ (1891–1896 гг.)	6
Часть 2. СЕТЬ СИБИРСКИХ ДОРОГ (1897–1917 гг.)	48
Часть 3. РЕВОЛЮЦИЯ И ГРАЖДАНСКАЯ: ПУТЬ ЧЕРЕЗ РАЗРУХУ (1917–1924 гг.)	108
Часть 4. ШАГИ ИНДУСТРИАЛИЗАЦИИ (1924–1941 гг.)	150
Часть 5. ФРОНТ НА КОЛЕСАХ (1941–1945 гг.)	232
Часть 6. МИРНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО (1945–1961 гг.)	270
Часть 7. ЕДИНАЯ ЗАПАДНО-СИБИРСКАЯ (1961–1978 гг.)	340
Часть 8. ЖИЗНЬ НА ПЕРЕЛОМЕ ЭПОХ (1979–1996 гг.)	382
Часть 9. ЭПОХА ПЕРЕМЕН (1997–2006 гг.)	428
Часть 10. ПО ПУТИ РЕФОРМ (2007–2015 гг.)	500
Литература	565

В оформлении книги использованы изобразительные материалы и архивные документы, предоставленные подразделениями и службами Западно-Сибирской железной дороги, материалы, опубликованные в книгах и периодической печати, а также из собственных фотоархивов Издательского Дома «Историческое наследие Сибири».

В Летописи использованы материалы, ранее опубликованные в книгах: «Вековой путь на службе Отечеству», «Дорога моей жизни», «Живая связь поколений», которые выходили в разные годы при авторском участии и общей редакции П.Ф. Мысика.

СТАЛЬНАЯ МАГИСТРАЛЬ: Летопись Западно-Сибирской железной дороги

Редактор-составитель: *Лазуткин В.Б.*
Технический редактор: *Кирьянов А.А.*
Обложка: *Медведев А.Н., Савин В.Н.*
Верстка: *Вялкова О.Н., Лазуткин В.Б.*
Редакторы: *Васильев В.С., Денисенко А.И.,
Дубровский В.П., Косенков А.Ф.,
Костина Е.В., Лукан А.В.,
Мартынова Ю.Г., Морозов А.А.,
Огнев А.М., Талалова М.В.,
Челноков А.Г., Шипилова Т.Н.*
Корректор: *Ярков В.И.*

Подписано в печать 20.05.2015 г. Бумага матовая мелованная 90 г/м².
Печать офсетная. Тираж 1000 экз. Заказ №

Издательский Дом «Историческое наследие Сибири»
630091, ул. Мичурина, 19, оф. 11.
Тел.: 8 (383) 221-96-28, 292-00-42
e-mail: id-ins@ngs.ru, www.sibnasledie.ru

Отпечатано в типографии «ДЕАЛ»
630033, г. Новосибирск, ул. Брюллова, 6а.
Тел./факс: (383) 334-02-72, e-mail: zakaz@dealprint.ru