

Тайшет - северному Транссибу

Анатолий РАДИОНОВ:

«Посвящается мужеству, стойкости, патриотическому духу строителей и эксплуатационников»

Город, рожденный стройкой века**Ангаро-Ленская, Байкало-Амурская
железнодорожная магистраль. 1938–1984 годы**

(Продолжение. Начало в №22 от 30 мая)



Паровозная бригада машиниста Александра Купцова на стройке Ангаро-Ленской магистрали с 1946 по 1958 года

В то же время огромный поток народнохозяйственных грузов, которые производятся на новых промышленных предприятиях северных территорий, требуют развития железнодорожных магистралей, на что, оперативно государство реагирует, поставляя на БАМ новые мощные электровозы, тепловозы различных модификаций, идёт замена рельсового хозяйства, электрическая централизация.

В коллективах депо разворачивается социалистическое соревнование по вождению тяжёловесных, сдвоенных и стыкованных поездов. К этому ритму подключаются общественные формирования: партийные, комсомольские и профсоюзные организации.

На смену старшему поколению приходят грамотные, молодые, высококвалифицированные кадры: А. Белокопытов, И. Л. Дегтярёв, А. П. Гордиенко, А. В. Зарытов, С. А. Каверзин, А. В. Калашин и П. В. Калашин, Н. П. Краснов, П. Дзюба, Н. Н. Кудряшов, А. А. Колесов, М. Мандриков, Л. Ф. Смирнов, А. С. Галиулин, Н. С. Графов, М. А. Крупский, Ф. С. Шек, А. И. Иванов, В. Старостенко, В. М. Пыхалов, Е. А. Пушкарев, В. В. Лавринович, Ю. И. Лавринович, Н. С. Попков, И. Г. Старовойтов, М. К. Шишков, Ю. П. Подстригань.

Хорошо отлаженный механизм воспитания трудового энтузиазма в выполнении своих обязанностей, укрепил дисциплину труда и производственных отношений. Люди больше думали о своей Родине, а потом о себе. Они знали, что их труд вернётся к ним благом через общественные фонды потребления, закреплённые Конституцией СССР правом на труд, на бесплатное образование, на бесплатное здравоохранение, на бесплатное получение жилья, правом на гарантированный отдых, пенсионное обеспечение.

В 70-е-80-ые годы прошлого века северные территории, прилегающие к БАМу, успешно развиваются, в связи с чем железнодорожный транспорт необходимо было срочно технически перевооружать. На смену

осваивали методы рационального вождения поездов, учились управлять новой техникой и активно готовили будущую смену эксплуатационников: А. М. Солдатенко, В. Ф. Лабькин, А. И. Шевцов, В. Е. Хомик, В. Ф. Бухальцев, С. Г. Козлов, А. С. Змушко, А. И. Галеев, А. Михалёв, В. М. Быков, В. Буряк, А. Ф. Давыденко, Н. С. Бекишев, В. А. Харитонов, Н. И. Солдатенко, Г. Денисенко, Н. Ф. Пустынский, Н. А. Лукисников, П. Г. Шишлонов, Ю. П. Познярский, В. П. Новицкий, А. П. Михеев и другие.

Эти эксплуатационники были примером для подражания молодёжи, работающей сегодня в депо. Надо сказать, что на сегодняшний день коллектив эксплуатационников успешно справляется с планами грузоперевозок, имея достаточный опыт, подготовленность к обслуживанию локомотивов. Технический персонал эксплуатационников: руководители депо, машинисты и инструктора, система обучения, всё это даёт возможность выполнять основную задачу – обеспечивать грузооборот.

Выросли на лучших традициях деповчан руководители: начальник эксплуатационного локомотивного депо Сергей Александрович Бучинский, заместитель начальника депо по кадрам и социальным вопросам Владимир Леонидович Дроздов, командно-инструкторский состав эксплуатации: Юрий Семёнович Пестеров, Евгений Викторович Лабькин, Василий Владимирович Рыжков, Виталий Кузьмин, профсоюзную организацию возглавляет Александр Никитович Астафьев.

Сегодня коллектив депо работает в новых условиях глубочайшей реформы железнодорожного транспорта России. О результатах проведённой реформы пока говорить рано, как говорят в народе «поживём – увидим».

Весь процесс движения поездов идёт через станционный производственный процесс. В сороковые, пятидесятые годы, станция Тайшет была небольшой: один парк приёма поездов, стрелочная регулировка передвижения, малая длина станционных путей, слабая освещённость парка приёма поездов,

отсутствие современной связи управления процессом движения.

К числу особо опасных работ относился труд составителей поездов. Возможность получить производственную травму при маневровой работе на станции была очень велика. Об этом хорошо знали руководители, исполнители, которые старались снизить этот риск до минимума.

Вместе с тем, коллектив станции с честью выполнял производственную задачу, стоящую перед коллективом. За добросовестный труд он не раз поощрялся Министерством путей сообщения и государственными наградами.

Из старейших станционных работников можно назвать кавалера Ордена Ленина и Трудового Красного знамени составителя поездов – И. Минина, дежурных по станции – И. Г. Попкович и С. Г. Попкович, составителей – Заичкина, Завадского, Тарасичева, заместителя начальника Ф. И. Якущенко.

В движении поездов участвовал многочисленный отряд стрелочников, технических работников, подсобных рабочих.

Успешно работала служба пассажирских перевозок. Начальником вокзала был Григорий Петрович Герасько. Работали без технических обустройств, в старом деревянном здании, без элементарных санитарных условий обслуживания пассажиров. Но в этой службе были преданные грамотные специалисты: старший билетный кассир Надежда Петровна Диогенова, кассиры – Светлана Ильинична Алдина, Тамара Боровикова, Анна Харская, Рита Гончарова, Нэля Чуракова, Валентина Павлова, Полина Герасько, Лариса Радионова, Тамара Купцова, Тамара Гусенок, которые душой болели за каждого отправленного пассажира. Отработала каждая из них не менее 30–35 лет на своём рабочем месте.

Начало строительства Ангаро-Ленской магистрали, появление в городе Управления «СУ-21» «Ангарстроя», коренным образом изменило жизнь станционников.

1955 год – начало работ по реконструкции станции. Это был «бамовский» проект развития будущего нечётного парка. Реконструкция путевого хозяйства, начало электрификации шестидесятых годов, которая потянула за собой установку автоблокировки и централизацию стрелочного оборудования, строительство поста управления движением поездов – ЭЦ-1.

Руководителем станции работал Пётр Фомич Грибов, главным инженером был молодой Геннадий Матвеевич Фадеев, будущий Министр путей сообщения Российской Федерации.



Работники станции Тайшет. 60-80 годы. В нижнем ряду слева Геннадий Матвеевич Фадеев, будущий министр МПС, Пётр Фомич Грибов, начальник станции Тайшет

Высокопроизводительный, профессиональный труд движущих станций отмечен многими государственными и отраслевыми наградами. Заслуженный работник железнодорожного транспорта Владимир Игнатьевич Бобков. Заслуженного работника транспорта Российской Федерации получили Любовь Ивановна Мешкова и Сергей Иванович Дутов. Почётными железнодорожниками стали Г. П. Андреев, В. М. Демко, Л. К. Дудник, Л. К. Коршакевич, А. Д. Лайчиков, К. А. Намумова, С. А. Прелова, А. К. Пустынская, М. А. Шимко, Н. А. Максимова, Е. А. Попова, В. М. Якущенко. Они работали на станции в 60–80 годах.

Ни с чем нельзя сравнить трудовой ритм станции. Она на Восточно-Сибирской железной дороге одна из главнейших по организации и пропуску подвижного состава.

Технический прогресс прочно вошёл в её производственный процесс – прошла сплошная компьютеризация, появились машины, считывающие вагонопоток, пневматическая станционная почта, радиосвязь. Грамотные, высококвалифицированные работники, руководимые начальником станции Сергеем Васильевичем Соловьёвым, заместителем начальника Андреем Александровичем Ермаковым. В это время дежурными по станции были – Ольга Ивановна Денисенко, Татьяна Михайловна Офицерова, Валентина Алексеевна Каверзина, Валентина Александровна Громько, станционные диспетчера – Марина Васильевна Казакова, Вера Александровна Шуменкова, Евгений Владимирович Веремейчик, Руслан Остаков.

Через станцию вагонопоток направляется на четыре направления. В 2013 году правительство Российской Федерации приняло решение о дальнейшем развитии железнодорожного узла, участков БАМ, узких мест для движения поездов на ВСЖД.

Вся реконструкция станции проводилась при интенсивном, непрекращающемся движении поездов. Освоение новых методов управления осуществлялась на рабочих местах.

(Продолжение следует)



Улица Зои Космодемьянской. Панорама жилых домов, построенных в 1939-40 годах заключёнными для работников НКВД. Начало строительства Байкало-Амурской магистрали.