

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 номерах 22, 23)



Контора Тайшетской дистанции пути 1898 года постройки

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

К примеру специалистами в управлении движением поездов стали дежурные по станции: П. И. Курочкин, Л. Л. Домбровский, А. А. Волков, А. П. Ястребов, В. М. Демко, Б. М. Кукс, В. М. Якущенко, которые могли работать в самых сложных условиях движения, обрабатывая иногда до 100–120 пар в сутки.

Надо сказать, что не только дежурные по станции чётко справлялись со своими обязанностями, рядом с ними работали дежурные маневровой работы: С. А. Дутов, Т. Данькина, Л. Морзакова, Л. И. Машкова, А. В. Колчанова, Н. Н. Глотова, Л. Г. Гончарова, которые формировали поезда в парках, сортировке. Эти женщины умели делать всё – работать, растить детей, участвовать в общественной жизни коллектива, да просто оставаться любимой женщиной.

На железнодорожном транспорте нет лёгких профессий. Но особенность этой службы, обслуживание путевого хозяйства, весьма важна, необходима. Для работников путей нет никаких послаблений – работают в любую погоду и в любое время суток. Здесь задерживаются только самые преданные, крепкие душой и телом люди. И недаром государство особо всегда поощряла эту категорию железнодорожников за доблестный труд высокими наградами страны. Кавалеры ордена Трудового Красного знамени путейцы Тайшетской дистанции пути – Иван Сергеевич Исаев, Лидия Михайловна Лукьянова, Павел Фёдорович Машкин, Мария Афанасьевна Студенкова, Галимзян Шакиров, Заслуженный работник железнодорожного транспорта Михаил Яковлевич Стрельцов, Почётные железнодорожники – Анатолий Александрович Мальцев, Григорий Фёдорович Сахалкин, Галина Яковлевна Медведева, а также большая группа работников дистанции имеют другие поощрительные награды МПС, ВСЖД за содействие «Ангарстрою» по сплошной реконструкции узла Тайшет.

Одно оставалось неизменным – на путях станции основная трудоёмкая работа выполнялась монтажниками пути – женщинами. Особенно это было видно после Великой Отечественной войны и в период её реконструкции. Шестидесятые годы подтолкнули руководство МПС обратить серьёзное внимание на существовавший тяжелейший, ручной труд работников путевого хозяйства.

Вместо ручной подбойки путевой решётки, появился автоматический, универсальный гайковёрт, ставший надёжным инструментом работника пути. В отрасли появляются универсальные путевые машины, заменяющие труд путевого работника и другие механизмы по ремонту пути.

В дистанции постепенно обновляется коллектив, теперь на путях мы не видим женщину

с путевым молотком. Произошла замена стрелочных переводов, появились железобетонные армированные шпалы. На сплошную смену пути привлекается специализированное предприятие ПМС-67, имеющая в своём арсенале необходимые механизмы для ремонта.

Прошли годы тяжёлого труда путевого работника, но живут имена людей, которые всю свою трудовую жизнь оставили в нашей памяти. Это бригады В. К. Бачитов, Т. Хисамов, В. Исламов, Б. Гильмудинов, монтажники В. Архипова, З. Красникова, Н. Бурдуховская, А. Дорошенко, Г. Солопова, Т. Махрова, В. Андрейченко, Л. Фёдорова, Т. Лысенко, В. Сучкова, Г. Целикина.

В коллективе дистанции был сплочённый, дружный коллектив работников. Партийная, профсоюзная организации всегда стояли на защите прав людей. Длительное время председателем профсоюзного комитета работал Николай Тимофеевич Абожин, для которого благополучие в коллективе было первоочередной задачей.

Среди старейших работников дистанции надо отметить важнейшую профессию – дефектоскописта. Этот небольшой коллектив является строжайшим контролёром состояния рельсового пути. Длительное время отработали дефектоскопистами Александр Необъявляющий, Виктор Егоров, Павел Ситар, которые бдительно охраняли состояние путевого хозяйства, в котором установлены жёсткие правила по техническому содержанию пути.

В огромном узлом коллективе, одно из ведущих предприятий – вагонное депо Тайшет. Оно практически возникло как самостоятельное предприятие после открытия нового комплекса производства – паровозного депо в 1936 году.

Все здания и сооружения, некогда принадлежавшие эксплуатации, полностью перешли в подчинение вагонного депо.

За короткое время предприятие сумело успешно организовать ремонт подвижного состава: платформ, крытых вагонов, контейнерного устройства.

Но нет худа без добра. Великая Отечественная война 1941–45 годов ускорила процесс формирования коллектива, испытав его на прочность.

Работая над материалом, встретился с одним из старожилов вагонного депо – Николаем Алексеевичем Кочневом.

В 1943 году четырнадцатилетним парнем Николай пришёл работать в вагонное депо. Вместе с ним на предприятии в основном работали мальчишки, пожилые ветераны,

женщины.

Режим работы был для всех работников депо одинаков. Стояла только одна задача – обеспечивать 100-процентный ремонт сменного задания.

Не всегда всё получалось в работе, не было опыта, но рядом всегда был грамотный, душевный и требовательный мастер – Оттев.

Он никогда не повышал голоса, особенно на мальчишек, помогал осваивать профессию, был старшим товарищем и руководителем.

Военные и послевоенные годы основательно сформировали трудовой коллектив депо. Востребованность коллектива в ремонте подвижного состава, обработки вагонного потока в новых парках обслуживания, стабилизировала производственный процесс, ускорила продвижение поездов.

В начале семидесятых годов, в целях развития ремонтной базы предприятия, было построено новое производственное, технически усовершенствованное помещение.

Теперь появилась возможность организовать ремонт вагонов различного назначения: платформ, крытых вагонов, цистерн для перевозки нефтеналива.

Тем временем, грузовой поток через станцию постоянно возрастал. Работают парки приёма и отправления поездов, справляется со своими функциями сортировочная горка. Всё это возможно только при одном условии – производительной работе вагонного депо, которое осуществляло ремонт пассажирских вагонов, безоченный ремонт грузовых вагонов, капитальный ремонт вагонов, депо-ской ремонт вагонов, капитальный ремонт контейнерного парка.

Коллектив справляется с поставленными задачами, хотя были и перебои с запасными частями для ремонта, ощущалась нехватка основной рабочей силы – слесарей по ремонту вагонов.

Принимались меры повышения производительности труда через формы социалистического соревнования. К примеру, под контролем инженера – нормировщика Нины Ефимовны Толкачёвой, в цехах работало 29 бригад, с общим числом 625 человек. Партийная организация, насчитывавшая 96 членов КПСС, активно влияла на все стороны жизни коллектива и в этом была большая заслуга секретаря партийного бюро Тамары Александровны Каутц. Можно назвать некоторых работников депо, которые выполняли и перевыполняли принимаемые на себя социалистические обязательства: В. И. Игольничин, В. Г. Игольничина, А. А. Гучковский, А. Г. Яценко, смена ударников коммунистического труда старших осмотрищиков Павла Ивановича Бычкова и Леонида Дмитриевича Асауленко.

В парках приёма и отправления поездов были высококвалифицированные руководители – Владимир Иванович Остриенок, Валерий Васильевич Сомов, Леонид Титенков, Валерий Демьянович Нагнимедов, Анатолий Иванович Городков.

Руководили производственным процессом Борис Яковлевич Бондаренко, главный инженер, начальники депо – Яков Алексеевич Бойко, Анатолий Шумилов, председатель профсоюзного комитета Михаил Сергеевич Кушков.

Прошли былые времена, когда коллектив вагонного депо занимал призовые места в социалистических соревнованиях, развивался технически и никогда не был препятствием для грузового потока через станцию по всем четырём направлениям. События августа 1991 года обернулись для предприятия беспределом.

Реформы в вагонном хозяйстве привели к резкому сокращению ремонта вагонов по различным циклам.



Кочнев Николай Алексеевич

Ощущается острая нехватка слесарей в парках по обработке поездов, да и того коллектива, который нёс передовую вахту социалистического соревнования уже нет.

Тайшетское отделение ВСЖД в июле 1974 года Постановлением ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О строительстве Байкало-Амурской магистрали» включало в себя мощную реконструкцию узла Тайшет, дальнейшее развитие железнодорожной магистрали по северному направлению.

Работу по её проектированию поручают двум институтам – Томгипротранс и Харгипротранс, а исполнителем проекта «Ангарстрой» Министерства транспортного строительства ГлавБамстроя во главе с начальником Героем Социалистического труда Ф. В. Ходаковским.

Для более оперативного руководства производством работ по развитию станции Тайшет и северного хода железной дороги, Министерство путей сообщения принимает постановление о переводе Нижнеудинского отделения дороги в город Тайшет, с новыми полномочиями управления и названием «Тайшетское отделение дороги».

Перевод отделения выполняет молодой, энергичный, высококвалифицированный специалист, начальник Нижнеудинского отделения дороги Геннадий Матвеевич Фадеев, будущий министр путей сообщения России.

Время на перевод отделения в Тайшет отводится очень мало. Исполняют и организуют все работы начальник отдела гражданских сооружений отделения дороги Павел Васильевич Кузнецов, начальник отдела кадров отделения Лев Николаевич Михальчук. Перед двумя руководителями была поставлена задача – подготовить помещения под отделение дороги. Освобождаются два здания – общежитие по улице Андреева (Берёзовая).

Изыскиваются и другие варианты временного размещения структуры отделения, с последующим их перемещением.

13 января 1975 года в городе появилось «Тайшетское отделение ВСЖД» с полным управленческим аппаратом, что позволило в дальнейшем оперативно проводить работу по реконструкции и выполнять производственные планы грузоперевозок, строить жильё, социально-культурные объекты.

Главным подрядчиком для отделения остался «Ангарстрой» и его Тайшетское подразделение – строительное управление № 21, которое для железной дороги и развития города выполняло все важные заказы Тайшетского отделения дороги.

(Продолжение следует)



Бригада мастера пути Тимура Хисамова