

0 74  
История  
фабрик и  
заводов  
Казахстана



П.Осипов  
А.Холодков

# ПЕТРОПАВЛОВСКОЕ ЛОКОМОТИВНОЕ ДЕПО

307223





*История фабрик и заводов Казахстана*

П. Осипов,  
А. Холодков

# ПЕТРОПАВЛОВСКОЕ ЛОКОМОТИВНОЕ ДЕПО

АЛМА-АТА, «КАЗАХСТАН», 1980.

ББК 39 22(2К)  
О-74

ГЛАВНАЯ РЕДАКЦИЯ  
НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

О-74      **Осипов П., Холодков А.**  
Петропавловское локомотивное депо.—Алма-Ата:  
Казахстан, 1980.— 135 с.

Петропавловское локомотивное депо — старейшее, со славными революционными и трудовыми традициями предприятие железнодорожного транспорта Казахстана.

В книге рассказывается об истории депо, о его замечательных людях, о их вкладе в строительство социализма, в научно-технический прогресс на транспорте.

О  $\frac{10801-076}{401(07)-80}$  152-79 0505040000      ББК 39.22 (2К)  
6Т/Каз.

© Издательство «Казахстан», 1980.

307223

На самом севере Казахстана, там, где Транссибирская магистраль пересекает реку Ишим, раскинулся крупный железнодорожный узел Петропавловск, который по праву называют северными воротами республики. Есть на узле предприятия большие и малые, но депо среди них — ведущее. Это и ремонтный завод и эксплуатационная организация по перевозке пассажиров и грузов.

Пять лет (с 1892 по 1897 год) строился великий Сибирский железнодорожный путь и столько же времени сооружалось паровозное депо. Начато оно было на пустыре, верстах в пяти от города. Стены его возводились из тяжелого бутового камня, и, может быть, потому здание получилось по-тюремному серым и угрюмым.

Биография депо богата событиями. Здесь родилась одна из первых в Казахстане социал-демократическая организация, под руководством которой проходили массовые выступления рабочих против гнета и бесправия. Дёповские рабочие активно участвовали в революции 1905—1907 годов. Ядро дёповской большевистской организации не прекращало революционной борьбы даже в самые мрачные годы столыпинской реакции.

С оружием в руках дёповчане устанавливали Советскую власть и героически отстаивали ее завоевания в жарких схватках с белогвардейцами и чехословацкими мятежниками, Колчаком и контрреволюционным кулачеством.

Много ярких страниц вписал коллектив депо под руководством своей партийной организации в славную летопись рабочего класса республики. Здесь на митинге в ноябре 1920 года М. И. Калинин призывал железнодорожников оказать помощь голодающим промышленным центрам России. И рабочие делом ответили на призыв председателя ВЦИКа.

Огромную работу проделал коллектив депо в годы предвоенных пятилеток. Сотни его рабочих активно участвовали во всесоюзном соревновании, следуя примеру Алексея Стаханова и Петра Кривоноса, стали ударниками, первоклассными мастерами социалистического труда.

В годы Великой Отечественной войны более тысячи депо-чан сражались на фронтах с немецко-фашистскими захватчиками, а те, кто оставался в тылу, — пенсионеры, подростки и женщины обеспечивали перевозки военных грузов и построили бронепоезд, который с боями прошел путь от Сталинграда до Берлина.

В послевоенные годы коллектив депо много раз выступал инициатором ценных начинаний, получивших поддержку на железных дорогах страны. Здесь испытывались первые отечественные тепловозы серии ТЭ-3, рождались новые методы их эксплуатации, ремонта и восстановления тепловозных узлов и агрегатов, проводились дорожные технические конференции, семинары и школы по изучению передового опыта. Благодаря высокоэффективной работе депо Петропавловское отделение железной дороги в течение многих лет добивалось самой высокой производительности труда и самой низкой в стране себестоимости перевозок.

Не узнать теперь тех мест, где когда-то закладывался фундамент первых депо-ских сооружений. Старое депо выглядит неприметным рядом с огромными корпусами новых цехов. Более чем в восемь раз расширились его производственные площади и в 900 раз — размеры перевозок.

А пустыря давно нет и в помине. На много километров вокруг раскинулось станционное хозяйство, а за ним — промышленные предприятия и стройки города. Вокруг депо и на прилегающих к станции улицах поднялись высокие деревья, посаженные еще при жизни старшего поколения железнодорожников, разрослись и совсем молодые тополя и клены. В зеленом наряде весь город, который, как и депо, вырос во много раз и стал крупным промышленным и культурным центром на севере Казахстана.

Город еще до войны перешагнул так называемую полосу отчуждения и соединился с Пристанционным и Рабочим поселками железнодорожников. И город, и железнодорожный узел продолжают расти вверх и ввысь. Многоэтажные постройки начинаются прямо у вокзала и тянутся к центру на север, в сторону Ишима.

На железных дорогах страны за годы Советской власти появилось немало крупных предприятий, где особенно разительны

преобразования, связанные с техническим прогрессом. И на примере Петропавловского депо—среднего по своим размерам и возрасту — особенно наглядно видны эти огромные перемены.

В этой книге рассказывается лишь об основных, наиболее важных этапах пути, пройденного коллективом депо с момента его возникновения и до наших дней, говорится о замечательных людях, чья творческая мысль и трудовая доблесть приумножили славу передового предприятия. Многие из них и сегодня продолжают работать здесь.

Рассказывается также и о том, как революционные, боевые и трудовые традиции, опыт ветеранов, людей старшего поколения помогают молодым железнодорожникам успешно претворять в жизнь решения XXV съезда КПСС, добиваться досрочного выполнения заданий десятой пятилетки.

## ВСЕ НАЧИНАЛОСЬ С ДОРОГИ

Участок железной дороги от Кургана до Омска в пятьсот с лишним верст вступил в эксплуатацию в 1894 году, когда основные сооружения—паровозное депо, вокзал, ремонтные мастерские и т. п.—еще не были полностью достроенными. Петропавловское паровозное депо было самым крупным на этом участке магистрали.

Как только по новой дороге пошли первые поезда, началось усиленное заселение Сибири. Появляется рабочий класс. Многие рабочие депо, станции, путейских околотков прибыли, а многие были высланы властями сюда из европейской части России. Это в известной мере усилило и ускорило революционный процесс и распространение передовых идей из центров революционного движения по всей стране. «Правительство, построив Сибирскую железную дорогу, само водворило в Сибирь революционное движение»,—говорилось в одной из прокламаций Сибирского социал-демократического союза<sup>1</sup>.

24 августа 1894 года со стороны Кургана к дощатому перрону станции Петропавловск подкатил паровозик с несколькими классными вагонами. Как свидетельствуют материалы деповского музея, в честь этого знаменательного события дружно грянул «Встречный марш» в исполнении оркестра Сибирского казачьего войска, а ликующая публика бросала букеты полевых цветов в раскрытые окна и двери вагонов. Чтобы привлечь пассажиров и убедить местное население в преимуществе нового ви-

<sup>1</sup> Сибирские корреспонденции в ленинскую «Искру». Иркутск, 1939, ст. IV.



У здания Петропавловского депо. 1896 год.

да транспорта, в первый день пуска дороги желающих возли бесплатно.

Открытие движения по новой железной дороге внесло серьезные изменения в жизнь Петропавловска. Здесь открылись отделения столичных банков и торгово-промышленных фирм, крупные магазины московских, казанских и других купцов. Город быстро превращался в крупный по тем временам экономический и культурный центр.

По переписи 1897 года Петропавловск по числу жителей стоял среди городов Казахстана на четвертом месте и насчитывал около 20 тысяч. В городе росло число промышленных предприятий и других заведений. Правда, в большинстве своем это были мелкие фабрики и заводы с малым числом рабочих. Основной же костяк рабочих формировался на железнодорожном узле — в депо. Среди железнодорожников были пролетарские, полупролетарские слои, служащие, представители интеллигенции.

По примеру центральных районов России администрация дороги создавала своеобразную элиту рабочих с наделом. Некоторым из них отводились в аренду небольшие земельные участки и выдавались ссуды на постройку собственных домов. При этом в договоре оговаривалось, что при выезде хозяин дома мог его



продать только железнодорожнику. Так на южной стороне станции в полосе отчуждения возник Рабочий поселок.

В первые годы в депо насчитывалось 200—250 рабочих, из которых почти половина была занята в железнодорожном движении, а остальные — на ремонте паровозов. Рабочий день длился 12 часов с получасовым перерывом на обед, по фактически работали больше, особенно паровозные и кондукторские бригады.

Люди постоянно находились в задымленных цехах. Чтобы пройти из одного конца депо в другой, даже днем приходилось пользоваться факелом. Охрана труда и техника безопасности отсутствовали. В 1904 году на 100 рабочих и служащих железной дороги приходилось происшествий, оканчивающихся смертью, в четыре раза больше, чем на промышленных предприятиях. Особенно много несчастных случаев перед 1905 годом было на Сибирской железной дороге<sup>1</sup>.

В отношении рабочих и низкооплачиваемых служащих царил произвол. В соответствии с действующими правилами они не могли отказаться от сверхурочного труда и работы в праздничные дни, от командировок на другие железные дороги или станции. Администрация штрафовала за несвоевременную явку на работу, за отлучку без разрешения, за неверное сообщение домашнего адреса или потерю расчетной книжки, за «дерзость» начальству и уклонение от службы под предлогом болезни и многое другое. Размер зарплаты рабочих систематически снижался, зато росли цены на продукты питания, одежду, квартирная плата. Так, за 1903—1907 годы «на Омско-Петропавловском участке Сибирской железной дороги цены на мясо выросли на 25 процентов, на муку пшеничную — на 28, ржаную — на 44, пшено, крупу и картофель — на 50; квартирная плата повысилась на 50, цена дров — на 24 процента»<sup>2</sup>.

Эксплуатационные возможности железной дороги использовались слабо. В среднем ежедневно курсировало всего шесть поездов, весом не более 500 тонн каждый. Пассажирские поезда ходили только три раза в неделю. Техническая скорость грузовых поездов не превышала 14 верст в час, пассажирских — 20.

Первые отечественные паровозы, изготовленные Коломенским паровозостроительным заводом и работавшие на Сибирской железной дороге, имели три пары колес, потому их и называли «русачками-трехпарками». Выглядели они причудливо.

<sup>1</sup> *Пушкарева И. М.* Железнодорожники России в буржуазно-демократических революциях. М., 1975, с. 67.

<sup>2</sup> *Асылбеков М. Х.* Железнодорожники Казахстана в первой русской революции (1905—1907 гг.). Алма-Ата, 1965, с. 66, 67.

Вместо кабины у них имелся лишь ветровой козырек. Первые товарные вагоны грузоподъемностью по 10—12 тонн с деревянными колесными центрами и железными бандажами напоминали крестьянские телеги. Соединялись вагоны между собой цепями.

Техническое состояние железной дороги в первые годы ее эксплуатации было настолько низким, что сразу же за окончанием строительства приступили к реконструкции всего ее хозяйства. Рельсы легкого типа заменялись на более мощные. Началось строительство разъездов, укрепление пути, деревянные мосты заменялись каменными и железными.

Отечественные заводы в 1904—1905 годы поставили дороге паровозы серии «Щ» и «Д» с лучшими чем у «русачка» тяговыми и скоростными характеристиками. Однако и после существенной реконструкции общее положение на дороге улучшилось не намного. Средняя скорость по-прежнему не превышала 12—15 верст в час; на станциях в ожидании отправки под открытым небом скапливались миллионы пудов грузов. И тем не менее дорога, хотя и медленно, но развивала и совершенствовала свою материально-техническую базу.

И в те далекие годы в депо работали машинисты, которые показывали высокое профессиональное мастерство. Например, в 1904 году машинист М. С. Кочнев провел пассажирский поезд из Петропавловска в Омск за восемь часов вместо двенадцати с половиной согласно техническим нормативам. В этом поезде к месту назначения ехал новый Верховный главнокомандующий Маньчжурскими армиями генерал Гродеков, который за сверхскоростной рейс наградил машиниста медалью.

М. С. Кочнев был не только хорошим машинистом, но и активным участником революционных событий, являлся членом организации РСДРП. Он принимал деятельное участие в становлении и укреплении Советской власти. Прожил он более 90 лет, из них 75 работал и до последних дней вел подробный дневник о событиях в Петропавловске. Ряд бесспорных фактов из записей Михаила Степановича используется в данной книге.

Излюбленным местом отдыха деповчан служил перрон станции. В буфете и залах ожидания вокзала, построенного в 1904 году, — по тому времени одно из крупных и самых красивых зданий города — назначались встречи, обсуждались новости политической жизни.

История становления и развития городской партийной организации относится к началу XX века, когда в Петропавловске организовался марксистский кружок, в состав которого входили в основном рабочие депо. В создании и организационном укреп-

деяни этого кружка большую роль играл «Сибирский союз» и Омский комитет РСДРП.

Из омских, курганских и челябинских главных железнодорожных мастерских в Петропавловск часто направлялись рабочие. В числе их оказывались члены социал-демократических кружков, групп и организаций РСДРП. Они и местные политические ссыльные положили начало первым марксистским кружкам в депо. По поручению Омского комитета их создавали в депо А. В. Федулин, А. И. Фыги, Н. Васильев, М. Казачков, М. Козин и другие. Первоначально в кружках проводили беседы о событиях государственного и местного характера, читали газеты и обменивались мнениями по поводу прочитанного. Затем кружки приступали к изучению работ В. И. Ленина, его статей в газете «Искра», проекта Программы РСДРП, произведений К. Маркса, Ф. Энгельса, Г. Плеханова и других марксистов<sup>1</sup>. Полученные знания кружковцы несли в рабочие массы, активно разъясняли антивародную сущность русско-японской войны, распространяли прокламации и другую нелегальную литературу.

Развитие рабочего движения и опыт соседних Омской и Курганской социал-демократических организаций указывали деповчанам на необходимость перехода от кружковой раздробленности к созданию единой революционной организации. Постепенно мелкие марксистские кружки объединяются, и в 1904 году в депо работает один объединенный социал-демократический кружок, в котором насчитывалось несколько десятков членов. Его возглавлял бежавший из ссылки бывший вольнослушатель Томского технологического института Г. С. Нагор-



Один из создателей марксистского кружка в депо М. Н. Казачков.

<sup>1</sup> Госархив Омской области (далее—ГАОО), ф. 290, оп. 1, д. 92, «в» лл. 20—28; «Справочник по г. Петропавловску Актмолинской губернии на 1925 г.», «Изд-во газеты «Мир труда», с. 12, 13.

ничевский. Здесь, в Петропавловске, Георгий Северинович работал десятником службы пути<sup>1</sup>.

В связи с началом русско-японской войны социал-демократы усилили среди рабочих дело, солдат и местного населения разъяснительную работу о ненужности войны для трудящихся. В большом количестве распространялись большевистские прокламации. Так, в мае 1904 года на станции Петропавловск часто разбрасывались прокламации «Первое Мая», «К солдатам» и другие.

Активная деятельность местных социал-демократов нашла отражение даже в политическом обзоре за 1904 год, составленном помощником начальника Омского жандармского управления. Он докладывал, что «малочисленность репрессивного аппарата у жителей развивает крайне либеральное направление и социальные состояние г. Петропавловска далеко не соответствует патриотическому духу коренного русского общества»<sup>2</sup>. Далее в отчете указывалось, что в уезде наблюдается массовая политическая неблагонадежность.

Для укрепления организации партийными кадрами в 1905 году «Сибирский союз» направил в Петропавловск профессионального революционера Иордана<sup>3</sup>. Социал-демократы усиливают агитационно-пропагандистскую работу среди железнодорожников, готовя их к решающим схваткам с самодержавием.

Общезвестно огромное значение в жизни партии III съезда РСДРП, состоявшегося в апреле 1905 года. «Сибирский союз» и его комитеты РСДРП, располагавшие печатной техникой, широко вели агитацию среди населения, информируя его о программах документов съезда, призывая к борьбе с самодержавием и эксплуататорами.

После январских стачек, вызванных кровавой расправой царизма, которые В. И. Ленин назвал «школой войны» против гнета капиталистов<sup>4</sup>, выступления железнодорожных рабочих в Сибири, в том числе и в Петропавловске, заметно усиливаются. Так, в мае 1905 года смазчики депо совместно со своими коллегами из Кургана и Омска предъявили управлению Сибирской железной дороги ряд требований экономического характера. Многие из них были удовлетворены<sup>5</sup>. В стачечную борьбу втягивались все новые и новые отряды железнодорожников. Наклад этих боев привел к тому, что движение поездов на отдельных участках дороги было остановлено. Только к 20 августа с

<sup>1</sup> ГАОО, ф. 270, оп. 1, д. 109, лл. 247—249.

<sup>2</sup> Там же.

<sup>3</sup> ЦГАОР, ф. 533, д. 552, лл. 10, 12 (копия).

<sup>4</sup> Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 4, с. 296.

<sup>5</sup> Асылбеков М. Х. Указ. работа, с. 124.

помощью войск удалось подавить очередную забастовку<sup>1</sup>. Августовская стачка рабочих Сибирской железной дороги сыграла важную роль в мобилизации рабочих на революционные выступления.

Подъем революционной борьбы трудящихся города, и в первую очередь его костяка — рабочих-железнодорожников, которые готовились к всеобщей октябрьской забастовке, требовал дальнейшего организационного укрепления местной социал-демократии, повышения ее политической и организаторской деятельности.

В 1905 году Омский комитет РСДРП направил в Петропавловск в качестве профессионального руководителя талантливого оратора и пропагандиста И. С. Ружейникова. С его приездом началась новая глава в революционной деятельности железнодорожников. Под его руководством проводились массовые митинги, собрания, активизировалась внутрикружковая и групповая работа в депо и на других предприятиях города.

В сентябре 1905 года Ружейникову, Нагорничевскому и другим членам руководящего ядра удалось создать в Петропавловске единую социал-демократическую организацию во главе с комитетом из пяти человек<sup>2</sup>. Однако еще долгое время эта организация именовалась группой РСДРП, входившей в Омский комитет на правах его отделения, а через него и в «Сибирский союз» РСДРП.

Местные социал-демократы с помощью Омского комитета наладили регулярное издание и распространение среди рабочих депо своих собственных воззваний и листовок тиражом в две тысячи и более экземпляров.

Стаечная борьба железнодорожников России усиливалась настолько быстро, что к 12 октября 1905 года забастовкой были охвачены почти все крупные железнодорожные узлы России. Бастовали железнодорожники Челябинска, Омска, Кургана. На станции Петропавловск 17 октября объявили забастовку 200 рабочих депо. Они вывесили у главного входа на предприятие красный флаг, а сами с развернутыми стягами и пением революционных песен направились на центральную площадь города. Полицейские не смогли справиться с забастовщиками и запросили на помощь войска, которые заняли депо<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> *Пушкарева И. М.* Железнодорожники России в буржуазно-демократических революциях. М., 1975, с. 103.

<sup>2</sup> *Пазмурный П.* Большевики Казахстана в революции 1905—1907 годов. Алма-Ата, 1976, с. 29.

<sup>3</sup> ГАОО, ф. 270, оп. 1, д. 109, лл. 428, 430, 431.



Политическая демонстрация, организованная группой РСДРП  
(октябрь 1905 г.).

На требование местных властей и администрации депо немедленно приступить к работе был дан дружный ответ: «Приступим работать, когда начнут омские рабочие»<sup>1</sup>.

Забастовка шла дружно, движение поездов на станции замерло. Только на телеграфе пытались продолжать работать, но члены организации РСДРП М. Александров и М. Соловьев остановили передачу телеграмм.

19 октября на общем собрании рабочих депо было решено по примеру омичей выработать свои политические и экономические требования к железнодорожной администрации. От каждой службы предлагалось избрать своих представителей. 22 октября подготовленные проекты требований были обсуждены на общем митинге рабочих и служащих станции. Участники собрания вынесли решение не приступать к работе до полного удовлетворения выработанных требований. Принятый на собрании документ так и назывался: «Требования рабочих и всех служащих станции Петропавловск, подлежащие немедленному удовлетворению». Собрание избрало специальный комитет во главе с председателем, которому поручалось взять руководство движением поездов в свои руки. Сохранились «наряды движения» на 23—24

<sup>1</sup> ГАОО, ф. 270, оп. 1, д. 200, л. 113.

октября 1905 года, составленные и подписанные М. Кочневым и другими членами этого комитета<sup>1</sup>.

Жандармы и полиция использовали все средства для борьбы с революционным движением в депо — штрафы, физические расправы, аресты и ссылки. В целях охраны рабочих собраний и митингов от полиции и жандармов, выявления провокаторов, для успешного распространения нелегальной литературы организация РСДРП создала боевую дружину, в состав которой вошли: И. Коваленко, Г. Соколов, М. Александров, М. Казачков, П. Лидовский, В. Домпиков и другие представители железнодорожного пролетариата. Все дружинники были вооружены револьверами, железными тростями<sup>2</sup>. В ряды дружины, состоявшей главным образом из деповчан, вскоре вступили станционные телеграфисты братья Шпрыгины, Бочагов и другие<sup>3</sup>. В период Всероссийской стачки железнодорожники Сибири явочным путем захватили власть, отстранив администрацию дороги от управления транспортом.

Перебуганные всевозрастающей борьбой железнодорожников царские чиновники 12 октября провели экстренное совещание у председателя Совета министров, которое рекомендовало срочно сообщить всем железнодорожным служащим, что правительством будут приняты решительные и безотлагательные меры по улучшению их быта<sup>4</sup>. Это была очередная уловка самодержавия, ибо у него в тот момент не было необходимых сил, чтобы подавить выступление масс. Последующие события подтвердили истинные цели этой уловки.

Сначала царизм пытался покончить со стачкой вооруженной силой, но революция продолжала развиваться. Перебуганный царь пошел на некоторые конституционные уступки, чтобы сначала расколоть силы революции, а затем покончить с ней. 17 октября 1905 года был опубликован «высочайший манифест о даровании» народу «свободы и конституции», о созыве Законодательной думы, в которую предусматривалось допустить представителей рабочих и крестьян с оговоркой: «по мере возможности». В октябре силы борющихся сторон сравнялись, — отмечал В. И. Ленин. — «Царизм уже не в силах подавить революцию. Революция еще не в силах раздавить царизма»<sup>5</sup>.

Опубликование царского манифеста вызвало ликование у буржуазии. Одобрительно отнеслись к нему и меньшевики, заяв-

<sup>1</sup> ГАОО, ф. 270, оп. 1, д. 200, лл. 91 и 96, 99, 100.

<sup>2</sup> «Мир труда», 1925, 1 декабря.

<sup>3</sup> ГАОО, ф. 270, оп. 1, д. 180, л. 40.

<sup>4</sup> «Всероссийская политическая стачка», ч. 1, с. 213—214.

<sup>5</sup> Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 12, с. 28.

вившие, что главная цель революции — введение конституционного режима — достигнута. Только большевики разоблачали лживый, лицемерный характер манифеста. Петропавловская группа РСДРП возглавила массы трудящихся на борьбу за истинные права и свободу трудового народа. К очередной демонстрации, которая была намечена на 23 октября, железнодорожники готовились тщательно.

Как известно, в ходе подготовки и в период Всероссийской Октябрьской политической стачки на Сибирской железной дороге пропускались в основном только воинские эшелоны с Дальнего Востока. В эти бурные октябрьские дни курсировали еще и рабочие поезда, в которых ездили рабочие-железнодорожники для обмена опытом революционной борьбы. Так, 22 октября, когда в депо Петропавловск шло собрание, на котором обсуждался план проведения политической демонстрации, на станционных путях остановился поезд, следовавший из Челябинска в Омск. В нем ехали делегаты бастующих рабочих Челябинска и Кургана. От различных железнодорожных служб Петропавловска было избрано три делегата И. А. Петропавлов, Т. С. Тендитник, И. И. Бойко<sup>1</sup>. Паровоз, увенчанный большим красным флагом с надписью «Да здравствует свобода!»<sup>2</sup> и украшенный по бокам красными флагами, 23 октября прибыл в Омск. По материалам жандармерии, его прибытие усилило борьбу омских железнодорожников и забастовка приобрела еще больший размах.

Отправив своих делегатов специальным поездом в Омск для обмена опытом революционной борьбы, деповчане на следующий день возглавили политическую демонстрацию в городе.

Участники революционных событий 1905—1907 годов и октябрьской манифестации рассказывают: «Когда 23 октября мы (железнодорожники) построились в ряды, с красными знаменами и, распевая революционные песни, пошли по главной улице г. Петропавловска, то недалеко от здания бывшей почты нас встретила рота пехоты с винтовками на изготовку. Студент Нагорничевский выкрикивает: «Товарищи, держитесь спокойно — не оскорбляйте солдат». Демонстранты остановились. Начались переговоры. Полицеймейстер, опасаясь, как бы солдаты не перешли на нашу сторону, распорядился увести солдат в казармы»<sup>3</sup>.

Демонстранты двинулись на Соборную площадь, где начали выступать ораторы.

<sup>1</sup> Омский облпартархив, ф. 19, оп. 11, д. 14, л. 32.

<sup>2</sup> Там же, д. 8, л. 42.

<sup>3</sup> «Мир труда», 1925, 22 декабря.



24 октября 1905 года забастовка железнодорожников в Петропавловске окончилась поражением, но трудно переоценить ее значение. Рабочие на опыте убедились, что если они будут хорошо организованы, сплочены и выступать дружно, то победа будет на их стороне.

Не успели власти восстановить в полном объеме движение на Сибирской дороге, как 16—17 ноября выступили телеграфисты. К их забастовке присоединялись связисты одного города за другим. Примкнули к ней и петропавловские почтово-телеграфные работники. На призыв I Всероссийского съезда работников почты и телеграфа, проходившего в ноябре 1905 года в Москве, они в своей телеграмме сообщали, что «собрание служащих Петропавловской почтово-телеграфной конторы с восторгом прочло вашу депешу на имя графа Витте! Ура! Радуемся Вашей стойкости»<sup>1</sup>. С 19 ноября в городе были закрыты все почтово-телеграфные учреждения<sup>2</sup>.

Для быстрейшего прекращения забастовки начальник Сибирской железной дороги 29 ноября 1905 года дал указание всех бастующих телеграфистов уволить с работы<sup>3</sup>. Однако борьба не прекращалась. В этом убеждаешься, читая донесение начальника Омского жандармского управления в департамент полиции «О революционном движении на Сибирской железной дороге в ноябре — начале декабря 1905 года». Он писал: «Волнение, революционное движение среди служащих (Сибирской) дороги и рабочих не уменьшаются, достигают апогея». «...Вооружаются и призывают к общему вооруженному восстанию, низвержению царя, правительства, с подчинением им администрации дороги... Военная охрана является фикцией... агитация среди войск (в) полном разгаре. Гарнизоны (в) городах... ненадежны»<sup>4</sup>.

Перешуганное самодержавие 29 ноября 1905 года предоставило местным властям право введения военного положения на железных дорогах, почте, телеграфе. Министр путей сообщения в очередном приказе предлагал уволить всех, кто к 7 декабря был в составе комитетов и бюро, всех выборных, делегатов и вообще всех, на кого укажет жандармерия<sup>5</sup>.

Выполняя указания царя и распоряжение его правительства, генерал-губернатор Степного края требовал от воинских частей «раздавить крамолу действием оружия, чтобы не оставалось

<sup>1</sup> «Сибирские вопросы», 1910, № 48, 49, с. 76—80.

<sup>2</sup> ЦГА КазССР, ф. 369, д. 891, лл. 12—14.

<sup>3</sup> «Сибирские вопросы», 1910, № 50—52, с. 135.

<sup>4</sup> Высший подъем революции 1905—1907 гг. Документы и материалы, ч. II. М., 1955, с. 892.

<sup>5</sup> Пушкарёва И. М. Указ. работа, с. 233.

пищи ни для военных, ни для гражданских судов»<sup>1</sup>. В соответствии с новым указом царя от 4 января 1906 года в Акмолинской губернии было введено военное положение.

Жизнь полностью подтвердила правильность большевистской характеристики манифеста. Одной рукой царь «даровал» свободу, а другой старался удушить революционный народ. 1906 год ознаменовался жестоким полицейским террором. В январе—феврале 1906 года начались массовые аресты<sup>2</sup>.

В числе первых были арестованы и высланы из уезда в разные концы царской России Г. С. Нагорничевский, И. С. Ружейников, Н. А. Душман, И. И. Бойко, Е. А. Анучин, В. А. Дерюгин, И. А. Петропавлов, И. А. Шалимов, М. К. Томашевич, П. Ф. Мелешкин, И. А. Коваленко, В. И. Колющенко, Т. С. Тендитник, М. И. Соловьев, В. Ф. Говохов, Малиновский (Рохов), С. Э. Стажилов и ряд других<sup>3</sup>. Все они работали на железнодорожном узле, большинство из них являлись членами Петропавловской социал-демократической организации.

С 6 января 1906 года на всей территории Акмолинской области вводится военное положение. Участников революционных выступлений гнали на каторгу, высылали в отдаленные местности. Однако, несмотря на разгул реакции, большевики, оправившись от арестов, продолжали работу по собиранию сил, налаживанию связей, сплочению партийной организации. Наиболее быстро восстанавливалась революционная работа в депо.

Действуя в подполье, партийная организация депо заботилась о конспирации и принимала меры предосторожности.

9 мая 1906 года на одном из рабочих собраний партийная организация предложила обсудить вопрос о пополнении боевой рабочей дружины<sup>4</sup>. Участники собрания признали желательным иметь в ее составе лучших своих представителей, как членов РСДРП, так и беспартийных. Вскоре дружина стала насчитывать 38 человек, 34 из них были железнодорожники. Руководителем дружины был избран член организации РСДРП, рабочий депо Лука Пиотровский. Однако, несмотря на соблюдение условий нелегальной работы, жандармским ищейкам удалось напасть на след дружины и многие ее участники были арестованы.

В 1906 году под руководством организации РСДРП в депо создается первый здесь профсоюз, а к сентябрю того же года в

---

<sup>1</sup> «Невский сборник», вып. I, Спб., 1906, с. 183.

<sup>2</sup> ГАОО, ф. 270, оп. 1, д. 158, л. 85.

<sup>3</sup> Там же, д. 53, лл. 64—69.

<sup>4</sup> ЦГА КазССР, ф. 64, оп. 1, д. 5760, л. 114.

его рядах пасчитывалось уже 210 членов<sup>1</sup> (каждый второй рабочий депо).

Существование профсоюза железнодорожников подтверждено жандармскими документами. При обыске у члена Петропавловской организации РСДРП, токаря депо Михаила Вашина, жандармы захватили «каталог книг и две тетради, указывающие на существование подпольной библиотеки и профсоюза рабочих депо Петропавловск»<sup>2</sup>.

В октябрьские дни 1905 года отдельные кондуктора, смазчики и некоторые другие железнодорожники не только не выступали с основной массой рабочих, но и пополнили из своей среды черносотенные организации типа «Союз русского народа» и «Союз Михаила Архангела». Тогда участники забастовки ответили на штрейкбрехерство кондукторов и других своим осуждением и презрением. Это быстро образумило штрейкбрехеров. В июле 1906 года местная организация РСДРП выпустила тысячным тиражом специальную листовку «Ко всем». В ней разъяснилось, что рабочие не держат зла на кондукторов и других граждан, которые по своей доверчивости попали под влияние черносотенцев и, осознав свою ошибку, порвали с ними. Их призывали теснее сомкнуть ряды и разрушить планы царских холоуев.

Как показали дальнейшие события, в Петропавловске не только кондуктора, но и другие слои горожан под руководством рабочего класса вступали в общую борьбу с самодержавием.

Большое воспитательное и революционное воздействие на массы оказывала организация встречи поездов, в которых вели в Сибирь на каторгу политических ссыльных. Под руководством местной организации РСДРП встреча поездов с ссыльными была хорошо отлажена и имела большой успех, хотя проведение этой формы революционной работы было сопряжено с большим риском для ее участников. Так, 7 августа 1906 года на рабочих депо, возвращавшихся с проводов политических заключенных, напала группа пьяных солдат и учинила зверское избиение. В результате этого 20 человек получили ранения.

На другой день к работавшим железнодорожникам около депо подошли солдаты и после вопроса: «Зачем вы тут собрались?» — ранили палками двух рабочих: одного — в бок, другого — в грудь. Поводом, как говорят, послужил красный сигнал

<sup>1</sup> Омский облпартархив, ф. 19, оп. 12, д. 1, лл. 1—29; Омская организация РСДРП в первой русской революции (1905—1907 гг.). Омск, 1956, с. 154.

<sup>2</sup> ГАОО, ф. 270, оп. 1, д. 218, л. 179.

ный флажок, который выставляется обыкновенно при работе на пути<sup>1</sup>.

Но утверждению участника этих событий П. Трубицина, сильно пострадавшими оказались слесари депо Кашии, Охоцкий, ученик слесаря Грибов и медник Шехстенко. Кашии и Шехстенко вскоре от ран умерли в больнице<sup>2</sup>. Эти события привели в движение широкие слои рабочих, служащих Петропавловска. В ответ на новое злодеяние рабочие начали забастовку.

19 августа 1906 года под руководством партийной организации в депо состоялось рабочее собрание, на котором присутствовало сто человек. Они обсудили положение политического момента и выработали меры для сплочения масс па борьбу с самодержавием. Принятая собранием резолюция характеризует партийную организацию как последовательно большевистскую, боеспособную и правильно понимающую цели и задачи пролетариата<sup>3</sup>.

В сентябре 1906 года депоичане завязали стачечный бой с администратцией, потребовав от нее принять на работу всех возвратившихся из ссылки бывших рабочих депо, многие из которых являлись членами местной организации РСДРП. Первоначально начальник депо категорически отказывался принять на работу вернувшихся участников забастовки 1905 года. Однако упорство и стойкость рабочих вынудили его изменить свое решение.

Большое значение для дальнейшего развития революционной работы и укрепления городской партийной организации сыграла Западносибирская конференция социал-демократических организаций, проходившая с 11 по 15 сентября 1906 года в Омске. В ее работе участвовали три делегата от Петропавловской организации РСДРП: Е. Анучин, И. Крылов, Б. Маркошь, двое из них — представители депо. В соответствии с принятыми решениями партконференции петропавловская социал-демократия строила свою работу.<sup>4</sup>

В октябре 1906 года партийная организация РСДРП обратилась к рабочим депо и других предприятий со специальной листовкой. В ней отмечалось, что царское правительство от увещаний и обещаний народу перешло к вооруженному подавлению выступлений рабочих. Любой ценой оно стремится удержать власть в своих руках. «Чтобы вырвать власть у самодержавия, — говорилось в листовке, — нам нужно свергнуть царское правительство. Это можно сделать только путем вооруженного восстания.

<sup>1</sup> ГАОО, ф. 270, оп. 1, д. 169, л. 401.

<sup>2</sup> Северо-Казахстанский облмузей, ф. 1, оп. 2, д. 123, л. 66.

<sup>3</sup> ГАОО, ф. 270, оп. 1, д. 169, л. 416.



Участник революционного движения и борьбы за установление Советской власти **Е. А. Анучин.**



Руководитель организации РСДРП в Петропавловске в 1907 году **В. В. Куйбышев.**



Начальник первого в городе отряда Красной гвардии **И. А. Суворин.**



Участник революции 1905—1907 годов и борьбы за Советскую власть **Ф. П. Кочкарев.**

Товарищи! Организуйтесь в боевые дружины, добывайте оружие и по первому призыву Российской социал-демократической рабочей партии, в ее рядах и под ее знаменем, выступайте на борьбу за всенародное Учредительное собрание, за демократическую республику, за мир, равенство и справедливость — за социализм»<sup>1</sup>.

В условиях парастания революционной борьбы и возросших задач партийная организация ощущала недостаток в профессиональных кадрах. По этой причине партийный комитет неоднократно обращался в Омский комитет РСДРП с просьбой о присылке кадровых работников партии. Удовлетворяя эту просьбу, Омский комитет направил в Петропавловск в качестве руководителя профессионального революционера Ф. Г. Виноградова-Ягодина (партийная кличка Степанчик и Костя). В своих воспоминаниях Филипп Гаврилович пишет: «Я поселился на станции (Петропавловск. — *Прим. авт.*) с рабочими Василием, Беллевым и Степаном... Жившие со мной товарищи мне усиленно помогали. Уже 9 января 1907 года они устроили прямо на запасных путях в пустом вагоне собрание, посвященное памяти 9 января (имеется в виду 1905 год. — *Авт.*). Было темно и холодно. Несмотря на январский мороз, собралось человек 30 рабочих, и мы провели вечер в беседе по поводу событий 1905 года и нашей тактики в будущем. За этим собранием удалось устроить вскоре другое, в помещении депо. Здесь присутствовало уже более 100 рабочих. Вопрос стоял о возобновлении деятельности профсоюза. Избрали правление, дали ему наказ... затем начали работать и кружки»<sup>2</sup>.

12 февраля 1907 года забастовали омские железнодорожники. Поводом к забастовке послужил циркуляр начальника дороги о сокращении численности рабочих, снижении расценок. К забастовавшим рабочим депо присоединились паровозные и поездные бригады, смазчики. Прекратилось движение товарных поездов. Забастовщиков поддерживали рабочие главных железнодорожных мастерских Омска. Количество участников забастовки увеличилось до 2500 человек<sup>3</sup>. В городе начались митинги, а с 15 февраля Омские мастерские были закрыты.

Из корреспонденции газеты «Голос степи» узнаем, как развивались события в Петропавловске: «Утром 12 февраля началь-

<sup>1</sup> ГАОО, ф. 270, оп. 1, д. 169, л. 628.

<sup>2</sup> Ягодин-Виноградов Ф. По тюрьмам и подпольным типографиям Сибири. Изд-во политкаторжан. М., 1928, с. 77—79.

<sup>3</sup> Революционное движение в Омске в годы первой русской революции (1905—1907 гг.). Сборник документальных материалов. Омск, 1905—1907, с. 213—215.

диком депо было приказано группе рабочих отправиться на станцию Омск для замены бастующих. Тотчас же было созвано собрание всех рабочих депо, которые постановили не выполнять приказа».

Упорство бастовавших железнодорожников Омска и присоединившихся к ним рабочих Петропавловского депо обратило на себя внимание самодержавия. О забастовке заговорили в Государственной думе. Царское правительство в телеграмме генерал-губернатору Степного края 21 февраля 1907 года сообщало, что «государю императору угодно, чтобы вы решительными мерами прекратили в скорейшем времени стачку на железной дороге»<sup>1</sup>.

Местные власти еще с большей энергией обрушили на забастовщиков репрессии. В депо и мастерские прислали слесарями солдат гарнизона, выставили охрану станции. Паровозные бригады направлялись к паровозам под охраной воинов. Руководителей стачки и активных агитаторов арестовали и высылали за пределы губернии.

Вечером 13 февраля во всех цехах депо была вывешена телеграмма начальника дороги, в которой бастующим предлагалось приступить к работе в 6 часов утра 14 февраля. Неявившиеся подлежали увольнению со службы, а зачинщики — наказанию по закону от 14 февраля 1905 года<sup>2</sup>. Это требование властей возымело действие, многие участники стачки вышли на работу.

Ф. Ягодич-Виноградов в своих воспоминаниях указывает, что «на четвертый день вся наша забастовка пошла прахом. Утром по гудку вся рабочая масса хлынула на работу, пикеты наши были смяты, на все убеждения наших товарищей рабочие не отвечали. .

Чтобы сохранить в депо ядро своих, я предложил тем, кто не был сильно «скомпрометирован» этой забастовкой, идти тоже на работу. Пошел на работу Иван Комаров и ряд других товарищей... Таким образом, революционная схватка с царизмом петропавловских рабочих оказалась кратковременной».

После подавления забастовки вновь начались массовые аресты. Уже к вечеру 14 февраля оказались в тюрьме рабочие депо Сушков, Павленко, Васильев, Грипцевич и другие. В архивах жандармского управления имеются списки активных участников революционной борьбы. По одному из них 10 рабочих депо подлежали высылке, по другому — девять рабочих должны были быть немедленно удалены со службы без права поступления

<sup>1</sup> Революционное движение в Казахстане в 1905—1907 гг. Алма-Ата, 1955, док. № 179.

<sup>2</sup> «Степное эхо», 1907, 16 февраля.

в другие мастерские Сибирской железной дороги<sup>1</sup>. Они также были высланы в разные концы России. Руководитель местной организации РСДРП Ф. Ягодни-Виноградов, спасаясь от ищеек жандармерии, выехал в апреле 1907 года в Омск.

Для восстановления разгромленной организации РСДРП и налаживания ее работы в конце мая 1907 года Омский комитет РСДРП направил в Петропавловск Валеряна Владимировича Куйбышева. Он быстро вошел в курс дела и провел активную работу по собиранию революционных сил, восстановлению партийной организации и активизации ее деятельности. Основной костяк городской партийной организации составляли железнодорожники, и В. В. Куйбышев был частым гостем рабочих депо. Он организует собрания, маевки, на отдельных из них присутствует до тысячи человек. За короткий срок В. В. Куйбышев налаживал выпуск листовок и даже газеты, фактическим редактором которой был он сам.

Собрав воедино силы городской партийной организации, Куйбышев развернул кипучую работу по расширению социальной базы революции, вовлекая в нее рабочих промышленных предприятий, торговых организаций, учащуюся молодежь и местную интеллигенцию. Под его руководством была налажена регулярная встреча поездов с направляемыми в Сибирь на каторгу политическими ссыльными. Встречающие передавали ссыльным продукты, деньги, цветы. Нередко эти короткие минуты стоянки поездов встречающие превращали в торжественные проводы заключенных.

Хотя пребывание В. В. Куйбышева в Петропавловской организации РСДРП в качестве руководителя было кратковременным, около месяца (в июне 1907 года он был вынужден скрыться и выехал из города), однако результаты его организаторской работы проявились в ходе последующих революционных выступлений рабочих. В конце 1907 года городская организация РСДРП была разгромлена. Часть ее членов были арестованы и сосланы, другие из-за преследований властей покинули город.

В этой и последующих акциях жандармерии оказала немалую помощь завербованная агентура. Отдельные агенты не только проникли в группу РСДРП, но и вошли в ее узкий актив и выполняли ответственные поручения в партийной организации.

Жестоким режим реакции сильно затруднял деятельность партийной организации; ее ряды стали покидать колеблющиеся или случайные «попутчики», примкнувшие в разгар революции 1905—1907 годов. Но борьба продолжалась.

<sup>1</sup> ЦГА КазССР, ф. 64, оп. 1, д. 5760, л. 114, и об., лл. 121, 122.



Оставшиеся на свободе члены организации РСДРП изменили методы своей революционной работы. Находясь в условиях глубокого подполья, они занимались в основном пропагандой марксизма, проводили индивидуальные беседы, выступали на собраниях легальных организаций. Большевики умело использовали в своей пропагандистской работе тот факт, что 10 сентября 1910 года глава царского правительства П. Столыпин, ожидая в течение нескольких часов поезд на железнодорожном вокзале г. Петропавловска, отказался принять представителей трудового парода, и особенно делегацию крестьян-переселенцев, которых только в Акмолинской губернии скопилось более 100 тысяч. Все они были не устроены местными властями, их положение оказалось крайне удручающим<sup>1</sup>.

После ленских событий 1912 года по всей России начался процесс собирания сил партии, укреплялось руководство на местах, устанавливались постоянные связи с рабочими других предприятий и крестьянами. В 1913 году вернувшийся в Петропавловск из сарыинской ссылки большевик Могилла объединил более 20 деповских членов РСДРП в единую большевистскую организацию<sup>2</sup>. Так возрождались партийная организация железнодорожников.

Новый революционный подъем в России был прерван началом первой мировой войны. Антинародная, империалистическая война, в которую царизм втянул страну, выявила всю гнилость существующего строя, а участвовавшие поражения русской армии приближали час народной революции. Все тяготы затяжной империалистической войны непосильным бременем ложились на плечи трудящихся, положение которых с каждым днем ухудшалось. На железных дорогах был введен военный режим.

Война потребовала от транспорта дополнительных усилий в перевозках людей и грузов для фронта, но из-за технической отсталости и пехватки технических средств транспорт не обеспечивал перевозки в достаточном объеме. Нужна была существенная реконструкция пути, подвижного состава и производственных мощностей.

Используя дешевый труд военнопленных, в конце 1914 года в Петропавловске было начато и в 1916 году закончено строительство третьей секции депо. Это было первое здание с песчано-железобетонным перекрытием длиной почти 100 метров.

---

<sup>1</sup> ЦГА КазССР, ф. 64, оп. 1, д. 5965, л. 72.

<sup>2</sup> Залманов И. П. См.: Методический бюллетень Дома политпросвещения Северо-Казахстанского обкома КП Казахстана. Петропавловск, 1971, с. 37, 38.

Здесь имелось 12 стоек для ремонта паровозов, но более половины их занимались вагонами. В новом здании была построена скатоспускная канава с гидродъемником для паровозных колесных пар, но из-за некомплектности оборудования подъемник не работал, и колесные пары выкатывали вручную, как и в первый год постройки депо.

Железнодорожники, связанные с движением поездов, официально пользовались отсрочкой от мобилизации, но с началом войны большая группа «неблагонадежных» депожан была отправлена на фронт, и ремонтные бригады поредели.

Воинские эшелоны подолгу задерживались на станциях, потому что не хватало паровозных бригад и слесарей по ремонту. Это особенно оцутилось в связи с резким ростом перевозок для фронта. Администрация дороги вынуждена была брать новых, еще необученных рабочих, главным образом, из села и непригодной для военной службы городской молодежи. В этих чрезвычайно трудных условиях деповская партийная организация с большим риском для себя продолжала воспитательную и разъяснительную работу среди молодых рабочих, илениных мажар и австрийцев, которых использовали на строительных и подсобных работах, а позднее — на экипировке паровозов. Укрепляя свои ряды, большевики готовились к новой, еще более трудной борьбе.

Восторженно встретили рабочие депо весть о победе Февральской революции в Петрограде. 2 марта 1917 года в городе состоялся митинг рабочих и солдат местного гарнизона. Его участники приветствовали свержение самодержавия и приняли решение арестовать чипов жандармерии, некоторых офицеров, земского и уездного начальников и других представителей старой администрации, распустили полицию. В тот же день эти решения были претворены в жизнь<sup>1</sup>.

В Петропавловской организации РСДРП до октября 1917 года меньшевики и большевики состояли в одной организации. С укреплением большевистского ядра организации за счет возвратившихся с войны И. Дубынина, В. Трацевского, Залкина, И. Сумина, А. Пехоляка и других фракция большевиков сформировала свою самостоятельную большевистскую организацию РСДРП. Организационный раскол с меньшевиками произошел перед Октябрьской социалистической революцией<sup>2</sup>. Большевики объединились вокруг А. М. Поволоцкого и И. Д. Дубынина, и 16

<sup>1</sup> ГАОО, ф. 662, оп. 1, д. 13, лл. 15, 16.

<sup>2</sup> Партархив Казфилиала ИМЛ, ф. 811, оп. 1, д. 27, лл. 2, 3.

ноября 1917 года в Петропавловске была создана самостоятельная большевистская организация<sup>1</sup>.

Опираясь на революционное творчество масс, Петропавловский Совет рабочих и солдатских депутатов провел ряд революционных мероприятий: ввел восьмичасовой рабочий день, нормирование цен в торговых предприятиях, образовал комиссию для ревизии продовольственных лавок и рабочий контроль.

Чтобы ослабить позиции большевиков в Петропавловске, администрация управления Омской железной дороги, под предлогом экономии средств, распорядилась отозвать семь активных членов совдепа. Однако из-за отказа железнодорожников осуществить этот замысел администрации управления дороги не удалось. С прибытием фронтовиков-железнодорожников, организация большевиков окрепла, а ее влияние на массы железнодорожников резко усилилось. Особо заметную роль в этом сыграли Иван Антонович Сумин и руководитель большевистской группы железнодорожников, паровозный мастер депо Иван Яковлевич Петрушко. Особенно высоким авторитетом пользовался И. А. Сумин. Горожане избирают его пачальником первого отряда Красной гвардии, железнодорожники — делегатом дорожного съезда в г. Омск.

Ставляппики Временного правительства в местных органах власти пытались подавить революционное движение на местах. В ответ на это рабочий класс России под руководством большевиков повел борьбу против Временного правительства. Первым в эту схватку, как и в 1905 году, вступил пролетариат железных дорог. В сентябре 1917 года началась Всероссийская стачка железнодорожников, в которой активное участие принимали железнодорожники Петропавловска. Они продолжали забастовку даже после получения телеграфного указания от соглашательского: Всероссийского исполкома железнодорожников (ВИКЖЕЛЯ) о прекращении забастовки. В эти дни в Петропавловске на рабочих собраниях принимали резолюции с требованием о передаче всей власти в руки Советов, выражалась готовность с оружием в руках защищать Советскую власть<sup>2</sup>.

Неутомимой разъяснительной работой большевики обеспечили переход трудящихся масс Петропавловска на свою сторону. 22 ноября (8 декабря) 1917 года стало днем установления Советской власти в Петропавловске. В жизни трудящихся началась новая глава борьбы за победу социалистического строя.

<sup>1</sup> 1917 год в Казахстане (документы и материалы). Алма-Ата, 1977, с. 193.

<sup>2</sup> Ахметов А. и др. Профсоюзы Советского Казахстана. Краткий исторический очерк. М., 1961, с. 24.

Решение вставных задач потребовало еще большего организационного укрепления партийной организации.

В мае 1918 года делегат петропавловских большевиков, выступая на Западносибирском съезде РСДРП (б), говорил, что к партийной организации после установления в узде власти Советов «примкнула часть темных элементов. После нового года была проведена чистка организации. Примазавшиеся элементы были выкинуты»<sup>1</sup>.

Партийная организация установила строгие правила в вопросах учета и дисциплины. Партийный комитет оповестил всех о том, что «члены партии, не считающиеся с партийной дисциплиной и обязательными постановлениями, будут исключаться»<sup>2</sup>. Однако, несмотря на проведенные меры по очищению рядов парторганизации от нонутчиков, численность организации не только не уменьшилась, а наоборот, постоянно росла. В партию вступали все новые пролетарии. Из 400 членов партии городской организации около 200 коммунистов объединились в подрайонном комитете партии при станции Петропавловск<sup>3</sup>. Таким образом, половину городской парторганизации составляли коммунисты железнодорожного узла. Они возглавили коллектив железнодорожников и личным примером воодушевляли его на борьбу с разрухой и голодом.

В те дни, когда Москва, Петроград и другие промышленные центры России голодали, отрезанные от хлебных районов иностранными интервентами и белогвардейскими бандами, Западная Сибирь оставалась той продовольственной кладовой, а Омская железная дорога — той единственной артерией, по которой должен был поставляться сибирский хлеб.

Но на дороге кончались запасы топлива, и тогда на Анжеро-Судженские копи была направлена делегация железнодорожников, которая добилась ускорения отгрузки угля для паровозных депо Омска, Петропавловска и Кургана. Отправка хлеба в Москву, Петроград, Иваново-Вознесенск возобновилась. Но нелегким был путь продовольственных маршрутов из Сибири. Враги революции делали все, чтобы сорвать доставку хлеба в промышленные центры страны. Эшелоны приходилось отправлять под охраной особых вооруженных отрядов.

Первый маршрут с хлебом революционному Петрограду ушел из Петропавловска 5 января 1918 года. Его сопровождали 30 красногвардейцев-железнодорожников и 40 солдат с двумя пу-

<sup>1</sup> *Пазмурный П., Григорьев В.* Октябрь в Казахстане. Алма-Ата, 1978, с. 194.

<sup>2</sup> Там же.

<sup>3</sup> Там же. с. 195, 196.

леметами. Комендантом поезда был присланный из Петрограда рабочий Путиловского завода Селезнев. Всего в январе 1918 года из Петропавловского уезда было отправлено восемь хлебных эшелонов под усиленной охраной. Всего же было вывезено в голодающие губернии России в январе 1918 года 587 тысяч пудов хлеба, в феврале — 1807 тысяч и марте — свыше 3300 тысяч пудов.

Однако в майские дни 1918 года отправка хлебных маршрутов по Сибирской железной дороге в центр страны была прервана контрреволюционным мятежом чехословацкого корпуса.

25 мая на станции Петропавловск находилось три эшелона чехов, общей численностью около двух тысяч солдат и офицеров. Когда совдenu стало известно о готовящемся мятеже, он предложил их командованию сдать оружие и следовать дальше, но чехи отказались выполнить это законное требование. Находясь в третьем эшелоне чехов французская миссия лицемерно заверяла, что никто не будет выступать против Советской власти, и настаивала пропустить их до Омска для переговоров с генералом Гайдой.

Поскольку железнодорожный путь около станции Булаево оказался разорван на протяжении нескольких километров, решено было отправить миссию в Омск на автомашине в сопровождении члена совдена, рабочего дено И. А. Сумина. Но, не дожидаясь возвращения миссии, чехи внезапно окружили отряды красногвардейцев. Завязался перальный бой. Тревожно гудел в ту ночь деповский гудок, созывая железнодорожников. Продолжался бой несколько часов. К утру 1 июня 1918 года гудок стих, Петропавловск оказался в руках контрреволюции.

Начались аресты. Двадцать работавших в депо венгерских коммунистов, из числа военнопленных, были вывезены за город по направлению разъезда Асаново и расстреляны. На окраине города в Пятном логу мятежники учинили расправу над 22 членами совдена. В числе погибших были железнодорожники П. Ф. Голубев, Ф. П. Кочкарев, Я. Побелянский и И. Коломейченко.

После захвата власти белочехами оставшиеся в городе большевики выпущены были уйти в подполье, чтобы оттуда продолжать борьбу с контрреволюцией, вести разъяснительную и массово-политическую работу.

Недовольство железнодорожников началось с первого же дня прихода к власти так называемого демократического временного Сибирского правительства. В октябре 1918 года оно вылилось в крупную забастовку на многих железнодорожных узлах. В пей наряду с рабочими депо Петропавловск активное участие приняли находившиеся в Петропавловске ремонтники и паровозники

Омского и Барабинского депо. Белогвардейцы расправлялись со всеми, кто хоть как-то выражал свое неповиновение. Особенно усердствовали каратели колчаковского генерал-майора Волкова. В цехах и в конторе дежурного по депо круглосуточно находились офицеры. Они требовали быстрее ремонтировать паровозы и вагоны, отправлять в рейсы воинские эшелоны.

В конце сентября 1919 года, чувствуя приближение конца, колчаковцы погрузили в эшелоны все станочное оборудование депо, весь инструмент. А то, что не могли увезти — взрывали, разбивали, выводили из строя. Успехи Красной Армии в разгроме колчаковских банд вскоре обратили их в беспорядочное бегство на восток.

В те суровые дни все силы, энергии коммунистов, железнодорожников были направлены на то, чтобы уберечь депо-ское хозяйство. И в отдельных случаях это удавалось. Так были спасены от разрушения водонапорная башня, новый корпус третьего депо, стрелки тракционных путей, часть инструмента.

## НА КРУТОМ ПОДЪЕМЕ

Жалкую картину представляло собой депо после бегства колчаковцев. Побитые окна, сорванные ворота. В пустых цехах гуляли сквозняки. Ни одного исправного паровоза, ни одного целого вагона или исправной гидрокосилки. На складах ни пуда топлива<sup>1</sup>. По линии свирепствовала эпидемия тифа.

Коммунисты и руководимый ими беспартийный актив рабочих, выйдя из подполья, мобилизовали все силы на ликвидацию последствий колчаковского хозяйствования. Действенным средством борьбы с разрухой явились коммунистические субботники. В январе—феврале 1920 года ежедневно после окончания трудового дня депо-вчане выходили на общественные работы. Они разгужали дрова и уголь, расчищали железнодорожные пути, ремонтировали паровозы и вагоны. По данным Наркомата путей сообщения в депо Петропавловск в марте, апреле, мае и июне 1920 года в субботниках участвовало 3211 человек<sup>2</sup>. Восстановление нормального движения поездов, включение в работу всех имевшихся паровозов и вагонов было делом государственного значения. Партия направляла на подъем транспорта свои лучшие силы.

Утром 21 ноября 1920 года на станцию Петропавловск прибыл пропагандистский поезд «Октябрьская революция», послан-

<sup>1</sup> Из материалов музея революционной, боевой и трудовой славы депо Петропавловск (далее—из материалов музея дело).

<sup>2</sup> Бюллетень НКПС, 1920, № 101, 31 августа.



Пропагандистский поезд «Октябрьская революция».

ный в Сибирь по заданию В. И. Ленина. Все двенадцать вагонов его были увешаны сатирическими плакатами, лозунгами, транспарантами. Вместе с М. И. Калининым, заместителем наркома путей сообщения Некрасовым и политическим комиссаром Козловым прибыли ответственные работники наркоматов. Люди образно и метко пазвали пропагандистский поезд «ВЦИК па колесах».

В просторном цехе промывочного ремонта депо состоялся митинг. С затаенным дыханием сотни людей слушали доклад об экономическом положении страны и задачах текущего момента. М. И. Калинин просто, доходчиво говорил о том, что глубоко волновало всех: о голоде, о продажах, о трудовой повинности... Всероссийский староста разъяснил сущность исторических событий, происшедших в стране после Великого Октября, липию партии и Советской власти. Участники митинга приняли резолюцию, одобряющую политику Советской власти и обещали приложить все силы к восстановлению железнодорожного хозяйства<sup>1</sup>.

Приезд М. И. Калинина способствовал улучшению работы местных партийных и хозяйственных организаций. А трудности

<sup>1</sup> Из материалов музея депо.

были огромные. Паровозный и вагонный парк оказался по существу полностью выведенным из строя. Сначала его портили железнодорожники, чтобы он не достался Колчаку, потом его уничтожили отступавшие белогвардейцы. Капитального ремонта требовало и деповское оборудование. Всеми работами по восстановлению разрушенного войной хозяйства руководило бюро райкома РКП(б) созданного в то время Железнодорожного района.

В 1921 году сильнейшая засуха оставила без хлеба центральные губернии России. Огромные массы людей хлынули в Сибирь и на север Казахстана. Люди штурмовали пассажирские поезда. Они сходили на крышах, буферах, подножках вагонов. Работа железнодорожных станций и узлов была парализована.

И в этих невероятно тяжелых условиях железнодорожникам предстояло осуществлять перевозки. Но так же, как и раньше, в назначенное время призывно гудел деповский гудок, и измученные голодом рабочие оставляли свои нетопленые квартиры, чтобы начать новый трудовой день. Теперь помимо основного запятия рабочие, месяцами не получая зарплаты, делали зажимки, кастрюли, чайники, кружки, чтобы обменять их в деревню на продукты питания.

В марте 1921 года в Москве состоялся I Всероссийский съезд транспортных рабочих. В речи на этом съезде В. И. Ленин говорил о чрезвычайной важности восстановления оборота земледелия и промышленности и разъяснял, что именно транспорт является материальной опорой для связи между промышленностью и земледелием, подчеркивая, какая большая ответственность падает на трудящихся железнодорожного и водного транспорта, от работы которых в тот момент зависела судьба революции больше, чем от остальных частей пролетариата<sup>1</sup>.

Чтобы выполнить эту труднейшую задачу, транспорту нужен был партийный и политический руководитель. По предложению В. И. Ленина на должность наркома путей сообщения был назначен председатель ВЧК Ф. Э. Дзержинский. С приходом его начинается новая глава в жизни и деятельности социалистического железнодорожного транспорта.

5 января 1922 года Феликс Эдмундович по решению Политбюро ЦК РКП(б) и Совета труда и обороны выезжает в Сибирь. Ему было поручено вывезти из Сибири в течение января — марта 15 миллионов пудов хлебных грузов и до 1,5 миллиона пудов мяса. В те далекие дни по Сибири двигалась всего одна пара пассажирских поездов. Из месяца в месяц объем перевозок про-

<sup>1</sup> Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 43, с. 143.





Ф. Э. Дзержинский — председатель ВЧК и нарком путей сообщения.

довольствия в центр страны снижался. Так, в октябре в среднем прибывало 88 вагонов в сутки, в ноябре — 73, в декабре всего лишь 40—45 вагонов<sup>1</sup>. Хотя на станциях сибирских дорог скопилось много зерна, в 34 губерниях страны миллионам людей нечего было есть и нечем засеять поля<sup>2</sup>.

Подъезжая к Омску, нарком закончил писать обращение к тем, от кого зависел успех или провал правительственного задания — к железнодорожникам.

Из сводки о руководящем составе управления округа Ф. Э. Дзержинский узнал, что из 32 ответственных лишь трое — коммунисты, девять были правыми эсерами, один — монархист, один — учредилец, один — либеральный буржуа и т. д., в общем, около половины принадлежало к враждебным партиям. Понимая, что без знающих и преданных делу социалистического строительства кадров на транспорте работа немыслима, нарком проводит энергичные меры по укреплению командных звеньев кадров<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Захарий С. Наркомизм Ф. Дзержинский. М., 1977, с. 70, 71.

<sup>2</sup> Там же.

<sup>3</sup> Там же, с. 86, 87, 91.

Для отправления скопившихся в большом количестве вагонов с грузами па станции Петропавловск Ф. Э. Дзержинский направляет начальника следственно-экономического отдела полномочного представительства ВЧК по Сибири Чайванова.

Кипучая энергия наркома, активная поддержка местных партийных, советских органов, героический труд рабочих, в том числе и железнодорожников сделали, казалось бы, невозможное. К мартовским дням 1922 года в сутки отправлялось в шесть раз больше вагонов с хлебом, чем в декабре мплувшего года. Маршрут за маршрутом следовали в центр с хлебом, мясом и другими продуктами<sup>1</sup>.

Но какими бы огромными ни были трудности, в результате напряженного труда миллионов людей, постоянных забот партии и правительства о транспорте уже в 1923 году более половины всего подвижного состава железных дорог и около 60 процентов оборудования и технических средств было восстановлено. В. И. Ленин лично занимался вопросами восстановления железнодорожного транспорта, покушкой за границей паровозов, постройкой новых железных дорог, в частности дороги Петропавловск — Кокчетав.

✓Восемь документов, связанных со строительством железнодорожной линии Петропавловск—Кокчетав, подписал В. И. Лениным. Городская партийная организация, коммунисты депо и все железнодорожники узла рассматривали эту стройку как свое кровное дело и оказывали ей постоянную помощь. Машинист М. С. Кочев возглавил на строительстве службу тяги, дежурный по депо А. А. Лапинский руководил работой нового депо, паровозники С. С. Поляков, А. А. Бухайловский, К. М. Кузнецов и многие другие доставляли путевцам строительные материалы, ремонтировали паровозы и вагоны.

Не хватало рельсов, болтов, накладок, костылей. И тогда в Петропавловске разбирали тупики и бездействующие запасные пути, а снятые материалы направляли на Петрокок, как сокращенно называли тогда стройку. Рабочие депо делились не только куском хлеба, но и последним пудом керосина и мазута. И в том, что ленинское задание по строительству дороги было закончено досрочно, имелась немалая заслуга и коллектива депо.

В 1924 году движение поездов на Петропавловском участке уже было таким, как и в предвоенное время. Нормально ходили пассажирские поезда из 10—12 вагонов и грузовые — длиной до 45 вагонов в двухосном исчислении.

---

<sup>1</sup> Захаров С. Наркомпутъ Ф. Дзержинский. М., 1977, с. 116, 149, 151.

Вскоре после XIII партийной конференции партию, советский народ, мировой пролетариат, все прогрессивное человечество постигло горе: 21 января 1924 года умер Владимир Ильич Ленин. Весть о его смерти вызвала невыразимую скорбь у железнодорожников, как и у всего советского народа.

В день похорон В. И. Ленина повсеместно на пять минут остановилась работа, протяжно гудели гудки фабрик, заводов, паровозов. Прощаясь с Лениным, партия, советский народ давали клятву выполнить до конца его заветы. На смерть вождя рабочий класс ответил еще большим сплочением вокруг партии. Усилилось стремление рабочих к вступлению в ряды Коммунистической партии, целые коллективы добивались этой великой чести. Учитывая массовое стремление трудящихся, Пленум ЦК РКП(б), состоявшийся 29—31 января 1924 года, принял постановление «О приеме рабочих от стачка в партию», объявил ленинский призыв.

Горячо откликнулся на этот призыв железнодорожный пролетариат Петропавловска. Партийная организация железнодорожного узла к началу 1924 года состояла из 117 человек, то есть коммунистом был примерно каждый восьмой рабочий. Во время ленинского призыва в парторганизацию подали заявления 447 из 840 работающих на узле. Кандидаты тщательно отбирались, их общенародно обсуждали. Списки желающих вступить в партию публиковали в местной газете. Вот почему из числа подавших заявления были приняты в РКП(б) только 83 лучших, передовых рабочих. В результате партийная организация выросла до 200 человек и каждый четвертый рабочий железнодорожного узла стал коммунистом<sup>1</sup>. Среди вновь принятых был Андрей Алексеевич Корнев, который начал свою трудовую деятельность 17-летним юношей в паровозном депо и безупречно работал до 1965 года, до ухода на заслуженный отдых. Его сверстник Константин Григорьевич Карасев проработал в депо всю свою сознательную жизнь и за отличный труд награжден орденом Ленина и многими медалями<sup>2</sup>. Из рядов деповской комсомольской организации были приняты в ленинскую партию машинисты И. Якимущкин, В. Титов, Я. Щвиденко, К. Карасев и другие, помощники машинистов А. Коровкин, М. Степанов, В. Фролов, В. Ильин, Ф. Малахов и другие.

Коммунисты узла личным примером воодушевляли железнодорожников на трудовые свершения, являлись хорошими наставниками подрастающего рабочего поколения.

<sup>1</sup> «Ленинское знамя», 1975, 21 января.

<sup>2</sup> Там же, 1970, 9 января.

Впервые на дорогу в 1924 году поступили 10 новых паровозов серии «Ш» и 15 — серии «Е». По мощности они намного превосходили старые локомотивы. И все же показатели работы железнодорожного транспорта оставались низкими. В 1925 — 1926 годах средняя техническая скорость по дороге составила 22,8 километра в час, а коммерческая (участковая) — 15,1. Среднесуточный пробег товарных паровозов составлял только 100,1 километра, а пассажирских — 147,6<sup>1</sup>. Естественно, подобная техника не отвечала требованиям момента.

Вскоре промышленность приступила к выпуску более совершенных и мощных паровозов серии «Э», «Е», «С» и «Су». Их поступление в депо Петропавловск в 1928 году увеличилось по сравнению с 1925 годом более чем в 10 раз. Новые локомотивы позволили поднять средний вес поезда в грузовом движении до 1175 тонн, а среднюю длину поезда увеличить до 105 осей.

В 1927 году закончилось строительство железной дороги от Петропавловска до станции Курорт Боровое протяженностью 245 километров. Обслуживание этого участка было поручено локомотивным бригадам Петропавловского депо, которое отныне стало работать по замкнутому кольцу в трех направлениях: на запад, восток и юг.

Депо принимало меры по укреплению технической базы, улучшению условий труда ремонтников. Впервые на паровозные стойла устраивались вытяжные трубы с флюгерами. Во втором цехе депо было установлено новое оборудование и организована вторая горячая промывка паровозных котлов. Это позволило намного сократить простой локомотивов на ремонте.

В апреле 1929 года XVI партконференция приняла первый пятилетний план развития народного хозяйства СССР. В своем обращении ко всем трудящимся партийная конференция призвала развернуть массовое социалистическое соревнование за выполнение пятилетнего плана. Вместе со всей страной рабочие Петропавловского депо и железнодорожного узла подхватили этот призыв. В цехах депо и на станции развернулось социалистическое соревнование. Появились рабочие — ударники, значительно перевыполняющие нормы, и ударные бригады. В ноябре 1929 года состоялась окружная конференция представителей ударных бригад предприятий города, которая подытожила опыт социалистического соревнования и дала толчок его дальнейшему развертыванию. В 1931 году на Петропавловском железнодорожном узле насчитывалось свыше 1000 ударников, а ударничеством

---

<sup>1</sup> Из материалов музея депо.

было охвачено 2639 человек<sup>1</sup>. И тем не менее работу депо еще нельзя было назвать удовлетворительной.

В его деятельности еще имелось немало недостатков. Для обсуждения создавшегося положения и выработки конкретных мер было решено поговорить на собрании партийного актива депо и смежных с ним служб. Собрание тщательно подготовили, и прошло оно весьма успешно. Участники собрания внесли много ценных предложений и значительно улучшили проект разработанных мероприятий, направленных на исправление недостатков.

Собрание партийного актива постановило: объявить январь 1932 года ударным месяцем по выходу района (отделения) из прорыва, сократить эксплуатационный оборот до минимума и все внимание в период подготовки к XVII партконференции и ленинским дням обратить на выполнение измерительной работы, которые зависят от тяги<sup>2</sup>.

Депо остро испытывало пужду в новом оборудовании, материалах, квалифицированных кадрах. Посильную помощь в укреплении материально-технической базы оказывали промышленные предприятия города Петропавловска. В одном из протоколов совместного собрания партячеек депо и механического завода говорится: «Просить ячейку механического завода выполнение каждого заказа для депо взять под свое наблюдение... Ячейке механического завода, партколлективу депо заключить социалистический договор на выполнение заказов депо и о выполнении его подекадно сообщать в газете «Рабочий молот».

В течение первой пятилетки депо получило 18 станков, около 30 электромоторов, электро- и газосварочные агрегаты, различный пневматический инструмент. С момента постройки депо это было первое поступление нового оборудования в таком количестве, которое весьма сказалось на укреплении всей производственной и технической базы предприятий.

В 1932 году на сети железных дорог страны был объявлен Всесоюзный конкурс паровозных бригад за достижение наивысших пробегов локомотивов между промывочными ремонтами. Победителями его стали петропавловские машинисты Георгий Мамаев и Степан Верясов. Они вдвое против нормы увеличили межпромывочный пробег своего паровоза. По их примеру десят-

<sup>1</sup> «Смычка», 1931, 4 февраля; «Ленинское знамя», 1979, 21 апреля.

<sup>2</sup> Архив Северо-Казахстанского обкома партии (далее—Партархив СКО), ф. 7, оп. 3, д. 4, л. 672.

ки паровозных бригад других депо дороги намного повысили пробоги своих паровозов между ремопами<sup>1</sup>.

В первой пятилетке советские конструкторы разработали новые, более мощные модели отечественных локомотивов, которые вскоре стали выпускаться серийно. В 1931 году транспортное машиностроение стало в массовом количестве поставлять четырехосные вагоны, оборудованные автоматическими тормозами и автосцепкой. На железных дорогах широко развернулись работы по реконструкции верхнего строения пути.

Бурный рост промышленности и сельского хозяйства в годы социалистического строительства, особенно в восточных районах страны, поставил перед железными дорогами Урала, Сибири и Казахстана задачу резко увеличить грузооборот. Вследствие этого стало необходимым проведение существенной реконструкции и коренной перестройки всей работы транспорта. Подъем железнодорожного транспорта начался прежде всего с укрепления дисциплины и эффективности использования парка паровозов и вагонов.

Коммунистическая партия, опираясь на опыт передовиков, планомерно повела разъяснительную работу о несостоятельности «теории предела», которую в это время развивали некоторые специалисты. Эта работа подвела широчайшие массы железнодорожников на социалистическое соревнование за перевыполнение заданий и освоение новых прогрессивных форм использования подвижного состава. Под руководством парторганизаций все службы Петропавловского узла включились в поиск более рациональных форм организации труда, за разработку и внедрение передовой технологии. Так, переход на тепловую промывку локомотива, вместо холодной, позволил в три раза сократить простой паровозов в ремонте. За счет точности и параллельности отдельных операций, механизации пескоподачи и углоснабжения вдвое сократилось время на экипировку. В результате полезная работа паровозов увеличилась в 2,5 раза, а среднесуточный пробег его — на 40—50 километров.

Как и во всей стране, в Петропавловске широко развертывалось стахановское движение, цель которого — достижение высокой производительности труда.

На Петропавловском железнодорожном узле выросла целая плеяда замечательных последователей Алексея Стаханова, которые добились всесоюзных рекордов, увлекала за собой других. Станислав Мачулис первым из депо по примеру Петра Кривоноса провел поезд по участку протяженностью 135 километров без

---

<sup>1</sup> Из материалов музея депо.

остановки для набора воды. Вскоре машинист Косолапов перекрыл этот рекорд. А к 1935 году десятки машинистов Петропавловского депо уже водили составы по две тысячи километров без набора воды<sup>1</sup>.

В ноябре 1935 года состоялся первый городской слет, а в декабре — первое областное совещание стахановцев. В числе участников от железнодорожного пролетариата на слете и на совещании отмечались десятки новаторов, правофланговых пятилеток<sup>2</sup>.

Преодолевая барьеры предела, машинист А. Павлов на паровозе серии «ЭМ» провел состав, вес которого превышал существующую норму на 600 тонн.

В канун Всесоюзного дня железнодорожника в 1936 году на паровозе средней мощности на участке Петропавловск — Исиль-Куль А. Н. Поляков провел без остановки для набора воды грузовой поезд весом в 3000 тонн, почти в два раза превысив весовую норму.

Социалистическое соревнование поднялось на еще более высокую ступень, когда советский народ обсуждал проект Конституции СССР. В паровозном депо и на других предприятиях узла железнодорожники не только горячо одобряли проект, но и вносили свои дополнения и предложения, принимали повышенные социалистические обязательства. Достижения железнодорожников оказались настолько внушительными, что их славному коллективу была предоставлена честь делегировать своего представителя на Чрезвычайный VIII съезд Советов СССР. В числе делегатов от Северо-Казахстанской области ехал принимать новую Конституцию стахановец-машинист паровозного депо Д. Рузаев<sup>3</sup>.

В 1937 году паровозники начали соревнование за лучшее использование новых локомотивов под лозунгом «Взять от техники все, что она может дать». Душой и организаторами его выступили политотдел и партийные организации железнодорожного узла. В 1938 году машинисты члены партии А. Слюнько и В. Рожковский первыми предложили работать «на кольцо» — без захода паровоза в оборотное депо в Исиль-Куль и Макушино. Их начин был одобрен парткомом депо и поддержан многими паровозными бригадами. В тот год на отделении дороги было сделано 2800 кольцевых рейсов<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> «Ленинское знамя», 1979, 21 апреля.

<sup>2</sup> ГАСКО, ф. 833, оп. 11, д. 49, л. 154.

<sup>3</sup> «Ленинское знамя», 1936, 22 ноября.

<sup>4</sup> Из материалов музея депо.

Творческая инициатива участников соревнования постоянно рождала новые примеры борьбы за лучшее использование технических средств, экономное расходование топлива и смазочных материалов.

Прославленный новатор А. Н. Поляков 16 июля 1938 года добился неслыханного до этого рекорда: на участке Таинча—Петропавловск за 3 часа 50 минут без остановки провел состав весом 10 тысяч тонн с углем, превысив исковую норму более чем в три раза. За этот подвиг министр путей сообщения СССР наградил передового машиниста знаком «Почетному железнодорожнику». Этим примером было положено начало широкому движению тяжеловесников. В 1937—1938 годах в дело их насчитывалось несколько десятков. Особенно крупных успехов в новом соревновании добились машинисты члены партии И. К. Семкин и С. Г. Гридчин. Они постоянно водили тяжеловесные составы весом 3000—3500 тонн при норме 1800 тонн. При этом каждый из них ежемесячно добивался большой экономии топлива.

На железных дорогах страны развернулось папавинско-луинское движение: бережливо ухаживать за деталями и узлами паровозов и на этой основе добиваться более долгих сроков их службы. Достойный вклад в это соревнование внесли и пестропавловцы. Машинист Ф. Жабский первым в депо довел пробег своего паровоза между обточками бандажей колесных пар до 100 тысяч километров при норме 40 тысяч. По 80—90 тысяч километров между подъемными ремонтами пробегали паровозы машинистов членов партии В. В. Гудзика, П. И. Кузнецова, А. В. Слюнько, Н/С. Бубенчика и многих других.

Отличной работой паровозники добились улучшения движения поездов на всем Урало-Сибирском направлении, включая Карагандинскую линию. И Народный комиссариат путей сообщения неоднократно отмечал это, награждая участников соревнования знаками трудовой славы и ценными подарками. А самые лучшие из них были удостоены правительственных наград.

Таким образом, новаторы Петропавловского депо, используя опыт П. Криволоса, И. Луинца, А. Папавина и других, своей творческой работой продемонстрировали ученым и конструкторам имеющиеся резервы в наших паровозах и общими усилиями разбили «теорию» предела, по которой, как доказывали отдельные специалисты, железнодорожный транспорт работал якобы на пределе его возможностей и дальнейшего повышения провозной способности добиться невозможно.

Поступление паровозов серии СО\* (Серго Орджоникидзе) с конденсацией пара поставило перед партийной организацией и



администрацией немало проблем. В первую очередь надо было научить кадры мастерски владеть новой техникой. Наиболее быстрой формой переподготовки кадров являлась посылка рабочих и работников для обмена опытом на другие предприятия, где уже была хорошо освоена новая техника. Для освоения новых паровозов в Петропавловском депо почти 30 процентов машинистов закончили специальные курсы в Коломне, где строились новые паровозы, примерно столько же обучалось на курсах в управлении дороги и Наркомате путей сообщения. Первый рейс на новых паровозах серии СО<sup>к</sup> было поручено выполнить К. Карасеву, А. Полякову, М. Дудину, а на паровозе ИС — Б. Маликову и В. Житнову.

Новая техника не только осваивалась, но и улучшалась, совершенствовалась. Немало работы доставляли секции холодильников, особенно в зимнее время, когда неопытные машинисты допускали их замораживание. Местными рационализаторами было предложено установить привод, позволяющий из будки машиниста открывать и закрывать жалюзи и тем самым регулировать поток холодного воздуха. Предложение было осуществлено, и случаи замораживания трубок прекратились.

Быстрый и неравномерный износ лопаток дымососного колеса приводил к тому, что паровозы через 10—12 тысяч километров пробега выходили из строя. Участились случаи остановки поездов в пути. Над улучшением конструкции совместно творчески работали мастер кузнечного цеха депо Омск А. И. Красильников и инженер Петропавловского депо М. Т. Саввин. Предложенные ими конструкции оказались настолько удачными, что будучи внедренными в производство, они безотказно работали в течение 20 лет, вплоть до ухода конденсационных паровозов с дороги.

Осуществление этих и многих других организационных и технических мер привело к улучшению качественных показателей использования паровозов. Так, в 1940 году среднесуточный пробег по сравнению с 1934 годом возрос со 169 до 286 километров, а оборот локомотива ускорился с 38, до 28 часов<sup>1</sup>.

Эксплуатация новых мощных паровозов и четырехосных грузовых вагонов, увеличение веса поездов и их скоростей потребовали коренного улучшения путевого хозяйства. На всем Петропавловском участке от Исиль-Куля до Макушино, протяженностью 272 километра, рельсы и скрепления старых типов заменялись на новые, более мощные. Проводились большие работы по

---

<sup>1</sup> Партархив СКО, ф. 119, оп. 1, д. 12, л. 78.

реконструкции устройства сигнализации и связи. Строились новые производственные объекты.

В начале 1936 года в Петропавловске вступило в строй новое вагоноремонтное депо. Вслед за этим пошел в эксплуатацию крупный автокопировальный пункт. Вагонное хозяйство, выделявшееся из локомотивного депо в самостоятельную отрасль, получило много новых станков и технологического оборудования. Сюда пришли молодые инженерно-технические работники и выпускники школ ФЗУ, которые активно включились в создание производственно-технической базы. В становление вагонного хозяйства на прочную индустриальную основу, разработку и совершенствование технологии ремонта вагонов немало инициативы и энергии внесли замечательные организаторы и специалисты М. И. Деметеев, В. И. Порфирьев, А. П. Олейников, В. Ф. Ушак, А. Я. Зуев, Н. Д. Зенов, А. Г. Кудиков, Н. Т. Жидков, С. М. Заливип. Хозяйскую смекалку в деле, отеческую заботу о людях проявляли квалифицированные мастера и бригадиры вагонники К. Ахметов, Я. Иовлев, В. Петров, И. Парамонов, Н. Штанько, Е. Заяц, М. Балыгин и другие<sup>1</sup>.

Значительная реконструкция была проведена и в станционном хозяйстве. В 1938 году закончили строительство и сдали в эксплуатацию путепроводную развязку, которая позволила станции Петропавловск одновременно принимать и отправлять поезда по главному направлению на восток и на Карагадильскую линию.

Рационализаторы и изобретатели вносили конкретные предложения по совершенствованию технологии ремонта, организации труда. Передовой осмотрщик вагонов А. С. Морозов, идя навстречу пожеланиям паровозных бригад, выступил инициатором движения за обработку поездов с пулевой утечкой воздуха из поездной воздухопроводной магистрали. Это имело огромное значение для обеспечения движения поездов по графику. Метод работы Морозова широко был подхвачен не только всеми вагонниками Петропавловского узла, но и на многих железных дорогах страны<sup>2</sup>. Депо чаще вызывали на соревнования работников других служб железнодорожного узла и отделения дороги, которые живо откликнулись на это предложение. Политотдел, районные комитеты партии и профсоюза, узловой комитет и партком депо, работая в тесном контакте с хозяйственными руководителями, воспитывали у железнодорожников высокую сознатель-

<sup>1</sup> Партахов СКО, ф. 119, оп. 1, д. 12, л. 78.

<sup>2</sup> Там же.



Участник революции и борьбы  
за Советскую власть, машинист  
А. И. Дудин.



Делегат XVIII Всесоюзной пар-  
тийной конференции, секретарь  
парткома депо М. В. Забабури.



Промывальщик Н. А. Ахременко.  
В бою за деревню Канап повто-  
рил подвиг Александра Матросо-  
ва, за что был посмертно удосто-  
ен звания Героя Советского  
Союза.



Слесарь депо Г. Ф. Кирдицев за  
боевые подвиги посмертно удо-  
стоен звания Героя Советского  
Союза.

ную дисциплину, беспредельную любовь к своей Отчизне, готовность в любой момент стать на защиту ее рубежей.

Коммунистическая партия, организовав массы на выполнение заданий пятилетки, одновременно готовила советский народ к отражению агрессии со стороны империалистов. В этих целях и на железнодорожном транспорте осуществлялась планомерная подготовка кадров из женщин и девушек, которые могли бы заменить мужчин.

В 1939 году при депо было выпущено 38 помощников машинистов — женщин и девушек. В числе первого выпуска в семью железнодорожников влились В. Лобановская, С. Мухина, Н. Радченко, Т. Судвина, А. Полекина, К. Проштакова, А. Давыдова, Н. Петренко, С. Мальцева, Л. Румянцева, Н. Косан и другие.

Много полезных дел было сделано женсоветами депо и узла. Особо отличились активистки-железнодорожницы Евдокия Тюрина, Анна Кузьмина, Валентина Коркина, Мария Мамаева, Антонина Дудолодова и другие.

В предвоенные годы хорошими организаторами масс показали себя секретарь парткома депо делегат XVIII Всесоюзной партийной конференции М. В. Забабурич, начальник политотдела И. Е. Лилин, секретарь узлового партийного комитета А. Жаринов, председатель райпрофсожа Д. Устинов и многие другие. Под их руководством труд многих депожан был отмечен наградами Советского правительства и Наркомата путей сообщения.

Под руководством партийной организации коллектив добился внушительных производственных успехов. Однако задачи социалистического строительства требовали еще более ускоренного улучшения всей хозяйственной деятельности депо.

По решению XVIII съезда ВКП(б) в третьей пятилетке железнодорожному транспорту предстояло повысить грузооборот на 44 процента. В соответствии с этим решением в 1941 году намечалось провести большие работы по реконструкции Петропавловского депо и узла в целом, по развитию технической базы и социально-бытовому строительству. Во всех подразделениях депо разрабатывались конкретные мероприятия. Среди депожан все ярче разгорался дух коллективного творчества. Вожаки стахановского соревнования были награждены наркомовскими наградами. Этой чести удостоились машинисты Б. Маликов, П. Иващенко, А. Слюнько, И. Маматов, строгальщик И. Федоров, мастер И. Зайцев, бригадир П. Чепкасов и многие другие.

Одним из первых машинистов, выходцев из коренной национальности, в Петропавловском депо был Шаймерден Рахимжанов.

«В 1934 году Шаймерден был принят на курсы кочегаров на станции Таинча, — писала газета «Рабочий молот». — Нелегко было учиться малограмотному молодому казаху, но горячее желание освоить новую для него работу, упорство и настойчивость помогли ему победить трудности».

За долгие годы работы в депо Шаймерден Рахимжанов был удостоен многих правительственных наград и знаков отличия. Опыт его работы был обобщен в транспортной печати и широко поддержан на железных дорогах Урало-Сибирского округа, куда входили в те годы Омская и Казахская железнодорожные магистрали.

## ЧЕРЕЗ ГОДЫ ИСПЫТАНИЙ

22 июня 1941 года во второй половине дня радио передало правительственное сообщение о нападении на нашу страну фашистской Германии. Вслед за этим сообщением в Петропавловке загудел гудок. Он, как вечерний колокол, поднимал железнодорожников по тревоге.

Гневными были выступления на митинге. Как и весь советский народ, деповчане были уверены: наше дело правое, враг будет разбит, победа будет за нами.

Война всколыхнула высокие чувства советского патриотизма. Золоте тысячи рабочих депо ушли защищать Родину. А те, кто оставались в цехах, стали трудиться не только за себя, но и за товарищей, ушедших на фронт. На производство пришли женщины и подростки.

Военные эшелоны через Петропавловск проходили один за другим, с интервалами в считанные минуты, быстро обрабатывались и без задержки отправлялись на запад. Но война требовала еще более четкой работы железнодорожников, еще большего напряжения сил.

30 октября ЦК ВКП (б) обратился ко всем работникам транспорта с призывом ускорить продвижение воинских поездов. В депо и других организациях железнодорожного узла состоялось организованное обсуждение обращения ЦК на партийных собраниях. Смысл и содержание его были доведены до каждого железнодорожника. Паровозники, вагонники, машинисты, путейцы и вязисты конкретными делами отвечали на обращение Центрального Комитета.

Паровозные бригады перешли на одновозную езду, вместо трехвальной. Когда одна бригада находилась в поездке, другая отдыхала. Количество поездок доходило до 25—26. На отдых поч-

ти не оставалось времени. Бывало и так, что сутками не уходили бригады с паровозов. Поспят час-другой и снова в рейс.

В механическом цехе станочники, заменив ушедших на фронт, перешли на обслуживание двух-трех станков. Зачинателем этого движения выступил опытный строгальщик-скоростник И. М. Федоров, который еще в предвоенные годы одним из первых стал обслуживать два станка. Передовой станочник довел нормы выработки до трех и более сменных заданий. За высокие производственные показатели, организацию стахановских школ скоростного резания Иван Михайлович в 1941 году был награжден знаком «Почетному железнодорожнику». В трудный час нашей Родины новатор вновь повел за собой рабочих. Его примеру последовали другие станочники.

Теперь, когда нужно было перевезить гораздо больше и быстрее, среди паровозников широко развернулось движение скоростников-тяжеловесников. Первым кавалером ордена Ленина среди скоростников-тяжеловесников депо в военные годы стал машинист Б. А. Маликов.

Помощь фронту не исчерпывалась только ускорением доставки грузов. И деповчане решили своими руками изготовить грозное оружие. Поздней осенью 1941 года было начато строительство бронепоезда. Задание срочное и ответственное. Коллектив депо воспринял его как боевую задачу по оказанию практической помощи фронту. Все трудились с большим напряжением, не считаясь со временем и усталостью. Подобное строительство для деповчан было в повинку, и трудности в осуществлении его были огромны. Большую помощь железнодорожникам в изготовлении нужных деталей и решении сложных технических вопросов оказали промышленные предприятия города. Политотдел отделения дорог и партком депо установили постоянный контроль за ходом работ и помогли оперативно преодолевать возникавшие трудности.

В строительстве бронепоезда участвовали десятки рабочих инженеров и техников. Особо отличились мастер Н. П. Гаврилов, бригадир Ф. Никитин, токари М. Лапин, П. Чепкасов, котельщики И. Черников и П. Фролов, электросварщик А. Тарасов, кузнец И. Алексеенко, слесари С. Житников, Н. Бек, В. Шабан, А. Белякин, В. Ермолаев, инженер Н. Долгушин. Общее руководство строительством осуществлялось инженером М. Т. Савиным.

Вот один из документов того времени — протокол заседания партийного комитета депо от 18 декабря 1941 года. В нем говорится: «Слушали: доклад мастера Ф. Никитина о ходе строительства бронепоезда. Постановили: все силы, все внимание

уделить окончанию строительства и закончить работу в установленный срок — 20 декабря»<sup>1</sup>.

Бронепоезд был построен в срок и комиссией прият с хорошей оценкой. По просьбе строителей и городских органов бронепоезду присвоили название «Североказахстанец». В летний день 1942 года грозное оружие из деповских ворот, под звуки военного марша повела бригада машиниста М. П. Мелехова в столицу Родины Москву. Сразу же по прибытии бронепоезд (вместе со своим «собратом» «Сергей Киров», построенным омскими железнодорожниками) был направлен на Сталинградский фронт. Несколько раз попал под бомбежку и, казалось, навсегда уходил из строя. Но заботливые руки саратовских железнодорожников трижды восстанавливали «Североказахстанец», и он снова и снова шел на выполнение боевых заданий. Со Сталинградского фронта бронепоезд перевели на Центральный фронт в Курской области, затем он участвовал в боях в составе Второго Белорусского фронта, освобождая Западную Украину и Белоруссию, дрался в боях на территории Восточной Пруссии и Польши. Летом 1945 года «Североказахстанец» проследовал на Дальний Восток громить японских самураев<sup>2</sup>.

Вслед за бронепоездом петропавловские железнодорожники в январе 1942 года досрочно (на 16 дней) построили и отправили на фронт поезд-баню. Много теплых слов благодарности получили железнодорожники от воинов Советской Армии за бронепоезд и поезд-баню.

В депо были открыты курсы кочегаров, слесарей, станочников, по окончании которых девушки и вчерашние домохозяйки становились к стапкам, слесарным верстакам, отправлялись в рейсы с грузовыми составами. Им не хватало главного — опыта.

Протоколы партийных собраний тех суровых дней дают наглядное представление о том, чем жила партийная организация депо. Вот некоторые выписки из ее постановлений:

«24 июня 1941 года. Всем членам и кандидатам партии считать себя мобилизованными на трудовой фронт и занять авангардную роль на производстве. Усилить революционную бдительность».

«25 ноября. На открытом собрании обсужден вопрос о создании фонда теплой одежды для фронта».

«1 декабря 1941 года. На повестке дня партсобрания — обучение военному делу».

<sup>1</sup> Партаpxив СКО, ф. 119, оп. 1, д. 12, л. 53.

<sup>2</sup> «Ленинское знамя», 1957, 5 ноября; 1976, 17 июня.

«5 декабря 1941 года. Парторганизация обсудила постановление Государственного Комитета Обороны о формировании военных соединений и задачи коммунистов депо».

«30 марта 1942 года. Проведено общеденовское собрание с повесткой дня «Война — проверка для каждого большевика». Докладчик — начальник политотдела И. Е. Лишин».

Согласно постановлению ГКО в Петропавловске началось формирование военно-эксплуатационного отделения. В состав его вошли паровозники И. И. Шляхов, В. И. Москалев, Н. И. Холаковский, К. Магофуров, Ф. Вишняков, Т. Федянин, Н. Бубенчик, В. Бобрышев, а также работники других профессий транспорта. Формированию военных железнодорожников выделялись средства для ремонта паровозов, вагонов, пути и связи. Под вражеским обстрелом они обеспечивали успешное продвижение войск и военных грузов. При выполнении задания командования смертью храбрых погибли паровозники Ф. Рузаев, И. Щитов, И. Воропов, И. Плаксин, С. Кудрявцев, С. Попков и другие.

Высокое мужество и беспримерную храбрость проявили в борьбе с фашистскими захватчиками сотни железнодорожников, сменивших реверс паровоза на автомат и винтовку. Бывшие паровозники И. Маховский и А. Богачев стали военными разведчиками. Много раз им доводилось облачаться в немецкую форму и уходить в тыл врага для выполнения заданий Родины. В один из переходов они обнаружили скрытый в лесу военный аэродром. Пренебрегая опасностью, они прошли через минное поле и передали советскому командованию стратегические сведения. Крупный аэродром, с которого фашистские самолеты вылетали бомбить Ленинград, был полностью уничтожен.

Бывший промывальщик депо Н. А. Ахременко в бою за деревню Канащ Кировоградской области повторил подвиг Александра Матросова. Ему посмертно присвоено звание Героя Советского Союза. Сейчас именем героя названа одна из лучших улиц в приокзальном районе.

За отвагу и мужество, проявленные на фронте в борьбе с немецкими захватчиками, посмертно присвоено звание Героя Советского Союза бывшему слесарю депо Г. Ф. Кирдищеву.

Замечательным командиром проявил себя комсомолец с 1924 года, питомец ФЗУ, начавший трудовой путь в Петропавловском депо слесарем, затем помощником машиниста генерал-майор танковых войск Николай Андреевич Колосов. Сейчас он директор панорамы «Бородинская битва».

Под стать ему капитан первого ранга Александр Сергеевич Бархоткин. Комсомолец ленинского призыва, выпускник ФЗУ



Петропавловского депо, начавший свой трудовой путь кочегаром паровоза. Вся война находился в соединениях Черноморского флота.

Одним из активных организаторов обороны Ленинграда был Петр Лазутин. Петропавловские деповчане его в 1924 году приняли в ряды комсомола, он работал помощником машиниста. В 1925 году Петра Лазутина приняли в ряды ленинской партии, а в следующем году избрали вожаком комсомольной железнодорожного узла. Затем он работает секретарем райкома, заведующим отделом Петропавловского окружного комсомола, заведующим отделом труда и образования Казкрайкома комсомола. В начале 30-х годов Петр Лазутин выдвигается на должность начальника управления кадров Наркомата труда. После окончания института двенадцать лет работает в Ленинградском горкоме партии. Когда отгремели раскаты войны, П. Лазутина избирают председателем Ленинградского городского Совета, депутатом Верховного Совета СССР. В сентябре 1949 года на 44 году жизни перестало биться сердце воспитанника деповчан, кавалера орденов Ленина, Трудового Красного Знамени, «Знак Почета» и многих медалей.

Более 500 деповчан за ратные подвиги удостоены боевых правительственных наград. Среди них машинист И. И. Маховский, награжденный орденами Отечественной войны I и II степени, Красной Звезды и тремя медалями, машинист А. С. Иванов — двумя орденами Славы и четырьмя медалями, машинист А. П. Жирнов — орденами Красной Звезды и Славы III степени, машинист Е. П. Печенов — орденами Красного Знамени, Красной Звезды, Отечественной войны II степени и медалями, и многие другие.

Подразделение, которым командовал работник облвоенкомата И. Ивановский, а комиссаром был секретарь парткома Петропавловского железнодорожного узла Н. Жаринов, с первых дней войны прочно удерживало переходящее Красное знамя командования, а позднее было награждено орденом Кутузова и неоднократно отмечалось благодарностями в приказах Верховного Главнокомандующего.

Коллектив депо вместе со всеми трудящимися области поддерживал тесную связь с воинами-земляками. На фронт выезжали делегации с подарками с письмами от родных и друзей. Первая такая делегация в составе писателя Ивана Шухова, инструктора обкома партии Лукашина, машиниста паровоза И. Екимущипа побывала в действующей армии в декабре 1941 года.

Горячая забота советских людей о фронтовиках шла свое выражение в сборе теплых вещей для воинов. Только за 1941

год депо чаще собирали для Красной Армии 4372 теплые вещи. Это были полушубки, шапки-ушанки, ватные брюки и валенки. Всего за первые два года войны было собрано и отправлено бойцам и командирам Советской Армии 121 770 теплых вещей, в том числе более 5 тысяч пар валенок, более 16 тысяч пар теплого и пательного белья, 18 380 пар варежек, 23 747 ватных телогреек и брюк, 20 089 шапок-ушанок и шерстяных посков, а также много других вещей<sup>1</sup>.

Машинисты-пенслонеры М. С. Кочнев, В. В. Гудзик, П. И. Трубицын, Д. Г. Михайлов и многие другие возвратились в депо, чтобы заменить ушедших на фронт и передавать свой опыт молодежи. Они работали до окончания войны и были удостоены за свой труд высоких правительственных наград.

Большой вклад в победу над несправедливым врагом внесли женщины-железнодорожницы. Только в первый год войны локомотивное депо подготовило из числа женщин и девушек 108 специалистов, в том числе машинистов — 9, помощников машинистов — 14, кочегаров — 21, слесарей — 38, токарей — 19 и других профессий — 18.

В лихую годину женщины и девушки заменили ушедших защищать Родину мужчин, и многие из них стали известными железнодорожницами. Особенно прославилась бригада старшего машиниста Екатерины Васильевны Коробко. Катя пришла в депо в начале 30-х годов после окончания ФЗУ. Первоначально она работала слесарем-автоматчиком, но страстно мечтала работать на паровозе. Когда знатная машинистка страны Зинаида Троицкая обратилась к советским женщинам с призывом встать за реверс локомотива, этот клич еще больше усилил желание Кати стать машинистом. К ее радости заветная мечта стала сбываться. После окончания курсов сначала работала помощником машиниста, а вскоре ей вручили удостоверение на право самостоятельного управления локомотивом.

Екатерина Коробко сразу же включилась в соревнование со знатными машинистами за сотысячный пробег локомотива между подъемочными ремонтами. Е. В. Коробко довела пробег своего паровоза до 104 тысяч километров. За достигнутый успех ее награждают знаком «Почетному железнодорожнику».

Наступили грозные дни Великой Отечественной войны. Женская бригада Е. В. Коробко и в это трудное время показала высокие образцы самоотверженного труда.

В феврале 1941 года Е. В. Коробко со своей бригадой привезла в Москву эстафетный поезд, груженный углем. Когда проезжа-

<sup>1</sup> «Ленинское знамя», 1943, 22 июня.



Машинист паровоза  
Е. В. Коробко.



Машинист А. Слюшко,  
делегат XX съезда КПСС.

ли Урал, стояла сырая погода и паровоз буксовал. Помощник машиниста, кочегар и начальник поезда Е. Тюрина бежали впереди паровоза и на протяжении трех километров вручную посыпали песком рельсы. Затяжной подъем был взят, и топливо в столицу прибыло своевременно. За этот рейс Е. В. Коробко была награждена орденом «Знак Почета». Проработав тридцать лет на транспорте, Екатерина Васильевна только в ноябре 1959 года ушла на заслуженный отдых.

Подобных примеров трудового героизма работников депо можно привести десятки. Женские паровозные бригады трудились наравне с мужчинами, доставляя на фронт поезда с танками, боевыми самолетами, боеприпасами — всем тем, что необходимо было для разгрома врага. В их числе Е. Шигарина, А. Исаева, Н. Шумилова, Д. Орлова, М. Фролова, Р. Чехлыстова, М. Орешкина, А. Полехица, Е. Савчук, Н. Карпейчик, Е. Соболева и другие. Многие из патриоток, пришедших на транспорт в суровую осень 1941 года, и сегодня работают здесь — это Разия Ахметжапова, Мария Борисенко, Ольга Зубрицкая и другие.

Кузницей кадров для локомотивного депо явились железнодорожное училище № 2, возглавляемое членами партии Ф. С. Горшковым и Б. А. Кибирским, и школа мастеров социа-

листического труда, которой руководил коммунист Л. П. Ключак.

Железнодорожное училище выпустило группу слесарей по ремонту паровозов. Ребятам было по 15—17 лет. В депо из них создали бригаду, в которую вошли комсомольцы Ф. Федорченко, Н. Сидоров, Ф. Кочков, Б. Затай, В. Дурыгин, Н. Борисов и другие. Молодой коллектив возглавил опытный бригадир С. С. Поляков. Молодые ремонтники работали так, что поездные бригады в два раза не успевали отдохнуть, а их паровоз уже был готов к отправлению. Высоко был оценен труд бригадира: его наградили орденом Отечественной войны II степени, а бригада была удостоена звания гвардейской с присуждением гвардейского знамени.

В 1943 году коллектив депо вышел победителем во всесоюзном социалистическом соревновании, завоевав переходящее Красное знамя ВЦСПС и Наркомата путей сообщения и денежную премию в сумме 50 тысяч рублей.

О том, как работали депо в суровые годы войны, можно судить по маленькой заметке секретаря парткома депо М. Н. Степанова «Гвардейцы тыла», напечатанной в газете «Рабочий молот» 4 апреля 1945 года: «Слесари-коммунисты турбинного цеха Горбунов, Ермолаев и Шуменик за три рабочих смены выполнили работу 12 человек. Они сменили турбины на 7 паровозах, почти в пять раз перекрыв установленные нормы выработки».

Все, что казалось трудным и невероятным в мирных условиях, стало возможным в годы войны. В то тяжелое для Родины время с особой силой проявились патриотические чувства людей, их непоколебимая преданность родной партии и правительству, непреклонное стремление сделать все для победы. В любое время суток и в любую погоду отлучно несли трудовую вахту железнодорожники. Поездной вагонный мастер коммунист Кигара Ахметов, следуя с воинским эшелоном, ночью заметил у одного из вагонов оборвавшийся тормозной вал, который, ударяясь о рельсы, высекал искры. Остановить поезд стоп-краном было опасно. И тогда, рискуя жизнью, переходя от вагона к вагону, Ахметов на ходу устранил неисправность, не допустив аварии.

Машинисты, путевые обходчики, дежурные по станции, осмотрщики и слесари вагонов, монтеры и механики автоблокировки и связи ежедневно проявляли высокую бдительность, гарантируя безопасность движения поездов.

1418 дней и ночей продолжалась Великая Отечественная война. И все эти дни и ночи были для коллектива депо по-прежнему ударными и напряженными. Все военные годы работни-

ки депо не пользовались выходными днями и отпусками. Для паровозных бригад отдыхом было время между поездками, для ремонтников — между сменами. В те трудные дни каждая смена работала 12 и более часов.

В тяжелые военные годы хорошо налаженное общественное питание играло очень важную роль, особенно для паровозников и ремонтников. Страна при весьма ограниченных продовольственных ресурсах постоянно заботилась о людях транспорта, выделяя поездным бригадам дополнительные «наркомовские» пайки и продовольствие по карточкам первой категории.

Работники ОРСа, возглавляемые членами партии А. Крупным, А. Бряковым, И. Сакарой, проявили находчивость и настойчивость в изыскании на месте продовольственных ресурсов. В условиях строжайшей карточной системы и крайне скудных запасов жиров и мяса ОРС в течение всей войны бесперебойно обеспечивал железнодорожников сравнительно сносным общественным питанием.

Ранним майским утром 1945 года впервые за много лет деповской гудок загудел не в положенное ему время. Мощный бас его поплыл над станцией и еще пустынными улицами и площадями города, проникая в каждый дом и каждую квартиру, пробуждая тех, кто еще спал, чтобы сообщить всем самую радостную весть: война окончена!

День великой Победы. Слезы и радость, цветы и объятия, взаимные поздравления. Кажется, такого ликования еще не переживали люди. В празднично украшенных колоннах направились железнодорожники на Центральную площадь города на митинг. Гвардейская железнодорожная бригада С. С. Полякова прошла со знаменем областного комитета партии и облисполкома, которое она удерживала в течение двух лет.

В годы войны общий объем перевозок продолжал неуклонно расти и к 1946 году возрос на 16,7 процента по сравнению с довоенным 1940 годом. Напряженная работа в течение длительного времени без обновления и заводского ремонта привела к тому, что подвижной состав оказался предельно изношенным. Плановые же и текущие ремонты не давали и не могли дать желаемого эффекта, поэтому на линии с каждым днем росло количество оставов вагонов и паровозов по техническим неисправностям.

Особенно тяжелой для паровозников явилась первая послевоенная зима. В январе—феврале морозы достигали 40—50 градусов. Даже порожняковые составы приходилось разъединять на две-три части и на двойной тяге продвигать к Кузбассу и Караганде со скоростью 20—25 километров в час.

В эту зиму пример мужественного преодоления трудностей показали десятки машинистов. Среди них, как и прежде, были коммунисты А. Слюнько, И. Помазов, Г. Выюспенко, Н. Сыросько, В. Прудкий и другие<sup>1</sup>.

Партийный комитет и цеховые парторганизации дело прѣлювили немало энергии и инициативы в мобилизации паровозников на преодоление трудностей. Опыт подтверждал, что работа спорится, если паровозные бригады организованы в колонны. На этот прогрессивный метод постепенно переводились все паровозные бригады. Для овладения передовыми методами работы на железнодорожном транспорте создавались стахановские школы, институт машинистов-наставников. Практическое обучение молодых мастерству вождения поездов в зимних условиях дало также немало положительных результатов. Эти и другие организационные новшества способствовали тому, что на предприятиях узла в 1946—1950 годах все сильнее разгоралось соревнование за досрочное выполнение заданий послевоенной пятилетки. Началось массовое вождение поездов без остановки для дополнительного набора воды в пути. Только за 20 дней марта 1946 года на отделении было сделано 438 таких рейсов.

Новаторский почин петропавловских депоичан получил всеобщее одобрение и поддержку; рекомендовалось принять все меры к широкому развертыванию нового движения паровозников.

Инициаторам нового метода вождения поездов начальник дороги Н. А. Груничев объявил благодарность, в их числе машинистам А. Слюнько, С. Пантелееву, И. Турчкову, Г. Карузину, Г. Секирину, помощникам машинистов И. Наумову и другим<sup>2</sup>.

Почин паровозников нашел горячую поддержку в других службах железнодорожного узла. Особенно крупных успехов добился токарь вагоноремонтного пункта коммунист И. И. Печорин. Смелый новатор производства, сломавший старые представления о нормах, ознаменовал 1946 год небывалой выработкой. За 11 месяцев он выполнил задание пяти лет и трех месяцев. А за декабрь — полугодовую производственную программу.

Почин его, одобренный Центральным Комитетом Коммунистической партии Казахстана, был подхвачен на многих предприятиях столицы и во всех областях республики. Последователей И. Печорина насчитывалось тысячи. А вот что рассказывали в то время о печоринском движении токарь второго вагонного

<sup>1</sup> Из материалов музея депо.

<sup>2</sup> «Рабочий молот», 1946, 26 марта.

участка Московско-Курской железной дороги Москвкин и токарь первого вагонного участка Ярославской железной дороги Чевордаев:

«Мы внимательно изучили метод работы И. Печорина. В чем же его особенности? Он неустанно рационализирует процесс обработки деталей, применяя новые приспособления, позволяющие увеличить выпуск продукции. Он до минимума уплотнил свой рабочий день, работая на больших скоростях, увеличил выпуск деталей против нормы в 5—6 раз.

Мы особенно отмечаем хорошую подготовку его рабочего места, режущего и мерительного инструмента, четкую организацию самого процесса обработки деталей. При такой организации рационально используется каждая минута рабочего времени»<sup>1</sup>.

Поучиться у Печорина скоростным высокопроизводительным методам труда приезжали со всех концов страны. Почти этот нашел широкое распространение среди петропавловских железнодорожников и ремонтников. Печоринцами становились не только железнодорожники. Это движение получило горячую поддержку во многих отраслях народного хозяйства.

Во втором году послевоенной пятилетки железнодорожникам предстояло выполнить еще больший объем работы, чем в 1946 году. Обсудив обращение ленинградцев, петропавловские машинисты обязались новыми трудовыми успехами встретить 30-ю годовщину Великого Октября. Используя паровозы на полную мощность, они решили бороться за строгое выполнение графика, экономии топлива и смазочных материалов.

Всего в 1947 году на отделении дороги было проведено 7 тысяч тяжеловесных составов и совершено 12 тысяч рейсов без остановок в пути для дополнительного набора воды<sup>2</sup>. Вожак колонны паровозов А. Слюнько добился увеличения пробега своего паровоза между средним ремонтом в 3,5 раза больше, чем полагалось по норме. Этого успеха он добился в результате заботливого ухода и образцового содержания паровозного котла, точного соблюдения теплового режима и строгого контроля за работой всех узлов.

В трудные военные годы из-за нехватки людей страна вынужденно перевела локомотивные бригады на сдвоенную езду. Но сразу же после окончания войны были приняты все меры, чтобы восстановить третьи бригады. Работать стало легче. Улучшились жилищные и бытовые условия паровозников.

<sup>1</sup> «Рабочий молот», 1946, 26 декабря.

<sup>2</sup> «Рабочий молот», 1948, 15 января.

Однако, несмотря на определенные успехи передовиков соревнования, в целом положение на узле оставалось очень сложным. Годы войны давали о себе знать на каждом шагу. Оборудование и подвижной состав имели предельный износ, много тяжелых и трудоемких процессов выполнялось вручную. Вот почему пуск мостового крана стал большим праздником не только для коллектива цеха подъёмки, но и всего депо. Кран полностью взял на себя съёмку, транспортировку по цеху, постановку для сборки всех тяжелых деталей паровоза, в том числе таких, как колесные пары с буксами и рессорами, рамы тележек, турбины воздушных вентиляторов, поршни, дышловой механизм. Кран облегчил труд многих рабочих.

С наименьшей радостью отмечали паровозники оборудование локомотивов и диспетчерских пунктов радиосвязью. Впервые в истории железнодорожного транспорта появилась возможность из любого пункта Советского Союза связаться по проводам междугородной связи с машинистом движущегося поезда. Радиосвязь, бесспорно, способствовала улучшению движения поездов и ускорению оборота локомотивов и вагонов.

Непрерывный рост перевозок требовал от всех железнодорожников, и прежде всего от коллектива депо, изыскания новых, дополнительных резервов, в первую очередь роста производительности труда. В отдельные месяцы депо не успевало выдавать положенного количества исправных паровозов, допускало случаи брака. Экономические показатели предприятия были низкими.

О том, как выйти из создавшегося положения, коммунисты депо повели большой и принципиальный разговор в августе 1948 года на отчетно-выборном партийном собрании. Выступавшие критиковали партийное бюро за неумение поднять парторганизацию и весь коллектив депо на преодоление трудностей. Было высказано много ценных предложений. Собрание обязало вновь избранное бюро приблизить руководство к цеху, паровозу, бригаде, повысить роль цеховых парторганизаций и каждого коммуниста в борьбе за план, усилить воспитательную работу.

Партбюро во главе с опытным партийным вожаком В. И. Исаковым энергично взялось за осуществление этого решения. Наряду с устной, широкий размах получила наглядная агитация. Боевые лозунги и плакаты, призывающие к решению сегодняшних задач, лицевые счеты по экономии, таблички личных показателей у станков сделали наглядную агитацию массовой и действенной. Об инициативе коммунистов, о том, как велась борьба за улучшение партийно-политической работы, рассказывают лаконичные записи в дневнике партбюро.



«7 декабря 1948 года проведено совещание бухгалтеров и счетных работников по вопросам экономии. Отмечена инициатива молодого коммуниста слесаря Ф. Копнова, который открыл лицевой счет экономии государственных средств. Первый вклад равнялся 317 рублям, полученным от сокращения затрат на ремонте двух паровозов.

17 декабря 1948 года. По инициативе машиниста коммуниста Маликова создана пассажирская колонна паровозов имени IV съезда Компартии Казахстана.

30 декабря одержана первая победа: дело впервые выполнило план подъемочного ремонта паровозов. Локомотивными бригадами подъемки сэкономлено 900 тонн топлива.

10 января 1949 года. По инициативе парторганизации ремонтников на каждом станке появились таблички: «Мы соревнуемся в честь IV съезда КП(б) Казахстана». Тут же показатели итогов работы за день.

12 января. В партбюро состоялось совещание инженеров и техников. 15 специалистов взяли шефство над отстающими участками.

15 января. Локомотив машиниста члена партии Слюнько сделал пробег между подъемочными ремонтами 77 тысяч километров вместо 62 тысяч километров по плану. Об этом успехе рассказывают «молнии», выпущенные агитаторами.

16 января. Мороз 40 градусов. Метель. Тем не менее машинист член партии Мезенцев успешно провел тяжеловесный поезд. Дело работает ритмично.

17 января. На общедеповском собрании присутствовало более 400 человек. За хорошую работу в декабре коллективу дело вручено переходящее Красное знамя обкома партии и облисполкома. 150 передовиков социалистического соревнования представлены к премии. В их числе 32 коммуниста.



Участник Великой Отечественной войны, машинист первого класса, наставник молодежи  
Д. С. Шавдыбин.

31 января. Депо досрочно завершило месячный план. Цехи подъемного и промывочного ремонта сверх плана выпустили по два паровоза.

5 февраля. Партийно-хозяйственный актив утвердил мероприятия и принял решение о высвобождении из оборота 392 тысяч рублей. На социалистическое соревнование вызван коллектив депо Курган.

22 февраля. Состоялся первый стахановский вторник. О своем опыте работы рассказывали строгальщик Федоров и токарь Мухатдынов.

24 февраля. Коллектив депо выполнил предсъездовские обязательства, досрочно завершив двухмесячный план. Депо работает в счет марта.

28 февраля. Общедеповское партийное собрание обсуждало доклад секретаря узлового парткома Зенова «О моральном облике советского человека».

8 марта. Депо работает с перевыполнением суточного графика. На главном здании предприятия горит красная звезда».

В конце 1948 года на железных дорогах страны были созданы политические отделы. Перед ними ставились задачи: укрепить партийные комитеты и профсоюзные организации на транспорте, добиться коренного улучшения их деятельности, усилить политическую работу среди железнодорожников. Политотделы призваны были повседневно воспитывать у работников транспорта высокую коммунистическую сознательность, чувство ответственности за порученное дело. В центре внимания политотделов находились вопросы строгого соблюдения государственной и трудовой дисциплины каждым железнодорожником и укрепления единоначалия во всех звеньях транспорта.

Опираясь на партийные организации, политотдел отделения дороги выступил организатором социалистического соревнования и пропагандистом передовых методов труда и творческой инициативы железнодорожников. С помощью политотдела многие партийные организации узла добились крупных успехов. Это относилось, прежде всего, к партийной организации паровозного депо.

Центральный орган Министерства путей сообщения и ЦК профсоюза железнодорожников сообщал в то время:

«Большой и многогранный опыт политической работы в массах накопила за последнее время партийная организация депо Петропавловск. Это депо, как известно, долгое время было одним из самых отстающих на сети дорог. А сейчас в нем происходят серьезные перемены — широким фронтом начал коллектив борьбу за высокую производственную и эксплуатационную культуру,

и уже видны первые успехи. Депо досрочно выполнило полугодовой план по всем видам ремонта паровозов. Преображаются внутренний вид и вся система организации труда в цехах. Множится число машинистов-пятисотников»<sup>1</sup>.

Действительно, коммунисты Петропавловского депо показали, как надо творчески развивать соревнование, и какое богатейшее разнообразие средств можно использовать, чтобы сделать это соревнование боевым, целеустремленным, конкретным и действенным. «Самое ценное в опыте партийной организации депо являлось то, что вся политическая работа ведется здесь дифференцированно, что она строится с учетом особенностей каждой профессии, с учетом запросов каждого рабочего»<sup>2</sup>.

Чтобы глубоко изучить этот опыт и широко распространить его, политчасть Урало-Сибирского округа провела в Петропавловске семинар секретарей партийных организаций паровозных депо железных дорог Урала и Сибири.

Коммунисты и комсомольцы выступали застрельщиками многих добрых дел и начинаний, каждый день проявляя примеры высокой дисциплины, организованности и бдительности. Когда стало не хватать слесарей в цехе промывочного ремонта и производственная программа оказалась под угрозой срыва, паровозные бригады старшего машиниста члена партии Владимира Прудкова в полном составе явились в цех и отремонтировали свой паровоз.

В механическом цехе коммунисты станочники освоили методы силового и скоростного резания металла и на этой основе добивались высокой производительности труда. В цехе подъемочного ремонта комсомолец Н. Царюк успешно применил метод реставрации плавающих втулок.

Но в работе предприятия было еще немало серьезных недостатков и трудностей. 1949 год депо закончилось с убытками в 1386,8 тысячи рублей. На предприятии насчитывалось сверхнормативов запчастей и материалов более чем на 400 тысяч рублей, что замедляло оборачиваемость оборотных средств. Имели место приписки. Обсуждая итоги производственно-финансовой деятельности предприятия, партийное собрание отметило, что хозяйственные руководители, мастера и бригадиры цехов недостаточно ведут работу по режиму экономии. Были разработаны подробные организационно-технические мероприятия по оздоровлению производственно-финансовой деятельности предприятия, улучшена экономическая и аналитическая работа. В целях

<sup>1</sup> «Гудок», 1949, 13 июля.

<sup>2</sup> Там же.

экопомни государственных средств ведущие цехи перевели на хозрасчет и усилили контроль за правильным использованием рабочей силы, материалов, топлива, электроэнергии, смазки. На основе широкого развертывания социалистического соревнования решено было добиться рентабельности каждого цеха и всего предприятия<sup>1</sup>.

В декабре 1950 года бюро обкома партии приняло специальное постановление, в котором отметило, что, несмотря на некоторое улучшение работы в депо, все еще имеются серьезные недостатки. В постановлении отмечалось, что с наступлением зимы ухудшилось выполнение графика движения по вине паровозников, снизились техническая скорость и среднесуточные пробеги, допускаются пережоги топлива и случаи брака.

Реализуя постановление обкома, партийная организация и хозяйственные руководители депо проделали большую работу по подбору, расстановке и воспитанию кадров, созданию для них лучших условий. Были приняты меры по закреплению специалистов, повышению деловой квалификации рабочих путем организации стахановских школ и курсов, внедрению в практику хозяйственного руководства цехов повседневного анализа причин, порождающих случаи брака. Выработывалась система мер, повышения ответственности за качество работы.

Партийная организация наметила план неотложных массово-политических мероприятий по улучшению работы с кадрами. На предприятии внедрялись новые формы социалистического соревнования: гарантийные обязательства бригад на одну поездку, взаимная выдача марок, гарантирующих высокое качество ремонта и ухода за паровозами.

По инициативе росошанских машинистов в депо развернулось соревнование паровозников за пятисоткилометровые пробеги локомотивов в сутки. Пятисотники работали по специальному уплотненному графику оборота паровозов. Сначала пятисотников было пять, потом 17, затем их число стало расти с каждым месяцем.\*

Машинисты-пятисотники обратились ко всем железнодорожникам Петропавловского отделения с призывом поддержать их патристическое начинание.

«Мы призываем движущих сократить время оборота паровозов против общего плана на 5,6 часа, эксплуатационный оборот локомотива — на 4,7 часа. Организовать пропуск на кольцо 65 процентов паровозов от выдачи, — говорилось в обращении. —

<sup>1</sup> Партархив СКО, ф. 119, оп. 1, д. 6, лл. 11, 12.



В механическом цехе депо.

Это позволит сделать дополнительно 1095 оборотов локомотива в год и даст экономию 3 миллиона 37 тысяч 500 рублей»<sup>1</sup>.

В первый период соревнования пятисотников машинисты Слюнько, Мануйлов, Тимофеев, Акулов и другие доносили среднесуточные пробеги своих локомотивов до 550—600 километров. Поездным диспетчерам, руководителям отделения дороги нетрудно было создавать условия отдельным машинистам, но оказалось не под силу обеспечить эти условия водителям всех локомотивов, изъявившим желание быть пятисотниками. В этом была одна из причин, почему это замечательное движение не получило желаемого размаха.

Однако, несмотря на трудности на пути пятисотников, это соревнование продолжалось. Трудному соперничеству паровозников и ремонтных бригад способствовала хорошо налаженная массово-политическая работа. С этого времени в депо стала ежедневно выходить стенная газета «За здоровый локомотив».

<sup>1</sup> «Рабочий молот», 1950, 4 февраля.

В итоге упорного труда преодолен ряд серьезных трудностей технического и организационного плана, железнодорожники депо не только достигли показателей довоенного уровня, но к 1950 году значительно превысили их. Как первые довоенные пятилетки, так и четвертая послевоенная коллективом были выполнены досрочно.

Основные измерители предприятия в 1950 году были значительно лучше, чем в 1940 году<sup>1</sup>. Повысилась культура производства, заметно пополнились более производительной техникой и оборудованием цехи и участки, вырос технический уровень не только инженерно-технических работников, но и основной части железнодорожников. Эти изменения потребовали внести серьезные поправки в организацию подбора и расстановки руководящих кадров, улучшить их воспитание.

Управление дороги направило на должность начальника депо Н. Ф. Полякова, прославленного машиниста, Героя Социалистического Труда, окончившего инженерные курсы при Московском институте путей сообщения. Опираясь на помощь партийной и профсоюзной организации, он и главный инженер К. С. Лосев проделали большую работу по внедрению передовой прогрессивной технологии и культуры, укреплению дисциплины.

Предприятие продолжало развивать техническую базу, улучшать бытовые и жилищные условия рабочих. В 1951 году были построены общежитие и столовая, более 50 семей машинистов переселились в благоустроенные квартиры или индивидуальные дома, построенные железнодорожниками на льготных условиях.

Широкое применение в депо получил опыт работы инженера-экономиста Даугавпилсского депо Латвийской дороги К. Барановской, внедрившей производственно-финансовый план для паровозных бригад на каждый рейс. Сочетание этого метода с инициативой машинистов-пятисотняков и тяжеловесников открыло новые возможности для увеличения объемов и снижения себестоимости перевозок. Паровозные бригады, отправляясь в рейс, стали получать производственно-финансовые планы. В них указывалось: плановое задание; какой пробег должен совершить паровоз; вес поезда туда и обратно; сколько это составит тонно-километров брутто; на какую сумму можно израсходовать топливо и смазку; размер средств, выделяемых на содержание бригады на ремонт паровоза и общая сумма расхода на поездку. После рейса сразу же подводились итоги работы и результат заносился в книгу лицевых счетов бригады.

<sup>1</sup> Из материалов музея депо.

Выдача производственно-финансового плана на поездку дала возможность паровозной бригаде знать предстоящую работу и принимать нужные решения для ее лучшего выполнения. Подлин Клавдии Барановской в условиях депо явился важным средством в борьбе за рентабельность. Он создал условия для активного участия каждой бригады в повышении объемов перевозок и снижении их себестоимости.

В результате большой организаторской работы всех коммунистов в производственно-финансовой деятельности предприятия были достигнуты существенные сдвиги к лучшему: основные измерители депо за 1951 год и первое полугодие 1952 были перевыполнены, существенно возросла производительность труда. Общая экономия государственных средств превысила два миллиона рублей.

В октябре 1952 года состоялся XIX съезд Коммунистической партии Советского Союза. Коллектив депо отметил это выдающееся событие в жизни страны досрочным выполнением заданий десяти месяцев по общему пробегу, среднему и подъемочному ремонту паровозов, значительным снижением расхода топлива и измеритель, ростом количества стахановцев и ударников<sup>1</sup>.

XIX съезд КПСС принял план развития народного хозяйства на пятую пятилетку. Железнодорожному транспорту в нем, как раньше, уделялось большое внимание.

Одоблив решения съезда и положив их в основу практической работы, партийная и профсоюзная организации депо развернули социалистическое соревнование за досрочное выполнение пятилетки. Внимание трудового коллектива было обращено на более широкое и более полное использование внутренних ресурсов, экономию средств и материалов, внедрение хозрасчета, развитие движения машинистов-тяжеловесников и пятисотников. Высокие социалистические обязательства принимали коллективы цехов, отделов, бригад. Так, коллектив комсомольско-молодежной колонны паровозов уже в 1953 году решил добиться выполнения эксплуатационных измерителей, предусмотренных на 1955 год, последний год пятой пятилетки. Слово комсомольцев расходилось с делом. Каждый день работы их колонны был отмечен высокопроизводительным использованием локомотивов. Обивались они этого за счет вождения тяжелых поездов увеличения технической скорости пробега локомотива.

За успешное преодоление зимних трудностей и проявленную инициативу по досрочному выполнению пятилетки министр путей сообщения награждал знаком «Почетному железнодорожнику».

<sup>1</sup> Партархив СКО, ф. 119, оп. 1, д. 5, л. 137.



Герой Социалистического Труда, делегат XXII съезда КПСС, машинист Г. А. Демидов.



Машинист первого класса, воспитанник молодежи Н. А. Токарев.

ку» руководителя колонны машиниста-инструктора А. Ф. Ясыря, знаком «Ударнику сталинского призыва» — водителей локомотивов Г. Демидова, А. Маняна, Д. Шапдыбина, знаком «Отличный паровозник» — машиниста Ф. Гончарова<sup>1</sup>.

По примеру петропавловских железнодорожников десятки локомотивных бригад других депо дороги включились в соревнование за высокие технические показатели, экономию топлива, энергетических ресурсов. Достижения передовиков соревнования положительно сказывались на выполнении постоянно растущих планов перевозок.

На сентябрьском (1953 г.) Пленуме ЦК КПСС партия взяла курс на подъем сельского хозяйства, увеличение производства в стране продуктов питания. С этой целью намечалось освоить миллионы гектаров целинных и залежных земель на севере Казахстана и в Сибири. Деревня нуждалась в квалифицированных инженерных и механизаторских кадрах, способных успешно решить эту задачу.

Партийная организация железнодорожного узла направила в села свои лучшие партийные кадры: главного инженера депо

<sup>1</sup> «Омский железнодорожник», 1953, 7 февраля.



К. С. Лосева, инженеров Н. И. Пашина, В. Р. Шевченко, К. Г. Хлабыстова, десятки отличных механиков, бригадиров и мастеров, которые возглавили МТС, целинные совхозы, колхозы, ремонтные мастерские и строительные организации.

Устанавливались и крепили шефские связи. Депо готовило инструмент для механизаторов, открыло курсы подготовки комбайнеров и трактористов, помогало подшефному целинному району в проведении сева и уборке богатого урожая.

Вся страна проявляла заботу о целинниках. В необжитые степные просторы устремился поток новой сельскохозяйственной техники, автомобилей, строительных материалов. Железнодорожники доставляли этот срочный груз с курьерской скоростью.

Последние годы пятой пятилетки ознаменованы крутым подъемом во всех отраслях народного хозяйства. И это особенно было видно на постоянно растущих перевозках. Промышленность поставляла все новые машины и оборудование, а в связи с этим требовалось огромное количество угля, руды, чугуна, стали, проката, цветных металлов. С каждым днем от железнодорожников требовалось перевозить все больше и быстрее, бороться за ускорение оборота вагонов и локомотивов.

Простое количественное увеличение числа паровозов при их малых мощностях, низком коэффициенте полезного действия и технических скоростях уже не решало поставленной задачи. На повестку дня со всей остротой вставал вопрос о замене устаревшей паровозной тяги повой, более прогрессивной, отвечающей требованиям времени.

## ПАРОВОЗЫ УХОДЯТ В ОТСТАВКУ

XX съезд партии при обсуждении плана шестой пятилетки большое внимание уделил вопросу о реконструкции всего железнодорожного хозяйства и признал целесообразным полностью прекратить выпуск паровозов, а на смену им начать производство тепловозов и электровозов.

Уже несколько лет продолжались работы по электрификации самой грузонапряженной и самой длинной в мире магистрали Москва — Байкал. После XX съезда партии эти работы развернулись еще более широким фронтом. Опоры контактной сети вилотпую подступили к восточной границе Петропавловского отделения, а затем к западной. Соседние Курганское и Омское депо полностью перешли на электротягу.

Перевод на электрическую тягу Петропавловского отделения дороги связывался с вводом в строй новой ТЭЦ-2, по пуск ее

задерживался. А возросший объем перевозок требовал принятия неотложных мер по усилению пропускной способности отделения. В этих условиях Министерством путей сообщения было принято решение перевести Петропавловское отделение дороги на тепловозную тягу.

В феврале 1955 года с Ашхабадской дороги сюда прибыло два тепловоза. В течение двух месяцев они совершали опытные поездки, а уже с мая в депо стали поступать с заводов новые тепловозы серии ТЭ-2. Поэтому партийный комитет и руководство депо разработали комплексный план реконструкции производственных цехов и переквалификации кадров для работы на новой технике. Обсуждая эти планы на партийно-хозяйственном активе, его участники внесли немало конкретных предложений и превратили пометки в боевую программу коллектива.

Предстояла не только коренная реконструкция производственных цехов и участков, но и преодоление психологического барьера. Нелегко было отказаться от так называемых паровозных привычек, но новое побеждало. Быстрыми темпами развернулись работы по переоборудованию цехов, экипировочных устройств. Общая стоимость затрат составила 2,5 миллиона рублей.

Для изучения организации экипировки и ремонта наиболее сложного узла дизеля топливной аппаратуры в Ташкент была командирована бригада работников управления дороги и Петропавловского депо в составе Б. Сапожникова, А. Зайцева, Ф. Посохова, Ермакова и других. Поездка этой бригады помогла молодым тепловозникам быстро освоить ремонт топливной аппаратуры и наладить экипировочное хозяйство. Для переподготовки машинистов, их помощников и слесарей была создана сеть курсов. Депо получило свои кадры тепловозников.

Вместе с молодыми ребятами, недавно закончившими железнодорожный техникум, за учебники садились прославленные машинисты — делегат XX съезда КПСС А. В. Слюнько, член обкома партии Д. С. Шандыбин, почетный железнодорожник А. Ф. Ясыр и многие другие. Всем им после непродолжительной стажировки с машинистом-инструктором предстояла самостоятельная работа на новом локомотиве.

Пуск двигателей осуществлялся нажатием кнопки с поста управления. Разве сравнить все это с оборудованием паровоза требовавшим от бригады большого физического труда? Целиком отпадала лопата и переброска многих тонн угля, копать, угольная пыль, грязь. Новый локомотив требовал от бригады высокой культуры обслуживания и лишь незначительных физических

усилий. На тепловозе применялось обычное дизельное топливо, для смазки деталей — дизельное масло.

Имея около семи тонн топлива и одну тонну воды, тепловоз ТЭ-2 мог совершить по 700—800 километров пробега без пополнения запасов топлива. Наличие двух постов управления позволяло использовать новые локомотивы лучше по сравнению с паровозами, не заходить в пунктах оборота на паровозные крени и треугольники, реже производить экипировку. А главное — тепловозы были гораздо экономичнее паровозов: расходы на их содержание составляли лишь 40 процентов от затрат на содержание паровозов.

Для ускорения перестройки работы депо и перевода его на новый вид тяги МПС и управление Омской железной дороги направили в Петропавловск опытных организаторов производства и мастеров тепловозной тяги. На должность пачальника депо был назначен А. Л. Кацай, имевший большой опыт эксплуатации тепловозов в депо Гудермес. Заместитель начальника депо Л. С. Назаров, прибывший из тепловозного депо Ершоно, возглавил организацию ремонта новых локомотивов. Их знания и опыт помогли коллективу депо в течение трех месяцев полностью перевести движение поездов на тепловозную тягу.

В конце октября с червыми заморозками с запасных путей депо уходили эшелоны отслуживших свой срок паровозов. Шестидесят с лишним лет на полную силу работали на дороге паровозы разных серий и разных возрастов. На них ездили деды, отцы, старшие братья и нынешнее поколение, только недавно сменившие паровозные кабины на тепловозные. Именно на этих, хорошо послуживших паровозах, железнодорожники Северного Казахстана ставили и побивали рекорды по скорости и весовым нормам.

И вот разом потускневшие, с потушенными тонками и ваглухо забитыми окнами кабин, уходили паровозы малыми группами в запас на другие дороги...

В пасмурный осенний день одну из эшелонов паровозов пришли проводить старейшие машинисты-пенсиянеры М. С. Кочнев, Д. Г. Михайлов, Г. А. Лавинский, М. З. Помазов и другие. Когда эшелон отправился в путь, вслед ей загудел депоовский гудок. Это были последние почести хорошо поработавшим в свое время локомотивам... Ветераны железнодорожного транспорта провожали трудяг-паровозов как близких им родных; у некоторых из присутствующих даже было заметно грустное настроение. Это можно понять. Ибо большинство ветеранов пришли на транспорт мальчишками и всю созпательную жизнь отдали любимому де-

лу. На паровозах меняющихся марок они вместе со всем советским народом боролись за победу социализма.

Работа на новых машинах постепенно, но уверенно становилась привычным, обыденным делом, хотя нет-нет да и случалось такое, над чем приходилось ломать голову. На паровозе — там все на виду, а тут дело обстояло иначе. Однако на помощь малоопытным приходили машинисты-инструкторы. Вчерашние паровозники были благодарны старому машинисту-инструктору А. А. Архипову за хорошие инструктажи, дельные советы и предложения.

Молодых тепловозчиков пугала предстоящая зима, которая на севере Казахстана всегда суровая. По совету А. А. Архипова еще до наступления холодной погоды все бригады тщательно готовили к зимней работе приборы и механизмы локомотивов, наиболее подверженные воздействию холодов и снега. Утепляли трубопроводы, готовили снегозащитное оборудование, выполнили другие дополнительные мероприятия по уходу за агрегатами и узлами и устранению возникавших неисправностей.

Несмотря на то, что тепловоз ТЭ-2 имел силу тяги на 25 процентов больше и коэффициент полезного действия в шесть раз выше, чем у паровоза, но постоянно растущие размеры переносок требовали еще более мощных локомотивов. Тепловозы этой серии проработали только два с половиной года, до 1958, и были заменены тепловозами серии ТЭ-3.

Внушительно и красиво выглядел новый локомотив. Для бригады здесь имелось еще больше удобств. Широкие смотровые стекла, через которые свободно, как в широкоэкранным кино, просматривался весь путь. В кабинах калориферы для обогрева, удобные мягкие сиденья, компактный щит управления, радиотелефон, автостоп и скоростемер. Одним словом, имелось все, о чем мог мечтать машинист современного локомотива. Четыре тысячи лошадиных сил вместо двух тысяч у тепловоза ТЭ-2 и 1800 — у паровоза серии СО<sup>м</sup>. Имея такую технику, можно было показать класс работы.

Депо Петропавловск явилось первым в стране, где эксплуатационный парк полностью состоял из тепловозов серии ТЭ-3. За их работой и «доводкой» следили ответственные работники и специалисты министерств путей сообщения и транспортного машиностроения, научно-исследовательских институтов, заводов-изготовителей. С этой целью они часто приезжали в депо и оперативно решали вопросы улучшения эксплуатационных качеств новых локомотивов.

Переход на тепловозную тягу в корпе изменил обстановку в депо и на отделениях. Резко улучшилось выполнение всех качест-

певных показателей. Никогда еще за всю историю отделения дороги не был так высок процент следования поездов по графику, как в это время. Техническая скорость грузовых поездов возросла на 20 процентов, а участковая — на 15,5 процента, оборот грузового вагона ускорился на 7,5 процента. Средний вес поезда поднялся на 13 процентов.

Значительно лучше стали показатели работы локомотивного парка. Например, оборот тепловоза сократился по сравнению с паровозом на 47,8 процента. Среднесуточный пробег оказался выше, чем у паровоза, на 82 процента, а производительность его увеличилась более чем вдвое. Возросший на 44 процента объем перевозок депо выполнило в 2,2 раза меньшим парком локомотивов. Тепловозная тяга позволила снизить себестоимость перевозок. Годовая экономия составляла более 5 миллионов рублей. Все затраты по переходу депо на тепловозную тягу окупились в течение трех лет. В прошлом долго отстававшее отделение дороги, благодаря переходу на новый прогрессивный вид тяги, быстро преодолело отставание и вышло в число передовых отделений сети железных дорог.

Но достигнутое не явилось пределом. В мае 1958 года старший машинист Г. А. Демидов стал обслуживать тепловоз серии ТЭ-3 с одним помощником машиниста вместо двух. Начинание новатора получило одобрение партийной организации и руководства предприятия, его подхватили коммунисты депо И. Маховский, Д. Шандыбин, А. Бурыкин, П. Иванцов, Р. Шрамченко, А. Обрядов, В. Хомутов, А. Землянов и многие другие.

Предложение Г. Демидова о переводе всего парка локомотивов на обслуживание сокращенными бригадами позволило повысить производительность труда тепловозников и снизить себестоимость перевозок по депо более чем на миллион рублей.

Бюро обкома партии одобрило начинание Г. А. Демидова. В постановлении говорилось о том, что перевод всего тепловозного парка депо на обслуживание локомотивными бригадами в составе машиниста и одного помощника является своевременным делом. Обком партии обязал начальника, и партком депо разработать и провести в жизнь дополнительные мероприятия, обеспечивающие нормальные условия работы локомотивных бригад и наиболее производительное использование тепловозов.

Руководству отделения дороги предлагалось оказать коллективу депо практическую помощь в переводе на обслуживание тепловозов ТЭ-3 по новому методу и принять меры к ускорению оборота тепловозов в оборотных депо. Прошел месяц, и все тепловозы стали обслуживаться машинистом и одним помощником.

Ценное начинание петропавловских тепловозчиков было одобрено Центральным Комитетом Компартии Казахстана, Министерством путей сообщения и внедрено в практику работы других депо страны, а инициатор этого почина Г. А. Демидов удостоен звания Героя Социалистического Труда.

С получением радостного известия каждый деповчанин желал лично поздравить Германа Александровича, самоотверженный, новаторский труд которого так высоко оценен Советским правительством. Путь к трудовой славе Г. А. Демидов начал в трудные дни Советского государства.

Вероломное нападение фашистской Германии на Советский Союз круто изменило жизнь каждого советского человека. Не обошла лихая година и семью Демидовых. В первые дни войны в армию были призваны отец и старший брат Германа, и вместо восьмого класса ему пришлось идти работать в леспромхоз. Затем — монтер связи. И лишь после войны, когда вернулся с фронта отец, смог Герман Демидов оставить монтерское дело и поступить на работу в депо. Здесь он с упорством постигал легкий труд железнодорожника. Секреты вождения поездов и управление паровозом Герману передавал прославленный новатор Михаил Швидко; многое постиг и перенял от учителя молодой помощник машиниста. Работа пришлась парню по душе. Он по-настоящему понял и полюбил паровоз, полюбил крепко, на всю жизнь. Если первое время, закончив рейс, он спешил домой, то по мере того, как постигал секреты труда, все чаще стал задерживаться в депо. Иногда прямо с паровоза заходил в комитет комсомола, где всегда было оживленно и шумно. Комсомольцы организовывали диспуты, вечера вопросов и ответов, встречи с ветеранами труда и передовиками производства, спорили о книгах, обсуждали промахи товарищей. Демидову все больше нравилась эта неутомная деятельность комсомолии. Ему давали поручения, он их охотно выполнял и тут же получал новые, более трудные. Молодой помощник машиниста быстро музгал и развивался. Вскоре его послали на курсы машинистов, которые успешно окончил и получил право самостоятельно водить поезд. Осуществилась многолетняя мечта. Не расставаясь с книгами, прислушиваясь к советам старших и опытных машинистов, Г. Демидов искал более рациональные пути использования локомотивов и организации труда локомотивных бригад.

Как-то вычитал, что знатный машинист страны В. Блаженков при беспарном ходе закрывает поддувало топки. Применил это у себя, и экономия топлива почти утроилась. Свой успех Г. Демидов не держал в секрете. На комсомольском собрании депо поделился опытом и предложил пачать соревнования, чтобы

каждая бригада сэкономила угля за месяц столько, сколько пужно на рейс. Скептиков было немало, но в декабре по одной поездке на сбереженном угле сделали 12 локомотивных бригад, в январе — 24, в феврале за экономию угля боролись уже 30 бригад. За месяц они сэкономили свыше 400 тонн топлива, в том числе бригада Демидова — 26 тонн. Этого количества хватило как раз на три рейса.

Развитие отечественного локомотивостроения позволило приступить к замене паровозов более новой техникой — тепловозами и электровозами. Участок пути, который обслуживало Петропавловское депо, переводился на тепловозную тягу.

Вместе со всеми паровозниками припился за учебу и Г. Демидов. Новая техника требовала глубоких знаний у тех, кто ее эксплуатировал. Герман понимал отлично, что без кропотливой, систематической учебы двигаться дальше нельзя. Книжки, практика, опыт товарищей помогали Г. Демидову находить имеющиеся резервы в улучшении организации труда и использовании техники. Но когда Герману Александровичу предложили передать свой опыт другим, помочь отстающим выйти в передовые, то есть стать машинистом-инструктором, то он даже немного огорчился и растерялся. Предложение начальника дороги означало, что свою машину, к которой так сильно прикипел душой, надо оставить и принять целую колонну тепловозов. Он должен был учить людей старше себя годами, быть может, богаче опытом и требовать исполнения приказов и инструкций от тех, у кого еще вчера учился сам.

В повседневной работе с людьми Г. А. Демидов не сразу находил пужные нити, держась за которые, он мог бы быстро находить контакт с каждым машинистом и помощником. В колонне их насчитывалось 80 человек, людей разных возрастов, характеров, с различным образованием...

Прошло немало тревожных и напряженных для инструктора дней и ночей, прежде чем в коллективе исчезли нарушения дисциплины и случая брака, и колонне присудили первое место в соревновании. Теперь колонна стала решать более высокие задачи, бороться за звание ударников коммунистического труда. Наставник колонны Г. А. Демидов всегда в поиске, таков уж характер у коммуниста, новатора, Героя Социалистического Труда.

В марте 1959 года коллективу деповчач была оказана высокая честь выдвинуть кандидата в Верховный Совет Казахской ССР. И товарищи единодушно поддержали кандидатуру Г. А. Демидова. А когда проходили выборы в Верховный Совет СССР пятого созыва, то депутатом от Северо-Казахстанской области

был избран Горман Александрович. Коммунисты областной партийной организации оказали Г. А. Демидову высокую честь, избрав его делегатом XXII съезда КПСС. Достоинно выполняет Г. А. Демидов общественные обязанности, являясь депутатом местных Советов, членом партийных органов города и области.

Ценные начинания Г. А. Демидова и другие замечательные инициативы новаторов и передовиков производства способствовали росту производительности труда. Но жизнь ставила новые задачи, которые требовалось решать. На локомотивах ТЭ-3 вожделение тяжеловесных поездов на больших скоростях не являлось проблемой. Главную роль в обороте локомотивов и использовании их на полную мощность играли двигатели. От них во многом зависели эксплуатационные показатели тепловозников. Вот почему на собраниях партийно-хозяйственного актива узла, на селекторных и других совещаниях тепловозники предъявляли все больше требований к двигателям. От них требовалось так организовать работу станции, чтобы локомотивы как можно больше находились в движении и как можно меньше стояли.

Переход на тепловозную тягу не только улучшил условия труда, но и позволил повысить производительность труда и заработную плату рабочих на 30—40 процентов. В коллективе еще шире развернулось социалистическое соревнование, активизировалась творческая инициатива. Возросло число рационализаторов и изобретателей, и существовавшее в депо бюро рационализации и изобретательства было преобразовано в первичную организацию ВОИР. Руководство ею возложили на молодого энергичного инженера А. Е. Науменко. Многие рационализаторы поднимали крупные технические и экономические проблемы производства, вносили предложения по улучшению организации труда, совершенствованию техники и технологии. Однако многие из этих предложений можно было претворить в жизнь лишь при участии конструкторов и инженеров. Поэтому в депо возникло общественное конструкторское бюро. Оно стало штабом, где мысли по совершенствованию техники и технологии производства воплощались в чертежи и схемы.

Актуальной для депо оказалась проблема замены поршней дизеля 2Д-100 из-за прогара головки. Каждый из них стоил 34 рубля, но главное — запас их был ограничен, а это задерживало выпуск локомотивов из ремонта. За решение проблемы взялось общественное конструкторское бюро. Инженеры-рационализаторы А. Л. Кацай и А. Е. Науменко предложили восстанавливать поршни методом хромирования. Успех пришел не сразу. Было затрачено немало труда на эксперименты. И вот получено то, чего так упорно добивались рационализаторы. Реставрированная



деталь обрела вторую жизнь. Экономия от восстановления головок поршней дизеля хромированием превысила 20 тысяч рублей в год. Таким же методом было налажено восстановление поршневых пальцев. Это позволило вдвое увеличить срок службы многих других частей, изготовленных из дефицитных легированных сталей.

В первые годы эксплуатации тепловозов нередко выходили из строя вентиляторы охлаждения тяговых электродвигателей. Случалось это из-за конструкторского недостатка лопаток вентиляторного колеса. Рационализатор коммунист И. В. Горюпон в творческом содружестве с инженером М. Т. Саввиным разработали новую конструкцию лопаток. Вентиляторы с измененной формой лопаток, установленные на тепловозы, стали работать безотказно, а депо от этого получило в год более 60 тысяч рублей экономии. По предложению общественно-конструкторского бюро было реконструировано гальваническое отделение, после чего пропускная способность его увеличилась втрое.

Трудно в депо найти участок производства, где бы не проявили себя рационализаторы и изобретатели. И повсюду после внедрения их новшеств облегчались условия и росла производительность труда, экономясь дефицитные материалы и средства. В коллективе известны десятки фамилий наиболее активных рационализаторов. Например, мастер цеха топливной аппаратуры А. Е. Зайцев, проработавший 45 лет в депо, внес около 150 рационализаторских предложений. Ежегодный экономический эффект от новшеств и совершенствований, предложенных А. Е. Зайцевым, превысил 52 тысячи рублей. Заслуженный рационализатор Казахской ССР мастер хозяйственно-ремонтного цеха коммунист Ф. И. Малеев за свои сорок трудовых лет подал около 280 рационализаторских предложений. Экономический эффект от них составил более 70 тысяч рублей в год.

В депо выросло много других умельцев, которые заслужили звание лучшего рационализатора дороги и депо. Среди них — почетный железнодорожник А. И. Чайковский, слесари М. И. Аписимов, И. И. Воронин, И. Г. Теплов, И. Т. Лопатин, Ф. А. Посохов и многие другие.

Внедрение новой техники и передовой технологии эксплуатации и ремонта локомотива тесно связаны с деятельностью технического совета депо. В его составе наиболее активные и авторитетные инженерно-технические работники, мастера и бригадиры цехов, машинисты-инструкторы, лучшие рационализаторы. Совет рассматривает все наиболее важные вопросы перспективного развития предприятия, реконструкции, улучшения условий труда и безопасности работ, привлекает к подготов-

ке этих вопросов широкие круги инженерно-технических работников и передовиков производства.

На расширенных заседаниях технического совета, проходивших с участием представителей партийной и профсоюзной организации, а также добровольных обществ НТО, ВОИР и ОКБ, подробно рассматриваются планы организационно-технических мероприятий на очередной год. Устанавливаются объемы и очередность работ, выясняется, что может быть выполнено силами общественных творческих организаций.

Технический совет контролирует выполнение плана, регулярно заслушивает отчеты исполнителей, а также помогает рационализаторам внедрять в производство их предложения. Это способствует еще большему развитию творческого духа в коллективе.

На производственных собраниях и совещаниях, обсуждавших планы и социалистические обязательства, тепловозники и ремонтники говорили о своих возможностях и резервах, предлагали повысить весовые нормы грузовых поездов, улучшить использование тяговой силы новых локомотивов.

Это были уже не те машинисты и помощники, которые работали три-четыре года тому назад на паровозах и довольствовались поездами весом 3—3,5 тысячи тонн. Профессиональный и технический уровень их неизмеримо вырос, в их распоряжении была новая высокопроизводительная техника. И потому не удивительно, что они решительно требовали от хозяйственных и партийных организаций убрать с их пути те преграды, которые мешали им использовать технику на полную мощность. Речь шла о непроизводительных простоях у запрещающих сигналов.

В дни всеобщего трудового и политического подъема, вызванного подготовкой к XXI съезду КПСС и обсуждением проекта «Контрольных цифр развития народного хозяйства СССР на 1959—1965 годы» на всю страну прозвучал призыв коммунистов и комсомольцев столицы работать и жить по-коммунистически.

Многo пришлось поработать партийной, профсоюзной и комсомольской организациям и руководителям предприятий, чтобы дать широкий простор новой форме трудового соперничества. В основу соревнования выдвигались задачи всемерного повышения производительности труда и высокой культуры производства.

Новые обязательства молодых рабочих были проникнуты стремлением каждого стать образцом нового, советского человека — образованного, культурного на производстве и в быту.

Равнодушных не было. Всех захватывали заповеди коллективов коммунистического труда. Не отказываться ни от какой

работы — выгодна она или невыгодна, тяжела или легка, браться за нее с охотой, словом, относиться к труду, как к потребности и радости. Заповеди коммунистических бригад писали на транспарантах, вывешивали на видных местах, заучивали наизусть. «Во всяком деле проявлять смекалку. Думать, как сделать лучше. Одни за всех и все за одного. Считать так: один лодыр — позор для бригады, один прогулял — пятно на всех. Один допустил брак — беда целого коллектива».

Над заповедью «Один за всех и все за одного» задумывались все. До этого в индивидуальном соревновании внимание обращалось совсем на другое. Каждый отвечал только за себя, за свои успехи и промахи. Новые условия обязывали каждого отвечать за судьбу своего коллектива, и за каждого члена в ответе был весь коллектив.

Свои знания и опыт не держи в кубышке, заявляли участники соревнования за коммунистический труд. Ты должен делиться сам со всеми. Видишь, сосед отстает — помоги. Сам не можешь сделать — не гордись, обратись к товарищу.

Каждое слово заповедей нового соревнования звало вперед, будоражило молодые сердца, звучало горячим, страстным призывом. «Отработал — не теряй времени зря. Тебя ждет школа, техникум, институт. Есть свободная минута, бери в руки книгу. Учись так, чтобы припести еще больше пользы своему народу».

Много было в депо молодежи, но пока лишь немногие учились. И уж чего греха таить, некоторые тепловозники бесрасудно растрачивали свое свободное время. Отработал, отдохнул — и не знает, куда девать себя. Теперь перед каждым комсомольцем была поставлена конкретная цель: учиться! «Заботиться о своей культуре, — звали члены бригад коммунистического труда. — Покончи со сквернословием, грубостью, выкриками — никогда не проходи мимо хулиганства, пьянства, бескультурья. Обидели на твоих глазах человека — и ты вышпана!».

Перед членами бригад коммунистического труда, общественными организациями депо открывался неочаянный край работы по повышению культуры молодых рабочих. Коммунистическая заповедь гласила: уважай старость на улице, дома, в семье. Будь вежливым, приветливым, тактичным. На собраниях центральной темой разговоров, главными вопросами повестки дня стало новое соревнование, о нем говорили горячо и взволнованно. Коллективу предстояло решать еще более сложные задачи.

Работать по примеру коммунистов и комсомольцев столицы первыми решили бригада старшего машиниста, члена Центрального Комитета Компартии Казахстана А. В. Слюнько, бригады

машинистов Н. А. Токарева, А. А. Попова и других. Они единодушно заявили: «В предстоящем семилетии рейсы будем делать быстрее, лучше и дешевле. Это значит — работать по-коммунистически».

Сатбалды Амренова в депо знает каждый. Тридцать лет назад пришел он сюда кочегаром, работал помощником машиниста, а в 1954 году самостоятельно повел поезда, имея права на управление паровозом, тепловозом и электровозом. Машинист высокого класса Сатбалды Амренов с 1964 года член ленинской партии, удостоен знака «Почетному железнодорожнику», нескольких правительственных наград. В его послужном списке 24 поощрения за самоотверженный труд.

Изучая материалы XXI съезда партии, каждый тепловозник и ремонтник задумывался над цифрами роста производительности труда. Не раз и не два на этой основе в агитпункте депо завязывались жаркие споры.

В самом деле, за семилетку производительность на транспорте должна возрасти на 34—37 процентов. Это очень большой рост. Как же тепловозникам добиться, чтобы эти задания не только выполнить, но и перевыполнить? На это направлены были все их помыслы и усилия.

У передовых тепловозных бригад родился свой, встречный план повышения производительности труда. Бригады машинистов А. Слюшко, А. Попова, Н. Токарева и других заявили на собраниях, что настало время коренным образом пересмотреть порядок обслуживания локомотивов, отказаться от постоянного закрепления бригад за отдельными тепловозами и на основе укрепления ремонтной базы перейти на новый метод езды без старших машинистов.

Передовые тепловозники утверждали, что в данных условиях постоянное закрепление бригад за локомотивами не стимулирует высокой производительности, а переход на новый метод езды без старших машинистов даст возможность повысить культуру работы бригад, сэкономить не менее 500 тысяч рублей в год, а также устранить непроизводительные простои бригад.

Тепловозники предлагали хозяйственным руководителям, парткому и местному депо обсудить эти предложения и разработать конкретные мероприятия для обслуживания всех тепловозов без постоянного закрепления бригад за локомотивами.

Июньский (1959 г.) Пленум ЦК КПСС определил дальнейшие пути технического перевооружения промышленности, транспорта, строительства на основе комплексной механизации, широкой автоматизации производственных процессов. Партком и местный комитет депо вместе с администрацией разработали



Общий вид современного депо.

мероприятия по выполнению решений Пленума ЦК партии и на основе этого плана широко развернули организаторскую деятельность.

Коллективы всех 23 цехов депо в ответ на обращение июньского (1959 г.) Пленума ЦК КПСС вступили в соревнование за звание бригад и в целом предприятия коммунистического труда. Они обязались выполнить семилетний план на год раньше срока, к декабрю 1964 года. Экономить топливо, материалы. Каждому члену депо повысить свою производственную квалификацию, овладеть смежными профессиями. Молодым рабочим за семилетку получить без отрыва от производства среднее, среднетехническое и высшее образование. Постоянно уделять большое внимание воспитанию человека будущего, решительно бороться с пережитками прошлого в сознании людей; воспитывать у них коммунистическое отношение к труду, коммунистическую нравственность, чувство товарищества и взаимопомощи.

Областная газета «Ленинское знамя» новому соревнованию в депо посвятила всю первую полосу одного из своих августовских номеров. Газета сообщила:

«Коллектив химической лаборатории, возглавляемой инженером Надеждой Захаровной Пичугиной, первым в депо добился звания цеха коммунистического труда. Здесь каждый перевыполнил задания, овладел смежной профессией, совершенствовал

технические знания. Члены коллектива учились в школах рабочей молодежи и на заочных отделениях техникумов, активно участвовали в общественной работе»<sup>1</sup>.

К этому стремились и в других цехах депо. Более 100 человек посещали школу рабочей молодежи, десятки учились заочно в техникумах. В первый же год 30 рабочих депо сдали экзамены для поступления на заочное отделение железнодорожного техникума, 49 человек готовились поступить в техникум. В большом коллективе предприятия можно было встретить студентов-заочников, заочников-аспирантов. 719 производственников в первый же год соревнования за коммунистический труд были охвачены учебой в сети партийно-комсомольского просвещения.

Коммунисты и комсомольцы возглавили соревнование за знание предприятия коммунистического труда. Вот несколько примеров. На тепловозе ТЭ-3 № 100 по вине электромашинного цеха вышел из строя тяговый электродвигатель и его пришлось замешить. Как показала проверка, причиной этого явилось загрязнение коллектора. По инициативе парткома было решено создать специальные сапшосты в цехах и ремонтных бригадах. Благодаря постоянной работе сапшостов быстро изменился внутренний вид многих цехов.

Культура производства пришла и в другие цехи, где взамен мазутных досок на полу появились метлахская плитка, паркет, цветы, люминесцентные лампы, уют и чистота. Подтягивались и люди. Теперь уже все реже ремонтники стали приходить на работу в грязной спецовке.

В депо не оставалось уголка, который бы не затронули преобразования, связанные с новой тягой. Вдвое увеличился просторный цех подъемочного ремонта, самое высокое на узле производственное помещение. И как всюду, в нем стало светлее, чище, просторнее.

В цехах и коридорах бетопировались проходные дорожки. По ним вместо гремучих тележек и тачек с запчастями бесшумно двигались автокары на резиновом ходу. В подсобных цехах штукатурились стены, в светлые тона окрашивались панели, хромировались инструменты. У стен ровной липейкой подпоялись живые цветы, высаженные в подцветочники, а в простенках окон в ажурном силетении металлических форм заалели полотна лозунгов.

Новая техника принесла с собой и новые специальности, которые шли на смену старым. Такие профессии, как кочегар, промывальщик и многие другие, исчезали вместе со старой техникой. В депо было немало котельщиков. Их называли «глуха-

<sup>1</sup> «Ленинское знамя», 1964, 1 июля.

рями». Это была профессиональная болезнь рабочих, потерявших слух от несимметричного грохота. У многих из них было слабое зрение от постоянного пота, стекавшего в глаза. Старые котельщики уходили на пенсию, помоложе — приобретали новые специальности.

У тепловозов хлопотали уже совсем не те слесари, которые ремонтировали паровозы, в грубых, пропитанных мазутом и копотью брезентовых спецовках. У локомотивов орудовали молодые ребята в беретах и синих комбинезонах, и со стороны можно было подумать, что люди эти не ремонтируют, а собирают машины, и цех этот не деповский ремонтный, а заводской сборочный.

Вскоре после июньского (1959 г.) Пленума ЦК КПСС стало известно, что принято решение ускорить электрификацию участка Испль-Куль—Макушино — последнего звена электрифицированной Транссибирской магистрали.

На отделение дороги прибывали специализированные строительные и монтажные поезда — крупные коллективы строителей и монтажников. Начали поступать железобетонные опоры и многотонные фундаментные блоки, огромные мотки медного контактного провода. Перед электрификаторами была поставлена задача в короткий срок установить на 272-километровом участке свыше 8 тысяч опор, построить и смонтировать 11 тяговых подстанций, произвести другие работы на общую сумму свыше 18 миллионов рублей.

За лето строители и монтажники сделали много, да и зимой темпы работ не снижались. В любую погоду «с поля» и «с перегона» шла установка опор, подвеска контактного провода, монтаж технологического оборудования тяговых подстанций и открытых распределительных устройств.

По перегонам и станциям пескончаемым коридором выстроились непривычные для глаза высокие серые столбы. На них поднимались смелые и расторопные монтажники. Внизу с большой скоростью проносились составы, а сверху в сплетении проводов делали свое дело монтажники. И не у одного машиниста захватывало дух и рука тянулась к тормозному краю при мысли, что вот сейчас кто-нибудь из этих акробатов сорвется с проводов и упадет прямо под колеса мчащегося состава. Молодые, смелые ребята краснознаменного электромонтажного поезда № 708 трудились с боевым комсомольским задором. Едва наступал рассвет, как дрезины и мотовозы развозили электрификаторов по перегонам и участкам и люди приступали к делу. Работы велись при любом морозе.

Когда на январском (1960 г.) Пленуме ЦК КПСС было принято решение о созыве XXII съезда партии, весть об этом быстро

донеслась до железнодорожников и электрификаторов. Строители крупнейшей тепловой электростанции в республике дали слово досрочно, к 20 сентября 1961 года, ввести в строй первую очередь Петропавловской ТЭЦ-2. Узнав об этом, строители и монтажники электрифицируемого участка дороги заявили: обязуемся досрочно, ко дню открытия съезда, завершить все работы по электрификации.

К переходу на электротягу развернулась деятельная подготовка во всех подразделениях железнодорожного узла, и особенно в депо.

## ДОРОГОЙ НОВОГО, ПРОГРЕССИВНОГО

Для выработки комплексного плана перевода депо на электротягу партийный комитет собрал передовиков соревнования, командный состав и специалистов производственных подразделений. Участники совещания всесторонне обсудили конкретные мероприятия и внесли много ценных предложений.

Главное заключалось в том, чтобы вовремя подготовить кадры, умеющие правильно эксплуатировать и надежно ремонтировать новую технику. И кадры готовились: работали курсы по переподготовке машинистов и ремонтников при управлении дороги и Омском электромеханическом техникуме.

В депо каждый день проходили занятия по изучению электровоза. В ходе учебы определялся будущий состав групп по ремонту экипажной части, тяговых двигателей, вспомогательных машин и аппаратуры, аккумуляторов и пантографов.

По окончании теоретической подготовки группы слесарей прошли производственную практику в Омске и Барабинске. Учитывая трудности и ошибки в обучении кадров при переходе на тепловозную тягу, партком и хозяйственные руководители депо своевременно и организованно вели переподготовку локомотивных бригад и ремонтников.

Средний командный состав, инженерно-технический персонал обучались на специальных курсах по переквалификации. С вводом электрической тяги на отделении дороги появились новые профессии работников, призванных обслуживать и ремонтировать оборудование тяговых подстанций и контактной сети.

Подготовка новых кадров и переквалификация работников депо требовали исключительного внимания к себе. Работа на электровозе, на тяговой подстанции, на ремонте контактной сети помимо общих знаний конструкции, технологии ремонта требовала особых знаний правил техники безопасности. Высокое напряжение тока при неосторожном обращении с аппаратами могло привести к тяжелым несчастным случаям.



сравнительно небольшое время было переквалифицировано и подготовлено вновь около тысячи человек. Большой вклад в электрификацию отделения дороги внес коллектив энергоучастка, возглавляемый А. Е. Липовым.

И вот наступил день 12 октября 1961 года. В праздничном убранстве перрон старой и как-то разом помолодевшей станции. 67 лет назад августовским утром 1894 года отсюда уходил первый пассажирский поезд, а сегодня здесь открывается регулярное движение электропоездов. Станция и вся дорога переживают второе рождение.

Металлические и железобетонные опоры ровными рядами протянулись по междудутьям. Опираясь на них, над стальными путями повисла густая сеть контактных проводов. Хотя и холодно — временами пудный осенний дождь поребрил в снег — непогода не остановила людей.

На митинг организованию пришли транспортные строители, монтажники, инженеры, техники, работники строительных поездов и проектных организаций, руководители партийных и общественных организаций, всех служб и подразделений дороги.

Начинается митинг. Выступающие говорят об огромной работе, сделанной в короткий срок по электрификации участка. В мороз и ветер монтажники электромонтажного поезда № 708 вели подвеску проводов, торопясь к открытию съезда партии выполнить высокое обязательство. И слово свое сдержали.

На перроне, у самых железнодорожных путей, где проходит митинг, многометровое красное полотнище полощется на ветру, на нем ленинские слова: «Коммунизм — это есть Советская власть плюс электрификация всей страны».

Одн за другим сменяются на трибуне ораторы. Митинг подходит к концу. А в это время к перрону подходит пассажирский поезд № 31 Караганда—Москва. В нем делегаты XXII съезда



Машинист С. Амреков.

КПСС паправляются в столицу. Паступает волпующий момент, когда на смену паровозу, доставившему поезд в Петропавловск, к составу подходит электровоз ВЛ-22м (Владимир Ленин). Это первый электровоз, который повезет делегатов съезда по электрифицированной магистрали Иркутск—Москва.

После митинга секретарь обкома партии Н. А. Борзов разрешает алюю лепточку, и перед скорым поездом открывается путь. Басовитый гудок электровоза тонет в гуле горячих аплодисментов.

От Петропавловска до Кургана первый электропоезд повел передовой машинист член КПСС П. Г. Белый с помощником машиниста В. В. Вербило. Они открыли регулярное движение поездов на электрической тяге на отделении дороги.

В обстановке огромного трудового и политического подъема в стране работал XXII съезд партии, принявший новую Программу КПСС. Съезд партии в своих документах обратил большое внимание на ускоренное развитие всех отраслей народного хозяйства, в том числе и железнодорожного транспорта, важнейшая задача которого состояла в дальнейшем техническом перевооружении, чтобы добиться значительного повышения скоростей на железных дорогах. Это указание непосредственно касалось и коллектива Петропавловского депо.

В социалистическом соревновании бригад за высокие пробеги локомотивов, экономию топлива и электроэнергии, за перевыполнение плана перевозок рождались новые передовики и ударники, на которых равнялся коллектив. Для широкого внедрения в производство достижений новаторов в депо были обобщены методы и приемы работы машинистов П. В. Никитина и М. П. Добротворского по экономии дизельного топлива, К. Н. Мартынова и В. П. Лукина — по экономии электроэнергии за счет умелого вождения поездов и применения рекуперативного торможения, лучших ремонтников — слесарей Ф. А. Посохова — по ремонту топливной аппаратуры, В. И. Хоренко — шатунопоршневой группы тепловозных дизелей, А. В. Ганичева — контрольно-измерительных приборов, М. Е. Павлова — по ремонту главных генераторов и тяговых электродвигателей, К. А. Журавлева — по ремонту аккумуляторных батарей.

Массовое движение за экономию и бережливость, лучшее использование технических средств получило свое яркое выражение в постоянном росте сэкономленной электроэнергии и сверхплановых грузов, перевезенных за счет тяжеловесных поездов.

Внедрение новой техники и передовой технологии ремонта и эксплуатации локомотивов тесно связано с активной деятельностью технического совета депо. Техсовет рассматривает все

наиболее важные вопросы перспективного развития предприятия, реконструкции, улучшения условий труда и безопасности работ, привлекает к подготовке этих вопросов широкие круги инженерно-технических работников и передовиков производства.

В составе технического совета — наиболее активные и авторитетные инженерно-технические работники, мастера и бригадиры цехов, машинисты-инструкторы, лучшие рационализаторы и изобретатели. На расширенных заседаниях его с участием представителей партийной и профсоюзной организаций, а также добровольных обществ НТО, ВОИР и ОКБ подробно рассматривались планы организационно-технических мероприятий на очередной год. При этом устанавливались объемы и очередность работ, выяснялось, что может быть выполнено силами общественных творческих организаций. Техсовет строго контролировал выполнение плана, оказывал большую практическую помощь рационализаторам по внедрению в производство их предложений.

Вместе с тем новые задачи, поставленные съездом партии, требовали серьезных изменений в организации работы предприятия. Начался интенсивный поиск неиспользованных резервов производства. Эта работа еще больше усилилась после сентябрьского (1965 г.) Пленума ЦК КПСС, наметившего введение новых принципов планирования и экономического стимулирования.

Перед хозяйственными руководителями, парткомом и профсоюзной организацией депо встала задача умело применять материальные стимулы, создавать действенную систему стимулирования. Это была ответственная и очень сложная проблема хотя бы потому, что стимулирование труда касалось каждого работающего в депо. Развернулась организационно-техническая подготовка к переходу на работу в условиях новой реформы. Партком и профсоюзная организация палатили широкую учебу рабочих и командиров производства, детальное разъяснение смысла и задач хозяйственной реформы и опыта передовых транспортных предприятий.

Партийный комитет неоднократно обсуждал вопросы, связанные с переходом депо на новые условия планирования и экономического стимулирования и широким внедрением внутрипроизводственного хозрасчета. Партком подчеркивал, что только внедрение бригадного хозрасчета позволит повысить заинтересованность каждого работника в результатах своего труда.

С самого начала подготовки и перехода на новые условия планирования и экономического стимулирования в депо развер-



Учащиеся железнодорожного техникума в электромашином цехе депо знакомятся с организацией ремонта локомотива.

пулся общественный смотр резервов производства. Каждому рабочему была вручена памятка с вопросами, на которые ему следовало дать ответ. В памятку записывались предложения по увеличению производительности труда, снижению себестоимости, повышению рентабельности предприятия, конкретные пути улучшения организации производства. Памятки после их заполнения сдавались в специально назначенную смотровую комиссию, где детально анализировались.

Часть предложений требовала серьезного инженерного решения, материальных ресурсов и денежных средств. Такие предложения принимались для внедрения в последующем. Большинство же поступающих предложений не требовали больших затрат на их реализацию. Они за короткий период были внедрены в производство и дали свыше 200 тысяч рублей экономии.

В процессе выполнения плана для каждого подразделения депо устанавливались самостоятельные технико-экономические показатели.

Улучшение планирования, нормирования и учета давало возможность выявить уровень экономической работы во всех цехах, достижения и недостатки и служило необходимой предпосылкой контроля и повышения ответственности за результаты

деятельности. Все это позволило правильно применить поощрительные фонды, связав их непосредственно с результатами в каждом цехе.

Хозяйственный расчет воспитывал бережливость в расходовании материальных ценностей, пастойчивость и инициативу в борьбе против всякого рода излишеств. Рабочие приучались считать, сколько стоит та или иная деталь, материал, килограмм топлива, киловатт-час электроэнергии.

Важным условием организации хоэрасчета является своевременность и хорошо налаженный анализ. Учитывая это, в депо было уделено большое внимание детаальному изучению методики и форм анализа. На занятиях экономических школ и курсов слушатели убеждались в том, без серьезных знаний экономики и каждого ее составного элемента нельзя паладить высокопроизводительную работу в бригаде, цехе, на предприятии. Учились не только руководящий состав, инженерно-технические работники и служащие, но и многие рабочие.

Хозяйственная реформа, новые условия, в которых начало работать депо, потребовали от партийной организации предприятия осуществить ряд мероприятий. Парткому и цеховым парторганизациям пришлось по-иному посмотреть на обычную практику, переосмыслить сложившиеся понятия, заняться совершенствованием повседневной работы. Не все сразу шло гладко. Были и упущения, но их стремились своевременно исправлять.

Партийная организация и ее партийный комитет во главе с энергичным вожаком Иваном Ивановичем Давыдовым развернули широкую организаторскую, мобилизационно-воспитательную деятельность по выявлению недостатков и улучшению всей работы.

После тщательной проверки выполнения трудового законодательства выяснили, что в целом положение в депо благополучно, но проверяющие вскрыли серьезные недостатки. Этот вопрос обсудило общее собрание коммунистов депо.

Своевременно и конкретно решала партийная организация депо и многие другие вопросы жизни и деятельности коллектива. Например, в депо в первое время больше внимания уделялось материальным стимулам и забывалось о другой части поощрения — моральных стимулах. Партком депо своевременно исправил этот недостаток.

Развивая творческую инициативу в коллективе, партийный комитет активно направлял работу общественных организаций. Например, постоянная поддержка и умелое руководство парткома народными контролерами депо обусловило определенные успехи «дозорных» народа. В дни развернувшегося массового об-

щественного смотра по выявлению резервов экономии электрической и тепловой энергии, черных и цветных металлов народные контролеры вовлекли в этот поиск почти весь коллектив депо.

Массовый поход за экономию начался с анализа фактического расхода сырья и материалов, обоснованности установленных норм расхода по каждому участку производства. На основе данного анализа и выработанных предложений была проведена теплотехническая конференция, которая выработала ряд конкретных мероприятий по узловым вопросам производства.

В целях распространения передового опыта работы и приемов труда по рациональному использованию материалов и сырьевых ресурсов в депо было организовано 19 школ, в которых рабочие постигали науку бережливости и рачительности.

Смотровая комиссия обобщила передовой метод машиниста Л. Н. Чеснокова по вождению поездов с минимальной затратой электроэнергии, методы машиниста П. Г. Павловского, М. П. Добротворского по экономии топлива. Были составлены режимные карты вождения поездов по каждому тяговому участку. Тех машинистов, которые допускали перерасход топлива и электроэнергии, переводили на несколько поездок в помощники к лучшим машинистам для практического обучения. Это давало хорошие результаты.

В смотровую комиссию поступило много предложений от деповчан. Многие из них при реализации давали высокую эффективность. Так, внедрение рацпредложения машиниста Л. Н. Чеснокова «Меры по улучшению эксплуатационной работы грузового и пассажирского движения на участке Исиль-Куль — Петропавловск» дали экономию электроэнергии около 200 тысяч киловатт-часов. Предложение Федулова, Малеева и Надеждина «Новое устройство для регенерации дизельного масла и топлива методом отстоя» сэкономило 4650 рублей в год. С целью экономии угля в локомотивном депо был организован сбор конденсата пара для его повторного использования, что позволило сэкономить за год до 300 тонн угля.

Реализация этих и других предложений, а их поступило в ходе смотра 481, давало экономию 13 миллионов киловатт-часов электрической энергии, более 1500 тонн жидкого топлива и 900 тонн угля. Машинистами депо было проведено 9133 тяжеловесных поезда, в которых дополнительно перевезено 3212 тысяч тонн грузов. Только за счет этого было высвобождено 625 поездов весом по 5 тысяч тонн каждый<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> «Ленинское знамя», 1966, 26 января, 14 мая.

1965 год все подразделения депо завершили успешно при значительном перевыполнении основных планово-производственных показателей.

Новых рубежей достигло пародное хозяйство Казахской ССР за годы семилетки. Мощное развитие получил и железнодорожный транспорт.

«Труженики Казахской железной дороги досрочно выполнили задания семилетнего плана по перевозкам и использованию подвижного состава, — было отмечено в отчетном докладе XII съезду Компартии Казахстана. — Проложены новые железнодорожные линии общей протяженностью 1870 километров. Строятся железнодорожные линии Гурьев — Астрахань и Балхаш — Саяк. 97 процентов всех железнодорожных перевозок осуществляется тепловозной и электрической тягой»<sup>1</sup>.

За семилетие в Петропавловском депо в 1,2 раза возрос объем перевозок, на 6,8 километра в час повысилась участковая скорость, более чем на 250 тонн увеличился средний вес поезда в грузовом движении. Коллективы пяти цехов и двух бригад были удостоены высокого звания коллективов коммунистического труда, а 338 рабочих — звания ударников коммунистического труда.

Новыми трудовыми свершениями встретили депопчане XXIII съезд ленинской партии. Организация ВОИР и техпический совет депо выступили с призывом к коллективу принять активное участие в конкурсе на лучшее рационализаторское предложение по следующим важнейшим направлениям: достижение лучших условий организации труда; экономия черных и цветных металлов, электрической энергии и жидкого топлива; применение пластических масс в производстве. В ноябре 1965 года партбюро депо, рассмотрев это ценное начинание обратилось к горкому партии, райпрофсоюзу, дорпрофсоюзу, руководителям отделения и управления дороги с просьбой о поддержке инициативы рационализаторов локомотивного депо<sup>2</sup>.

Во всех этих инстанциях благородная инициатива получила единодушное одобрение и поддержку д. рабочих коллективах города Петропавловска. В локомотивном депо не было участка, который бы не брал повышенных обязательств. Заметно увеличилось число рационализаторов, среди которых коммунистов стало более 60 процентов. За 1966 год было присвоено звание «Лучший рационализатор Казахской ССР» А. Е. Зайцеву, актив-

<sup>1</sup> Кунаев Д. А. Избранные речи и статьи. М., 1978, с. 49.

<sup>2</sup> Партархив СКО, ф. 119, оп. 1, д. 153, лл. 169, 170.

ными рационализаторами зарекомендовали себя А. П. Иванов, А. Е. Науменко, И. В. Горюнов и другие, а лучшими производственными подразделениями в депо признаны: инструментальный, хозяйственный, заготовительный цехи<sup>1</sup>.

Новые величественные рубежи намстил XXIII съезд партии, одобрявший план восьмой пятилетки (1966—1970 гг.), которым предусматривалось всемерное развитие экономики на основе значительного повышения эффективности производства.

Работа съезда, его решения вызвали в коллективе депо новый прилив творческих сил, политической и трудовой активности. Она усиливалась еще и тем, что в работе съезда принимал участие посланец деповчан, знатный машинист Л. П. Чесноков. Еще накануне съезда коммунисты депо, обсуждая проект Директив XXIII съезда КПСС по пятилетнему плану развития народного хозяйства СССР на 1966—1970 годы, намечали новые рубежи на восьмую пятилетку.

Коллектив предприятия, работая над дальнейшим совершенствованием планирования и экономического стимулирования, добивался внедрения такой системы, когда основным показателем вместо прибыли и рентабельности по основной деятельности стал бы показатель эксплуатационных расходов. Главная задача эксперимента состояла в усилении роли экономических факторов в увеличении перевозок и улучшении использования подвижного состава при одновременном сокращении материальных и трудовых затрат.

С первых же практических шагов реформа изменила атмосферу в депо: лучше стали справляться с плановыми заданиями на месяц, квартал, год. Коллективы пяти цехов, двух бригад удостоились звания коллективов коммунистического труда, 18 локомотивным бригадам присвоили звание коммунистических, а 402 работникам — ударников коммунистического труда<sup>2</sup>.

Первые шаги экономической реформы в депо совпали с соревнованием в честь пятидесятилетия Великого Октября и столетия со дня рождения В. И. Ленина. Соревнование началось с сентября 1966 года, после того, как партийный комитет депо вынес постановление о принятии юбилейных обязательств в честь этих юбилеев.

Первыми на ударную октябрьскую вахту встали локомотивные бригады и ремонтники. Инициаторы соревнования призвали коллектив достойно встретить знаменательную годовщину. Этот призыв нашел всеобщую поддержку.

<sup>1</sup> Партархив СКО, ф. 119, оп. 1, д. 163, л. 111.

<sup>2</sup> Там же, лл. 104, 111.



Коммунисты личным примером в труде увлекали других, выступали маяками, перевыполняя смелые задания, сдавая продукцию отличного качества. Такими были Д. С. Шандыбин, А. А. Циборт и десятки других, а колонне машиниста-инструктора В. Н. Поклад было присвоено звание «Колонна коммунистического труда имени 50-летия Советской власти». В книгу Почета было занесено 25 работников депо, среди них коммунисты М. И. Gladков, А. И. Шайхисламов, В. С. Галочкин, А. А. Циборт и другие.

В юбилейный год коллектив досрочно завершил задание по всем основным показателям. Успешное внедрение сетевого графика работы позволило сократить простой тепловозов в подъемочном ремонте с 7 до 5 суток. Локомотивные и ремонтные бригады сэкономили 600 тонн дизельного топлива, 158 тонн угля, 8,5 миллиона киловатт-часов электрической энергии, 45 тонн черных и 4,5 тонны цветных металлов и много других материальных ресурсов на общую сумму около 200 тысяч рублей. Отряд ударников коммунистического труда в 1967 году увеличился на 200 человек и достиг 600<sup>1</sup>. Благодаря их высокосоциальному труду коллектив депо провел около 8 тысяч тяжеловесных поездов и перевез сверх плана около 5 миллионов тонн грузов.

К 50-й годовщине Великого Октября деповчане создали музей революционной и трудовой славы. Теперь все вновь поступающие на работу начинали знакомство с производством отсюда. Музей пользуется большой популярностью среди железнодорожников. Его залы и тематические стенды привлекают горожан и приезжающих из других мест. В организацию музея и расширение его экспозиции много сил вложил персональный пенсионер, почетный гражданин Петропавловска И. Е. Липин, до последних дней своей жизни возглавлявший совет ветеранов депо.

Подведение итогов юбилейного года на торжественном собрании способствовало дальнейшему расширению трудового соперничества в коллективе. Оно еще больше разгорелось когда в 1968 году в газетах появилось постановление ЦК КПСС «О подготовке к 100-летию со дня рождения Владимира Ильича Ленина». Деповчане с воодушевлением встретили этот исторический документ, глубоко его изучали в сети партийной и комсомольской учебы.

Огромный творческий подъем, возглавляемый коммунистами, обеспечил не только выполнение нарядных производст-

<sup>1</sup> Партия в СКО, ф. 119, оп. 1, д. 172, л. 32.

вепных заданий 1968 и 1969 годов, но и значительное их перевыполнение, дал Родине сотни тысяч рублей прибыли. К концу 1969 года в депо было уже 879 ударников коммунистического труда. Более тысячи рабочих боролись за это высокое звание<sup>1</sup>.

1970 год ознаменовался еще большими производственными достижениями. Это был год юбилея, год завершения восьмой пятилетки и год подготовки к очередному XXIV съезду партии.

В ответ на Письмо ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ «Об улучшении использования резервов производства и усилении режима экономии в народном хозяйстве» коллектив предприятия принял деятельное участие в выявлении неиспользованных резервов производства. Возглавили этот поход пародные контролеры. За первые шесть месяцев 1970 года было проведено около 600 выездов на линию, более 1200 проверок режима отдыха локомотивных бригад по оборотным депо, осмотрено 640 локомотивов по выходу из ремонта и под поездами. В книгу замечаний контролеры записали 148 записей по устранению недостатков, выполнили и ряд других важных дел.

Коллектив депо добился экономии более 3 миллионов киловатт-часов электроэнергии, 110 тонн жидкого топлива, 66 тонн черных и цветных металлов. Непроизводительные расходы в сравнении с 1968 годом сократились со 125,2 тысячи рублей до 20 тысяч. За достигнутые успехи в юбилейном смотре группа пародного контроля депо была награждена Почетной грамотой Северо-Казахстанского областного комитета пародного контроля<sup>2</sup>.

С чувством исполненного долга перед страной, родной Коммунистической партией деповчане готовились к торжественному собранию. По всем основным показателям пятилетний план был реализован к 7 ноября 1970 года. Задание по росту производительности труда выполнено за три с половиной года (а в сравнении с 1965 годом — рост на 15 процентов). Этому способствовало осуществление за пятилетие 86 крупных мероприятий по паучной организации труда с общим экономическим эффектом свыше 3 миллионов рублей.

Широкое внедрение новой техники и технологии производства, сетевых графиков ремонта локомотивов позволило поднять в основных цехах уровень механизации работ на 80—90 процентов и сократить до 30 процентов простой локомотивов в

<sup>1</sup> Партархив СКО, ф. 119, оп. 1, д. 202, л. 9.

<sup>2</sup> Там же, л. 82.

ремонта. За счет совершенствования профессий, организации и нормирования труда за пятилетие было высвобождено и переведено на другие работы более 150 человек.

В целом за пятилетку депо увеличило объем перевозок на 20 и среднесуточную производительность локомотива на 13 процентов. Благодаря энтузиастам-поворотам за эти годы было проведено около 50 тысяч тяжеловесных поездов и перевезено сверх плана 22 миллиона тонн грузов, или высвобождено 5500 поездов весом по 4 тысячи тонн каждый.

Таких успехов коллектив мог добиться только в напряженном труде и творческом соревновании. К концу пятилетки более чем удвоилось число ударников коммунистического труда<sup>1</sup>.

За годы послевоенных пятилеток на транспорте, в том числе и в Петропавловском депо, произошли огромные изменения. За сравнительно короткий срок такой показатель, как мощность локомотива, увеличился от одной тысячи до шести тысяч и более лошадиных сил. Конструктивная скорость возросла с 70 до 140 километров в час.

Современный локомотив — это мощная компактная электрическая станция на колесах, способная вести за собой поезд весом более 6000 тонн со скоростью свыше 100 километров в час. В конструкции его широко применены последние достижения науки и техники, такие, как автоматические системы регулирования, полупроводниковые выпрямители, эффективные средства защиты.

В практической деятельности инженерно-технических работников депо все большее место занимают современные математические методы расчетов, основанные на линейном программировании и сетевом планировании. Значительно расширился круг и увеличился объем необходимых в практической работе сведений. Все это потребовало высокой квалификации работников, призванных обслуживать локомотивное хозяйство, дальнейшего систематического повышения их знаний.

Тяга к знаниям, к учебе у депонач была всегда, но особенно активизировалась она во время перехода с паровозной тяги на новые прогрессивные виды тяги и в связи с развертыванием движения за коммунистическое отношение к труду.

Массовому паходу за знаниями предшествовала большая работа. Наряду с теми, кто учился сам и хотел учиться, были в депо и такие, кто считал, что знаний в объеме 7—8 классов ему хватит на свой век. Нужно было убедительно разъяснить этим рабочим, особенно молодым, почему они должны быть всесто-

<sup>1</sup> Партархив СКО, ф. 119, оп. 1, д. 202, л. 82.

ронне развитыми, каково значение творческой инициативы в повышении их квалификации, профессионального мастерства, производительности труда. Комитеты комсомола и профсоюза организовали много интересных лекций и бесед на эти актуальные и жизненно важные темы.

Борьба за знания в депо ведется широким фронтом. Хозяйственные руководители, партийная, профсоюзная и комсомольская организации постоянно держат под контролем состояние учебы в коллективе. Для повышения ответственности руководителей цехов и самих коллективов показатель «повышение общеобразовательного уровня» введен в основные показатели социалистического соревнования между цехами и колоннами депо.

Каждому работающему в депо для занятий созданы необходимые условия. Для обучающихся в школе рабочей молодежи, вечернем и заочном техникумах по закону предоставляются положенные льготы.

Школа рабочей молодежи, учитывая посменную и разъездную работу тепловозников и электровозников, проводит занятия не только вечером, но и днем. И каждый из 148 рабочих депо, обучающихся в школе рабочей молодежи, имеет возможность регулярно посещать занятия.

На железнодорожном узле в Петропавловске действует учебно-консультационный пункт Омского института инженеров железнодорожного транспорта, есть свой техникум, два технических училища, которые готовят для депо и других предприятий высококвалифицированных специалистов — инженеров, техников, мастеров.

Широко ведется подготовка кадров с отрывом и без отрыва от производства. За пятилетие подготовлено 140 машинистов электровоза и 71 машинист тепловоза, более 400 помощников машиниста, 170 слесарей по ремонту подвижного состава. За этот же период повысили свою квалификацию без отрыва от производства более тысячи человек.

Широкое распространение получили школы передового опыта. Число обучающихся в них возросло втрое по сравнению с минувшей пятилеткой.

Депо уже много лет является базовым предприятием для профессионально-технического училища № 72. Ежегодно здесь в цехах и на локомотивах проходят практику 200—250 будущих железнодорожников, а 100—120 выпускников ежегодно вливаются в рабочий коллектив депо. Для приобретения практических знаний им создаются все необходимые условия. К концу практики все учащиеся работают самостоятельно на рабочих местах.

Депо помогло училищу организовать специальные учебные кабинеты и каждый год для их оснащения безвозмездно передает различные оборудование тепловозов и электровозов в качестве наглядных пособий при изучении устройства локомотивов.

В трудовые коллективы петропавловских железнодорожников ежегодно вливается значительная часть молодых рабочих — это главным образом выпускники профессионально-технических училищ и общеобразовательных школ. Это молодое пополнение очень нуждается в поддержке и помощи кадровых рабочих, опытных специалистов. Выступая на XVII съезде ВЛКСМ, Генеральный секретарь ЦК КПСС товарищ Л. И. Брежнев говорил:

«В рабочем классе зародилось новое замечательное движение — движение наставников молодых рабочих. Наставники — это кадровые рабочие, обладающие высоким мастерством, богатым жизненным опытом, и, я бы сказал, талантливые педагоги. Они по доброй воле, по призыванию души учат молодежь трудолюбию, мастерству, воспитывают ее на героических традициях нашего славного рабочего класса...

Наставники как бы передают эстафету труда из настоящего в будущее. И мы от всей души приветствуем представителей славного рабочего класса, которые, не жалея сил и времени, передают свой богатый опыт, свои знания молодой смеле, вступающей в большую трудовую жизнь. Хорошо, что комсомол работает рука об руку с наставниками, всячески поддерживает это прекрасное начинание. Следует пожелать, чтобы движение наставников стало массовым, охватило все уголки страны, все заводы, фабрики, шахты, рудники, стройки, колхозы и совхозы. Это замечательное, благородное дело, товарищи! Мы призываем вас поддержать его»<sup>1</sup>.

Среди петропавловских железнодорожников наставничество как движение получило широкое развитие в годы девятой пятилетки. В 1972 году здесь насчитывалось 360 наставников. Они передавали свой опыт, обучали и шефствовали над 380 молодыми рабочими. В 1973 году их число возросло соответственно до 436 и 472, в 1974 — 450 и 450, а в 1975 году наставников насчитывалось 525, которые обучали 532 молодых рабочих.

Депо и раньше славилось хорошими наставниками. В тяжелые годы войны в депо, в вагонном участке, кондукторском резерве и других предприятиях транспорта были введены должности инструкторов-наставников. Машинисты-инструкторы, например, обучали молодых паровозников трудному делу вождения

<sup>1</sup> Брежнев Л. И. Ленинским курсом, т. 5. М., 1976, с. 47—48.

большегрузных поездов на высоких скоростях в зимних условиях. Это сыграло большую роль во время перехода с паровозной тяги на тепловозную и с тепловозной на электрическую, когда за короткий срок сотни машинистов, помощников машиниста, слесарей проходили профессиональную переподготовку, в совершенстве овладевали искусством использования новой техники на полную мощность.

Совет паставников цеха эксплуатации возглавляет заместитель начальника депо А. С. Синцов. Совет помогает лучше вести работу с молодежью, теснее осуществлять связь депо со школой. В каждой колонне машинистов есть старшие группы паставников, которые объединяют по 20 человек. Это создает оперативность в условиях поездной работы локомотивных бригад. Лучшим паставником этого коллектива является машинист Владимир Павлович Бирченко. За одиннадцать лет работы на электровозе он подготовил 21 специалиста, в том числе 12 его помощников стали машинистами. Машинисту-инструктору Михаилу Павловичу Добротворскому за большие заслуги в воспитании молодежи поставленным бюро обкома партии, облисполкома, облсовпрофа и обкома комсомола присвоено звание «Лучший паставник Северо-Казахстанской области».

Машинист электровоза Владимир Федорович Жмуро — мастер экономии электроэнергии. Его опыт рационального вождения поездов совершенствуется и широко изучается локомотивными бригадами. Он всегда в гуще событий, всегда около него много молодежи. Жмуро — парторг колонны, он и рекомендовал своего помощника Л. Паптына секретарем комсомольской организации. Окончив вечернюю школу, он получил право самостоятельного управления локомотивом. Его избрали секретарем комсомольской организации на узле. Сейчас Паптын сам паставник, по по-прежнему для него В. Ф. Жмуро — самый первый товарищ и паставник. Оба они успешно завершили пятилетку.

Наставники получают активную поддержку со стороны партийной организации. Ежегодно в присутствии представителей коллективов руководители и заслуженные работники депо вручают личный рабочий инструмент и памятные подарки отличившимся на производственной практике молодым рабочим. Здесь же происходит знакомство с будущими наставниками.

Этой же цели служат тематические вечера молодых рабочих. В депо известны целые семьи — рабочие династии, где мастерство железнодорожников передается из поколения в поколение. Деды и отцы Шмагновых, Красковских, Маниных, Лапских, Тепловых, Тесли и многих других работали в депо, а сейчас их место заняли сыновья и внуки.



Машинист электровоза  
В. Ф. Жмура.



Машинист-паставник Л. Н. Чес-  
ноков, делегат XXIII съезда  
КПСС.

В первом квартале 1971 года был разработан план социального развития предприятия на девятую пятилетку. В нем намечалось улучшить производственные условия, подготовку кадров, усилить воспитательную работу и укрепить трудовую дисциплину. За пятилетку было сэкономлено 1645 тысяч рублей. Среди осуществленных мероприятий — механизация и автоматизация тяжелых и трудоемких работ, прогрессивная технология, улучшение санитарно-гигиенических условий. Этот раздел плана социального развития разрабатывался при активном участии профессорско-преподавательского состава Омского института инженеров железнодорожного транспорта на научной основе с учетом специфических особенностей предприятия.

Многое было сделано для улучшения условий труда. В помещениях депо были хорошо промыты окна и кровельные фонари, замощены деревянные полы на полы из мраморной крошки. Во всех секциях депо капитально отремонтированы смотровые каналы: были облицованы их стены метлахской плиткой, кафелем или алюминиевым листом, проведено электроосвещение. Вся внутренняя канализационная сеть была подключена к промка-

нализации, после чего прекратились случаи затопления канав водой.

Во всех цехах, где имелись металлургические перекрытия, их фермы были перекрашены в светлый цвет — алюминиевой краской. Улучшено освещение всех цехов. В них появились красные, из оргстекла и алюминия, инструментальные шкафы, новые, более удобные верстаки, рабочий инвентарь... Люди убедились, какое огромное значение имеет производственная эстетика. В хороших условиях, в светлом цехе, где достаточно свежего воздуха, улучшилось настроение у работающих, повышалась дисциплина и производительность труда. Многим стало ясно: внешний вид работника и чистота на рабочем месте — это не мелочь, а очень важный показатель культуры, необходимое условие для производительного труда.

Пятница каждой недели объявлялась санитарным днем. В этот день после работы проводится генеральная уборка цехов, при этом обязательно моются полы содовым раствором. Это давно вошло в хорошую традицию, поддерживать которую стараются все рабочие.

При депо имеется молодежное общежитие на 400 человек. К услугам проживающих красный уголок, душевая, прачечная, буфет, рядом — столовая. В общежитии тоже образцовый порядок.

В 1972 году был построен четырехэтажный бытовой корпус и реконструированы старые гардеробные и душевые помещения. На первом этаже бытового корпуса разместились здравпункт, в котором круглосуточно дежурят медицинские работники. По плану социального развития построен новый клуб со зрительным залом на 400 мест, фойе. Здесь проводятся различные массовые мероприятия — собрания и совещания, показ художественных, документальных и технических фильмов, работают кружки художественной самодеятельности и народного творчества.

Территория вокруг депо заасфальтирована и благоустроена, вокруг зданий предприятия, вдоль улиц Денювской и Свердлова посажены деревья и кустарники. Вокруг предприятия множество цветочных клумб, газонов. Их площади исчисляются тысячами квадратных метров. Хороши цветы в любое время года, но особенно зимой. И в оранжерее при депо их выращивают круглый год. В 1973 году здесь построена новая оранжерея, по своим размерам втрое превышающая старую.

Ежегодно весной и осенью коллектив депо принимает активное участие в посадках деревьев и кустарников. И с каждым годом их вокруг предприятия становится все больше.



В улучшении условий труда, соблюдении правил техники безопасности, повышении общей культуры производства высокая роль общественности, и прежде всего общественных инспекторов. Среди инспекторов много пенсионеров, людей авторитетных и уважаемых в коллективе. Общественные инспекторы своевременно подсказывают, что нуждается в замене или проверке, строго одергивают нарушителей техники безопасности. Не первый год отлично несут свою службу в депо общественные инспекторы А. Е. Зайцев, М. С. Шестопалов и многие другие.

И в том, что в депо улучшаются условия труда, повышается общая культура производства, заслуга начальника депо М. С. Ищенко, общественности: профсоюзной организации, совета ветеранов труда, женсовета. Десятки активистов, патриотов своего предприятия каждый день безвозмездно отдают не один час своего свободного времени, чтобы депо становилось во всех отношениях лучше и краше.

## УСПЕХИ РОЖДАЮТСЯ

### В СОРЕВНОВАНИИ

К открытию XXIV съезда КПСС все производственные участки, локомотивные бригады доложили о выполнении своих предсъездовских обязательств.

Работа съезда и его решения широко обсуждались в коллективе, а 12 мая 1971 года общее партийное собрание депо в составе более 400 коммунистов обсудило итоги работы XXIV съезда КПСС и задачи парторганизации по выполнению его решений. Партийное собрание одобрило ценную инициативу коммунистов хозяйственного цеха, мастера Ф. Малеева, партгрупорга В. Лукьянова, токаря механического цеха В. Степуры, обязавшихся за счет повышения производительности труда выполнить задания новой пятилетки за четыре года. Собрание также поддержало инициативу цеха эксплуатации, который включился в движение тысячников, за 1000 минут полезной работы и 1000 километров пробега локомотивов в сутки<sup>1</sup>. Цеховые партийные организации довели до сведения каждого рабочего об этих ценных начинаниях и расширили круг его участников. Все стремились внести свою лепту в борьбу за досрочное выполнение заданий девятой пятилетки.

Партийная организация, ее партком изучали организацию производства и выявляли недостатки и неиспользованные резер-

<sup>1</sup> Партархив СКО, ф. 119, оп. 1, л. 214, л. 9.

вы. Тщательно и продуманно вырабатывались предложения по дальнейшему улучшению производственной деятельности и социально-культурного развития.

Парторганизация укрепляла коммунистами важнейшие участки производства. Уже в 1972 году более 70 процентов парторганизации трудилось на ключевых участках. 193 коммуниста работали машинистами и их помощниками, 61 — токарями и слесарями, 14 — бригадирами, 17 — мастерами цехов.

Изучив организацию рационального использования фонда рабочего времени, партком установил, что из-за недостаточной организации диспетчерской службы и отсутствия четкого взаимодействия отделов эксплуатации и локомотивного отделения депо в депо за 1971 год потери рабочего времени достигли 115 тысяч часов. В то же время было допущено 40 тысяч часов сверхурочной работы. Партийное собрание, обсудившее этот вопрос, потребовало от руководства депо не только устранить бесхозяйственность, но и организовать работу так, чтобы подобные факты не повторялись. И положение было поправлено.

Вся эта планомерная и систематическая воспитательная работа в коллективе способствовала производительному труду и формированию человека высокой культуры и сознательности.

Уже в первый год девятой пятилетки коллектив депо перевыполнил все основные производственные задания. 236 электровазных бригад, попользуя передовые методы вождения поездов, добились ежедневной экономии электрической энергии. Наилучшие результаты имели машинисты Н. Я. Сидоров, Н. Н. Сидоренко, Н. И. Зенип. Благодаря им и сотням других передовиков коллективу депо удалось сэкономить более 7 миллионов киловатт-часов электроэнергии и 408 тонн условного топлива, много других материалов, получить сверхплановой прибыли 409,9 тысячи рублей.

1972 год был еще более напряженным. В ответ на постановление ЦК КПСС «О подготовке к 50-летию образования СССР» деповчане приняли новые повышенные обязательства. Юбилейную трудовую вахту, как всегда, возглавили коммунисты. Инженерно-технические работники депо разработали 145 личных творческих планов, осуществление 136 различных предложений позволило сэкономить государству более 40 тысяч рублей.

Деповчане с большим перевыполнением завершили плановые задания второго года девятой пятилетки и свои напряженные социалистические обязательства. В результате массового трудового подъема депо получило сверхплановой прибыли 806,7 тыся-

чи рублей. Коллектив хозяйственного цеха, выступивший инициатором соревнования: «Пятилетку — в четыре года!» шел с опережением своих обязательств. Досрочно выполнили социалистические обязательства 22 локомотивные бригады. Пять таких бригад работало в счет 1974 и шесть — в счет 1975 года. За большие достижения в социалистическом соревновании 1972 года руководством локомотивного депо было выдано 3180 различных поощрений. Кроме того, 30 новаторам присвоили высокие звания «Лучший машинист», «Лучший рационализатор», «Лучший по профессии», ряд передовиков были награждены знаком «Отличник социалистического соревнования». Среди лучших из лучших машинист М. Н. Гладков, слесарь Н. Я. Белов, помощник машиниста Д. П. Кукса.

1360 человек похвными конкретными делами подтвердили звание ударников коммунистического труда, а коллективы 12 цехов — звание цехов коммунистического труда. Еще 4 бригады, 3 колонны, 4 цеха были удостоены звания коллективов высокой культуры.

За выдающиеся успехи в социалистическом соревновании по достойной встрече 50-летия образования СССР коллектив депо награжден памятным Красным знаменем обкома партии, обласполкома, облсовпрофа и обкома ЛКСМ Казахстана, трижды ему присуждалась денежная премия Министерства путей сообщения СССР и ЦК профсоюзов железнодорожного транспорта, дважды — переходящее Красное знамя обкома партии и обласполкома, горкома партии и горисполкома. Почетным дипломом и денежной премией наградили депо управление и дорпрофсоюз Южно-Уральской железной дороги.

Поддерживая повзрослевшие устремления депо, партком продолжал изучать организацию производства и изыскивать дополнительные резервы производства и роста перевозок, производительности труда и снижения себестоимости.

Партийный комитет депо не упускал из поля зрения молодежь, стремясь использовать ее энергию и задор, чтобы выше поднять трудовое соперничество молодых рабочих. В партком были приглашены передовики-комсомольцы. В беседе с членами парткома комсомольским вожакам было рекомендовано организовать комсомольско-молодежные бригады и разработать перечень ближайших и перспективных задач, которые предстояло им решать.

Так, комсомольско-молодежная бригада инструментального цеха, руководимая А. Ивановым, комсоргом В. Соболевским, и раньше перевыполняла производственные задания. Теперь же внимание было обращено на качество, организованность и дис-

дисциплину. Скоро бригада стала служить примером в этом. 10 членам ее присвоили высокое звание «Ударник коммунистического труда», трое ее членов учились в техникуме, четверо — в школе рабочей молодежи. Бригада стала активно участвовать в художественной самодеятельности и спортивных мероприятиях. Немалая заслуга в этом успехе принадлежала наставнику, почетному мастеру депо, коммунисту Г. А. Тесле.

Аналогичные перемены происходили и в жизни других комсомольско-молодежных бригад. Например, бригаде по ремонту головных генераторов в течение года восемь раз присуждали вымпел победителя социалистического соревнования. Здесь стали трудиться по принципу: «Ни одного отстающего рядом». Вся бригада активно участвовала в спортивных мероприятиях, настойчиво повышала свои знания в вечерней школе. Из 395 комсомольцев депо 195 — ударники коммунистического труда, 69 — учащиеся школы рабочей молодежи, 44 — техникумов и 29 — студенты-заочники вузов<sup>1</sup>.

Все больше и больше передовых рабочих брали шефство над молодежью и передавали им свой трудовой и жизненный опыт. Например, широко разъяснялись поворотские приемы работы слесаря Ю. Я. Измайлова по ремонту тормозного крана машиниста. Внедрение этого опыта в автоматном цехе позволило повысить производительность труда на 7 процентов. В течение года были обобщены передовые методы труда 10 слесарей, 12 машинистов, одного помощника машиниста, широкое распространение которых нашло много последователей. На специальных курсах повысили квалификацию 250 человек, а 136 рабочих получили новую специальность. 140 человек повышали свой общеобразовательный уровень в школе рабочей молодежи, 52 — в институте и 99 — в техникумах.

Партийный комитет и руководство депо провели большую работу по упорядочению технического нормирования. За год было пересмотрено и вновь установлено 777 технически обоснованных норм, и, что очень важно, 566 норм были пересмотрены в сторону увеличения по инициативе самих рабочих.

Активная поддержка партийными организациями борьбы за режим экономии и бережливость во всем благоприятно сказывалась на всей деятельности коллектива. Проводимые проверки, рейды, смотры втягивали в активную общественную жизнь коллектива все большее число рабочих. Они вскрывали недостатки, неиспользованные резервы, думали над тем, как поставить дело, чтобы меньше было промахов в хозяйствовании.

---

<sup>1</sup> Партийный СКО, ф. 119, оп. 1, д. 238, лл. 68, 111, 114.

Много поучительного коллектив депо выносил и с собраний, на которых отчитывались народные контролеры. Так, в феврале 1974 года на общем собрании коллектива депо, с участием второго секретаря обкома партии Г. Ш. Шакирова и председателя горисполкома А. Е. Липового слушался отчет народных контролеров о их деятельности за истекшие два года. С отчетом выступил председатель общедеповской группы народного контроля, член парткома, инженер А. А. Хрипунов. Он отметил, что народные контролеры общедеповской, четырех цеховых групп и 22 постов за два года провели 106 проверок, рейдов и смотров. Их итоги и выявленные недостатки предавались широкой гласности, обсуждались на собраниях коллективов, в партийных организациях. По многим из них руководством депо изданы приказы. Должностные лица часто заслушивались на собраниях групп или коллектива, давали письменные объяснения, которые затем публиковались в стенной газете «Голос народного контроля».

Дозорные не только паблюдали за тем, что делается на производстве, но и своим личным примером показывали, как надо выполнять ту или иную работу. Это А. Цибарт, И. Федорова, Г. Саренко, П. Лезнова, А. Иванова, Л. Чеслоков и многие другие, которые из месяца в месяц паразивали производственные достижения. Большинство народных контролеров — ударники коммунистического труда. Из 125 рационализаторов депо 79 являются народными контролерами. При активном участии дозорных в 1973 году был досрочно выполнен план внедрения рационализаторских предложений и получен экономический эффект в сумме 93 тысячи рублей. Действенный контроль за реализацией намеченных планов научно-технического прогресса помог коллективу депо дополнительно сэкономить 173 тысячи рублей<sup>1</sup>.

Третий, решающий год девятой пятилетки коллектив депо завершал большими трудовыми и производственными достижениями. 270 машинистов выполнили свои пятилетние обязательства по экономии топливно-энергетических ресурсов. В их числе И. Молдован, В. Жмуро, Д. Шандыбин и другие, а 70 машинистов — М. Гладков, Н. Сидоров, Н. Зеян, М. Яшник и другие работали в счет 1975 года, 142 локомотивные бригады завершали 1974 год.

Высокое звание ударника коммунистического труда носили 1468 работников депо, из них 257 члены партии, что составляет более 60 процентов всего состава партийной организации депо.

<sup>1</sup> «Ленинское знамя», 1974, 26 февраля.

Обращение ЦК КПСС к партии, к советскому народу призвало трудящихся страны сосредоточить свое внимание на улучшении качественных показателей производства и на ускорении технического прогресса. В ответ на Обращение ремонтники цеха подъемного ремонта депо приняли обязательство снизить на 5 процентов затраты на ремонт тепловозов, коллективы заготовительного и механического цехов снизили трудоемкость соответственно на 9 и 3 процента. Высокие обязательства взяли Н. И. Хухлов, В. М. Павлов, В. К. Иванов, А. С. Васильев, И. И. Пилипесв и многие другие.

Памятвля о том, что прочные знания каждого исполнителя помогают ему ярче раскрыть свои творческие возможности, партийная организация депо стремилась расширить сеть политической и экономической учебы и увеличить состав ее слушателей. Планомерно работало 13 школ коммунистического труда, 18 тематических групп, 42 школы передового опыта, в которых набирались опыта и знаний свыше 800 депожан. Были обобщены и распространены 17 передовых методов труда машинистов и слесарей.

В соответствии с планом НОТ продолжались работы по дальнейшему благоустройству цехов. Внутри депо была оборудована столовая, молодые рабочие получили новое, удобное общежитие. Проводимые партийной организацией мероприятия создавали ту благоприятную обстановку, которая способствовала высокопроизводительному труду.

В течение года рационализаторы подали 246 предложений, 245 из них были внедрены в производство и дали 98 тысяч рублей экономии. Лучшими рационализаторами были признаны А. Иванов, Е. Пчелкин, М. Анисимов, В. Компанец, В. Иванов и другие.

К концу определяющего года пятилетки 223 рабочих депо выполнили свои пятилетки, в их числе 67 членов партии. Это Т. Жусупов, Д. Шандыбин, К. Ветров, И. Галушко, В. Лукьянов, В. Пичугин, Ф. Посохов, В. Галочкин, Г. Демидов, Ю. Измайлов, И. Исаев и другие.

Благодаря упорному труду коллектив депо завершил план определяющего года пятилетки по всем показателям досрочно к 26 декабря. Тяжеловесники провели 11,9 тысячи тяжеловесных поездов и перевезли сверх плана 5,7 миллиона тонн грузов. Они добились экономии 7,8 миллиона киловатт-часов электроэнергии и 1580 тонн жидкого и твердого топлива.

Творческий труд коллектива депо был высоко оценен. По итогам социалистического соревнования за 1974 год он награжден второй денежной премией Министерства путей сообщения.

СССР и ЦК профсоюза рабочих железнодорожного транспорта, переходящими Красными знаменами управления и дорпрофсожа Южно-Уральской железной дороги, обкома партии и облисполкома, Кировского горрайкома партии города Петропавловска и райисполкома.

Поддерживая ценные начинания и развивая дух трудового соперничества, партийная организация мобилизовала коллектив на новые успехи в завершающем году девятой пятилетки. Как и прежде организаторами и вожакими соревнования выступили коммунисты, передовики производства.

В трудовом соперничестве, под руководством наставников ширилось соревнование среди молодежи, особенно между комсомольско-молодежными бригадами. Пример в этом показывала комсомольско-молодежная колонна машиниста-поставщика, делегата XXIII съезда КПСС Л. Н. Чеснокова. Эта колонна была создана в 1970 году в составе 35 молодых депонач и 50 рабочих со стажем. В 1973 году колонне за трудовые успехи и активную общественную деятельность было присвоено высокое звание колонны коммунистического труда, и это звание бригада удерживала на протяжении всех лет девятой пятилетки. За трудовые успехи колонна была награждена переходящим Красным знаменем обкома комсомола. Закончив досрочно свои пятилетние производственные задания и социалистические обязательства, этот передовой коллектив первым в депо принял новое обязательство по достойной встрече XXV съезда КПСС и ежедневно подкреплял слова конкретными делами.

Как только стало известно о дне созыва XXV съезда партии, в депо во всех цехах было решено отметить это событие новыми производственными достижениями. Первыми из производственных участков с благородной инициативой по достойной встрече съезда выступил коллектив заготовительного цеха. Рабочие цеха встали на трудовую вахту под девизом «XXV съезду КПСС — 19 ударных недель» и взяли обязательства: выполнить двухмесячный план 1976 года ко дню открытия съезда; сэкономить дополнительно сверх ранее принятых обязательств 300 рублей; подать пять рационализаторских предложений; задания пятидневки выполнять за четыре дня.

Огромный трудовой подъем, постоянно поддерживаемый и направляемый партийной организацией, обеспечил большую победу коллектива. Пятилетнее задание по росту производительности труда депоначи выполнили в июле, а по перевозкам — 3 сентября 1975 года.

Минувшая пятилетка для коллектива депо явилась пятилетней дальнейшим роста, возмужания и совершенствования. Ло-

комотивными бригадами проведено 63 553 тяжеловесных поезда. Было перевезено 28,3 миллиона тонн сверхплановых грузов, высвобождено более 7000 составов весом по 4 тысячи тонн каждый. Почти все машинисты работали с постоянной экономией топливно-энергетических ресурсов. Внедрение в производство 1194 рационализаторских предложений дало экономии более 4 миллионов рублей.

За пятилетку было совмещено 22 профессии. Это позволило высвободить 102 человека и сэкономить фонд заработной платы на 100 тысяч рублей.

В результате успешного выполнения планов по научной организации труда, внедрению новой техники и технологии, передовых методов труда и прогрессивной технологии, повышения производительности и трудовой дисциплины стало возможным повысить производительность труда на 25 процентов, снизить себестоимость перевозок на 10,1 процента и получить около 3 миллионов рублей сверхплановой прибыли.

Репутбельная работа способствовала повышению материального благосостояния. За девятую пятилетку поощрительные фонды на текущее использование были созданы в размере 2095 тысяч рублей, а на выплату по итогам года — 852,6 тысячи рублей. Прибавка к зарплате у деповчан за пятилетку составила 23 процента и в среднем достигла 231 рубль вместо 196 в 1970 году, в том числе у машинистов — 261 рубль против 214 и у слесарей — 199 против 158 рублей в 1970 году.

За высокие успехи в социалистическом соревновании Родина наградила орденом Октябрьской Революции машиниста Н. Е. Морозова; орденом Трудового Красного Знамени — машиниста В. Ф. Жмуро, главного механика С. И. Зайцева; орденом «Знак Почета» — И. Кожухметова; орденом Трудовой Славы III степени — машиниста И. М. Галушко. Многие деповчане были удостоены медалей и почетных знаков. Отряд орденосцев и медалистов, пополнившийся за девятую пятилетку, стал насчитывать в своих рядах более 480 передовиков труда.

Орденом Трудовой славы III степени отмечен труд ударника девятой пятилетки Темиргали Апенювича Жусупова — машиниста второго класса, члена районного комитета партии. Он, как и многие его товарищи по труду, без отрыва от производства окончил техникум железнодорожного транспорта и принимает самое активное участие в общественной жизни предприятия.

В И. Ленине учил, что труд не только создатель всех материальных ценностей, всех благ жизни, вместе с тем он — решающее средство совершенствования человека. Совершенствуя



технику и технологию производства, развивая технический прогресс и добиваясь непрерывного роста производительности труда, коллектив депо во главе со своей партийной организацией много сделал по улучшению воспитания нового человека. И эта работа не проходит бесследно. Результаты ее видны повседневно в высокой творческой активности железнодорожников, улучшении качества всей работы депо.

## ВО ГЛАВЕ КОЛЛЕКТИВА

Досрочно завершив пятилетку, петропавловские железнодорожники с повой силой включились в социалистическое соревнование за высокую производительность труда, увеличение пропускной и провозной способности диспетчерских участков, перевыполнение планов перевозок. В организацию трудового соперничества большой вклад внесли партийные, профсоюзные и комсомольские организации, много сделавшие для создания лучших условий участникам соревнования, пропаганды передового опыта, развития творческой инициативы.

В многотысячном коллективе депо каждый шестой — коммунист, каждый четвертый — комсомолец. Партком, местный комитет и комитет комсомола придают первостепенное значение авангардной роли на производстве коммунистов и членов ВЛКСМ, постоянно развивают их инициативу и активность на всех участках трудовой и общественной жизни коллектива.

Петропавловские машинисты активно поддерживали инициативу движущих и электровозников Юго-Восточной магистрали, с первых дней повой пятилетки развернувших соревнование тысячников, суть которого сводилась к тому, чтобы добиваться неуклонного роста среднесуточного пробега и полезной работы локомотивов.

Почти тысячник одобрен Министерством путей сообщения СССР и ЦК профсоюза работников железнодорожного транспорта. Соревнование за тысячу километров пробега и тысячу минут полезной работы локомотива в сутки вызвало дух соперничества и творческого сотрудничества как и локомотивных бригад, так и у работников станций и поездных диспетчеров.

Депо успешно осваивало возрастающий объем перевозок. За первый год пятилетки перевозки увеличились на 2,1 процента. В этом была большая заслуга машинистов-тяжеловозников, которые провели 9264 тяжелых поездов. Этому успеху во мно-

гом способствовало соревнование электрифицированных и движущихся по примеру железнодорожников Юго-Восточной магистрали.

Каждый новый год пятилетки — это новый шаг вперед по пути роста технического прогресса, повышения производительности труда, снижения себестоимости перевозок. Большими трудовыми успехами ознаменовали петропавловские железнодорожники 30-летие победы советского народа в Великой Отечественной войне против немецко-фашистских захватчиков.

Партком депо постоянно стремится повышать авангардную роль коммунистов на всех производственных участках. Для этого практикуются индивидуальные беседы, обсуждения сообщений членов партии на заседаниях партбюро и цеховых партсобраниях о выполнении ими уставных требований и социалистических обязательств. Все это повышает чувство ответственности партийцев за состояние дел в своем цехе и на предприятии в целом.

453 члена и кандидата в члены партии трудятся на различных участках производства. Среди них нет ни одного не выполняющего норм выработки и своих социалистических обязательств. За последние две пятилетки более половины из них удостоены правительственных наград, знака «Победитель социалистического соревнования», почти все носят звание ударника коммунистического труда.

Из года в год все заметнее стремление партийной организации сосредоточивать усилия на главных, решающих проблемах хозяйственной жизни, на повышении ответственности руководящих кадров, каждого работника за состояние дел на производстве.

В центре внимания партийного комитета — организация выполнения принятых решений, соединение общих усилий для достижения цели. Принятию решения, как правило, предшествует коллективное обсуждение всех аспектов вопроса, анализ сложившейся обстановки, экономическая целесообразность.

Повышению авангардной роли коммунистов в делах коллектива способствует то, что работают они на всех ответственных участках производства, а абсолютное большинство трудится непосредственно в цехах, на ремонте или управляют локомотивами. Коммунисты, занятые на производстве, как правило, выступают застрельщиками всех патриотических начинаний, инициаторами ценных починов и заповалами в социалистическом соревновании.



Машинист электровоза  
Т. А. Жусунов.



Ветеран труда Ф. А. Посохов.

Слесарь по ремонту главных генераторов коммунист А. Чепуштанов путем совершенствования технологии, внедрения рационализаторских новшеств добился систематического превышения заданий и предложил руководству депо повысить нормы выработки на ряде операций в среднем на 4 процента. Эта инициатива была рассмотрена партийным комитетом, одобрена и рекомендована для широкого внедрения в практику смежных цехов.

Суть этого и других начинаний разъяснили агитаторы и политинформаторы, местное радио и стенная газета. Этому посвящались специальные выпуски «молний». Проводимая многогранная работа дает свои положительные результаты. От внедрения этих начинаний в государственную копилку направляются десятки и сотни тысяч рублей.

Конечно, не всегда и не все ценные начинания сразу обретают силу и размах, принося ощутимый экономический эффект. Продолжительное время в цехе эксплуатации рабочие не включали в свои обязательства первоочередную работу. И не потому, что не хотели, а потому, что не знали конкретных цифр для бригады на месяц, квартал, на год. Оказалось, что самый главный показатель выполнения пятилетнего задания не был доведен до непосредственных исполнителей. Этот факт послужил основой

большого разговора на заседании партийного комитета депо. Решено было проверить во всех низовых подразделениях предприятия насколько непосредственные исполнители знают свои пятилетние задания. Была создана специальная комиссия, которая проделала большую социологическую и исследовательскую работу. В ходе ее было обнаружено немало других просчетов и недоработок. К примеру, два цеха, различных и по количеству работающих и по объему ремонтных работ. Один выполняет ремонт, другой — монтаж. Как оценить их труд, как определять, кто из них работает лучше?

Созданная парткомом комиссия изучила и этот вопрос. И, используя опыт других родственных предприятий, разработала балльную систему оценки деятельности коллективов. Предложения комиссий по этому вопросу активно обсуждались в партийных группах, на партийных собраниях, технических и производственных совещаниях. Их участники вносили существенные поправки. Новый подход к решению вопроса повышения эффективности хозяйственной деятельности был с интересом встречен и получил поддержку всего коллектива.

Многие инженерно-технические работники разработали личные теоретические планы. Причем, если раньше эти планы в основном отражали решения оперативных вопросов, возникающих в процессе производства, то теперь в них ставился широкий круг перспективных проблем, в том числе и таких, которые под силу оказались только группе специалистов.

Личные творческие планы имеют абсолютное большинство инженерно-технических работников. И в этом заслуга партийного комитета, который держит под неослабным контролем выполнение творческих планов.

Вот один из примеров. В одном из номеров дорожной газеты «Призыв» рассказывалось о почине инженера Кирьяковича из локомотивного депо Карталы, который разработал и осуществил свой творческий план, в результате ему удалось за год внести в копилку государства сумму средств в размере двух месячных окладов. В парткоме депо заинтересовались повествованием, изучили и добились его широкого внедрения.

Инженер, партгрупорг технического отдела В. П. Компаниец предложил осуществить ряд мероприятий, реализация которых давала годовую экономию в сумме более 10 тысяч рублей. При этом примечательно, что план касался проблем, имеющих большое значение для всего депо. В нем предусматривалось внедрение в производство технологической оснастки и приспособлений, уменьшающих затраты ручного труда. Свой творческий план

инженер Компаниец разработал в содружестве с мастером и слесарями электромашиного цеха, с их участием он претворил его в жизнь.

Таких примеров бригадного участия в выполнении творческих планов на предприятии много.

Известно, что порядок и дисциплина нигде и никогда не мешали делу. На железнодорожном же транспорте, где от четкой и ритмичной работы каждого цеха, каждой бригады и даже одного человека зависит выполнение графика и безопасность движения, дисциплина имеет решающее значение.

В депо половина работников — это машинисты и их помощники, которые большую часть своего рабочего времени проводят в пути, вне коллектива. А ведь выполнение перевозочной работы, обеспечение безопасности движения зависят непосредственно от этих людей, от их инициативы, дисциплины и их мастерства. Да и в цехах, где люди трудятся, показатели работы цеха, депо в целом в конечном итоге складываются из успехов каждого работника в отдельности.

Добиваясь, чтобы все работники депо были по-настоящему дисциплинированы, чувствовали высокую личную ответственность за общее дело, партком использует многие средства воспитания сознательной дисциплины. Хорошей школой участия трудящихся в управлении производством являются рабочие собрания, постоянно действующие производственные совещания. Многие десятки и даже сотни людей решают важные производственные вопросы в различных советах, группах, бюро, созданных на общественных началах. Участие в общественной работе по сути своей является составной частью коммунистического воспитания. И партком депо стремится постоянно развивать интерес к этой работе, направлять и координировать ее. На рабочих собраниях резко критикуют тех, кто ставит свои интересы выше общественных или недобросовестно относится к порученному делу. Но, пожалуй, не только этим определяется значение рабочих собраний в коллективе.

Раньше бывало так, что на собраниях по традиции «склоняли» отстающих, а о лучших вспоминали мимоходом, что есть, мол, в коллективе хорошие люди, передовики соревнования. Они выполняют план на столько-то процентов, провели много тяжелых поездов и перевезли в них тысячи тонн грузов. Теперь собрания проходят в ином ключе. Критика перадиных не стала слабее, но зато конкретнее и обстоятельнее идет разговор о передовиках, об их успехах и опыте, о долях рационализаторов — т. е. больше стало внимания настоящим героям дня. И это дает хороший результат.

А кто может остаться равнодушным и не даст волю размышлениям в оценке своего пройденного пути, о вкладе в общие трудовые свершения, когда видит и слышит, как отчетно-выборное собрание начинается с чествования старейших коммунистов. Например, 7 октября 1975 года на очередном собрании было более 400 коммунистов. Они начали его с чествования ветеранов труда и партии Якова Федоровича Швиденко, Афанасия Ивановича Коровкина, которые 50 лет в рядах ленинской партии боролись за воплощение ленинских идей. Вместе с ними чествовали старейших коммунистов Г. В. Губайдулина, А. Д. Козлова, И. Е. Липина.

Семнадцатилетним парнем, окончив железнодорожное училище, Федор Посохов пришел в паровозное депо. С того времени минуло 43 года. Федор Александрович сегодня — уважаемый человек, заслуженный ветеран труда. Ему уже более 60 лет, он — ровесник Октября. Заслуженному слесарю присвоены звания «Почетный железнодорожник», «Почетный работник депо». Он награжден орденом Трудового Красного Знамени.

Ф. А. Посохов один из зачинателей стахановского движения в депо. Здесь, в коллективе, он стал членом Коммунистической партии. И вот уже 35 лет с честью оправдывает высокое звание коммуниста, являясь активным пропагандистом и наставником молодежи. Под его руководством многие молодые рабочие приобрели профессиональные навыки и получили путевки в жизнь, стали квалифицированными специалистами и руководящими работниками.

Федор Александрович — слесарь самого высшего разряда, «мастер — золотые руки». Товарищи по работе избрали его председателем совета рабочей чести. Выполняя это поручение, он помог многим рабочим вернуться к своей профессии, преодолеть в себе различные пороки и недостатки в поведении.

Или вот еще пример. Боевые заслуги машиниста, члена КПСС Д. С. Шандыбина отмечены многими орденами и медалями, а в девятой пятилетке к этим наградам прибавилась еще одна — орден Октябрьской Революции. Его Дмитрий Сергеевич получил за высокие производственные успехи. Он имеет права управления паровозом, тепловозом, электровозом и звание машиниста первого класса. За период своей работы подготовил более двух десятков машинистов.

Один из лучших машинистов Евгений Петрович Печенов участвовал в боях за Сталинград, освобождал Польшу, Румынию, Чехословакию. Боевой путь командира-бойца, коммуниста отмечен орденами Красного Знамени, Отечественной войны II

степени, Красной Звезды, медалью «За победу над Германией» и многими другими наградами.

Отгремели залпы войны, и Евгений Петрович возвратился к мирному труду. Сегодня он лучший машинист депо. За два десятка лет проехал свыше миллиона километров.

Большим и заслуженным авторитетом пользуется Е. П. Печенов среди деповчан. Он — депутат Верховного Совета Казахской ССР. Дважды избирался членом бюро горкома партии. А горожане Петропавловска оказали ему высокую честь, назвав Евгения Петровича почетным гражданином города. Его портрет помещен в галерею Славы городского парка культуры и отдыха.

Бригада, которой руководит коммунист Печенов, постоянно добивается высоких производственных показателей. Задаче девятой пятилетки бригада выполнила к 7 ноября 1974 года. Передовой машинист награжден орденом Трудового Красного Знамени и Юбилейной медалью в честь 100-летия со дня рождения В. И. Ленина.

Героями труда в депо богаты. И в том, что выросли они и стали признанными, большая заслуга партийной организации, которая создает благоприятные условия для раскрытия творческих дерзаний деповчан. Именно благодаря таким ветеранам труда, коммунистам, воспитанным на героических и революционных традициях деповского коллектива, стало возможным досрочно выполнить свои личные пятилетки более тысячи рабочих депо. 158 деповчан свои личные пятилетки выполнили за четыре года, 23 — за четыре года и три месяца, 22 человека — за четыре года и четыре месяца.

Гласность и сопоставимость результатов соревнования обеспечивается в депо хорошо налаженной наглядной агитацией и регулярной информацией. Благодаря этому коллектив постоянно находится в курсе всех событий. Локомотивные бригады и ремонтники своевременно узнают о результатах выполнения плана и заданий за сутки, декаду, месяц.

Те, кому поручено это ответственное дело, хорошо знают, что только тогда наглядная агитация действенна, когда она ярка и доходчива, когда в ней есть творческая выдумка. У входа в депо красуется маяк локомотива — на нем фамилия лучшего машиниста, занявшего первое место в социалистическом соревновании. В каждом цехе на самом видном месте — плакаты о передовиках соревнования, красочные, со вкусом оформленные призывы и транспаранты.

Художники — рабочие депо — рисовали картины, отображающие самые яркие страницы из жизни депо: В. В. Куйбышев

среди рабочих; строительство бронепоезда; посещение депо космонавтом В. А. Шаталовым и многие другие эпизоды.

Во всех цехах специальные таблички рассказывают о том, кто с кем соревнуется. У каждого станка можно прочесть фамилию работающего, его обязательство, процент выполнения смежного задания.

Вот уже более четырех десятилетий на предприятии выходит стопая газета. В тридцатых годах, когда многие локомотивы нуждались в починке, газету называли «За здоровый паровоз». И главной темой ее было восстановление и борьба за качество ремонта. Когда пришли тепловозы, слово «паровоз» в названии газеты сменили на «тепловоз». Последние пятнадцать лет газета носит название «За здоровый локомотив». Актив ее работников насчитывает более ста человек.

Бережливое расходование топливно-энергетических ресурсов — задача общегосударственной важности. В восьмую пятилетку железные дороги страны снизили удельный расход топлива на 8—10 процентов. В девятой пятилетке предстояло сэкономить вдвое больше — 20 процентов. Это означало, что почти весь прирост грузооборота должен быть осуществлен без увеличения расхода топлива.

Понимая это, многие машинисты депо давно сделали для себя правилом добиваться высокой производительности локомотива при наименьшем расходе топлива и электроэнергии. Резервы экономии имелись. И немалые. Один из них — и это, пожалуй, самый главный — опыт и мастерство. В депо работает много машинистов, удостоенных почетного звания мастеров экономного расходования топлива и электроэнергии, методы их труда заслуживают широкой пропаганды. Но тут же рядом работают и такие механики, которые систематически допускали пережоги. Их фамилии тоже не оставались в секрете.

В социалистических обязательствах локомотивных бригад на девятую пятилетку первоначально намечалось сэкономить 10 миллионов киловатт-часов электроэнергии, однако сэкономили значительно больше. Экономить надо было уметь, и это стало возможным благодаря тому, что партийные группы, партбюро цеха эксплуатации постоянно контролировали ход выполнения этого важнейшего показателя в социалистическом соревновании.

По каждому виду тяги и на всех участках были разработаны режимные карты вождения поездов, систематически обобщался опыт лучших машинистов по рациональному расходованию энергетических ресурсов, который широко изучался, особенно среди молодежи. Проводился практический показ экономного вождения поезда.



Машинист М. П. Добротворский, например, одним из первых в депо начал практиковать езду одной секцией в зависимости от погодных условий и веса поезда. Это давало заметную прибавку экономии. Разгон поезда в таких случаях, как правило, он производил на двух секциях локомотива. На протяжении многих лет он добивался устойчивой и стабильной экономии дизельного топлива. За восьмую пятилетку на его счету было 149 тонн сэкономленного топлива. В девятой пятилетке М. П. Добротворский добился еще больших успехов. Он ежемесячно водил по два поезда на экономичных энергетических ресурсах. Ему присвоено звание «Мастер экономии топлива и электрической энергии».

Своеобразен метод экономии у машиниста А. П. Сидоренко. Он в течение десяти лет постоянно контролирует и анализирует расход электрической энергии за каждый рейс. На основании тщательного анализа поездов он выработал свою наиболее экономичную технологию вождения поезда. Характерной особенностью ее является так называемая езда на выбег без тока. Эту операцию он производит тогда, когда скорость поезда превышает расчетную, и в тех случаях, когда предстоит остановка на станции. При езде на выбег, он не допускает снижения скорости ниже 60—70 километров в час, так как для последующего повышения ее до 80—90 километров потребуются затраты электроэнергии больше, чем ее было сэкономлено.

За два с половиной года девятой пятилетки А. П. Сидоренко сэкономил такое количество электроэнергии, которого хватило бы, чтобы провести пассажирский поезд из Москвы до Владивостока и обратно.

Режим экономии и бережливости в ремонтных цехах подкреплялся социалистическим соревнованием за бережливое расходование запасных частей и материалов, увеличение срока службы узлов и деталей путем реставрации и восстановления их. Ценную инициативу в этом проявила партгруппа электроаппаратного цеха. По ее предложению была проведена реконструкция испытательных стендов, позволившая заметно улучшить качество ремонта.

Борьба за экономию и бережливость — процесс сложный и многоплановый. Резервы есть на каждом участке производства. И один из главных резервов — полное использование рабочего времени, экономное использование каждой минуты. Как указывалось еще в Директивах XXIV съезда КПСС, необходимо было более решительно вести борьбу с простоями и непроизводительными потерями.

Только одна минута, потерянная цехом, где трудятся 500 человек, равнялась потерянному труду рабочего за весь день. А если цех ежедневно терял 30 минут, значит, фактически не работало 30 человек.

Потери рабочего времени в депо исчислялись ежедневно не минутами, а часами. Особенно велики были простои у локомотивных бригад. Когда об этом заходила речь, машинисты и их помощники по традиции не упускали возможности «ругнуть» движущихся вагоны, путейцев. Это по их вине все еще возникали непредвиденные остановки в пути, задержки в оборотных пунктах. И локомотивные бригады были правы. Такое действительно случалось. Но многое зависело и от самих бригад. Взяв, к примеру, остановки поездов в пути из-за неисправностей тепловозов и электровозов или случаи, когда отдельные водители не использовали конструктивную скорость локомотивов, допускали опоздания. А ведь ускоренная доставка народнохозяйственных грузов — это вопрос номер один для всех железнодорожников. Эта проблема всегда на первом месте во всей многогранной работе партийной организации.

Партийный комитет депо, бюро цеховых партийных организаций усилили контроль за рациональным использованием рабочего времени, объявили непримиримую борьбу со всякого рода простоями и потерями. И это благотворно сказывается на повышении эффективности перевозок, росте производительности труда.

В коллективе депо издавна укрепляются и совершенствуются шефские традиции. Партийный комитет и администрация поддерживают все новое в этом сложном вопросе воспитательной деятельности.

Подшефными депо являются общеобразовательные школы № 31 и 42, ГПТУ-72 и совхоз «Интернациональный» Тимирязевского района. За каждым классом в школах закреплены локомотивные бригады, которые заключили трудовой договор со своим подшефным классом. Большую роль в этом играют комсомольцы. Они проводят совместные комсомольские собрания, рассказывают учащимся о передовиках труда и успехах депо. Шефы частые гости в классах, отчитываются о выполнении своих обязательств и постоянно интересуются успехами своих подшефных. Партком регулярно слушает на своих бюро отчеты о работе в подшефных школах.

За многие годы выработались различные формы действенной помощи труженикам села в их пелегкой работе. Хлеб всему голова, говорят в народе. Выращивать его дело всех. Только в 1974 году в «Интернациональном» и других совхозах силами

депо было вспахано около двух тысяч гектаров, отремонтировано 54 комбайна. На уборке урожая 58 деповчан работали комбайнерами, 16 — трактористами. Было скошено 3840 гектаров, подобрано валков на 6400 гектарах, намолочено 10 тысяч тонн зерна. Убран картофель с площади 63 гектара.

Кроме того, более 100 деповчан трудилось на хлебоприемных пунктах и элеваторах области. Коллектив депо ежегодно участвует в заготовке кормов для животноводства. Его вклад ежегодно измеряется примерно 140—160 тоннами. Оказывается и другая конкретная помощь сельчанам.

Очень важное значение для дальнейшего развития соревнования имеет правильное сочетание материальных и моральных стимулов к труду. Партком, местком и комитет комсомола широко пропагандируют и разъясняют всем труженикам коллектива имеющиеся реальные возможности более широкого материального поощрения. Этим они добиваются большей заинтересованности каждого работника и всего коллектива в высоких производственных достижениях. Реальная заработная плата рабочих депо, в том числе и локомотивных бригад, растет из года в год. Значительную прибавку к ней составляют премии за отличные и хорошие результаты труда.

Вместе с тем партком, профсоюзная организация и комитет комсомола постоянно заботятся и о мерах морального поощрения. На предприятии учреждены книги Почета, в которые заносятся лучшие рабочие, выполнившие условия социалистического соревнования. Победителям вручаются памятные адреса и денежные премии. Среди тех, кто удостоен этой чести,— слесарь цеха подъемочного ремонта А. Б. Щетиниц, токарь механического цеха И. И. Смольянов и многие другие.

Особым вниманием и почетом пользуются ветераны труда. Их знают в каждом цехе. Это люди, проработавшие по 25—30 или 40 лет. В дни рождения, в праздники и юбилей руководители депо, партийный комитет и профсоюзная организация адресуют им благодарственные письма, вручают цветы и памятные подарки.

Недавно коллектив депо проводил на заслуженный отдых одного из своих ветеранов Зияду Нуржановича Нуржанова. Почти сорок пять лет отдал он работе в депо. Зияда награжден двумя орденами Красной Звезды, орденом Отечественной войны II степени и одиннадцатью боевыми медалями.

Вернувшись с фронта в родное депо, он четверть века руководил бригадой заготовительного цеха. Когда депо осваивало новые виды тяги — тепловозы и электровозы, для их ремонта требовалось создать ремонтную базу. И тут коллективу загото-

вительного цеха, и в частности бригаде З. Нуржанова, пришлось много потрудиться.

На счету ветерана депо много различных рационализаторских предложений и новшеств. Отмечая эту творческую сторону плодотворной деятельности Зияды Нуржанова, Президиум Верховного Совета Казахской ССР присвоил ему почетное звание «Заслуженный работник транспорта республики».

На предприятии учреждено звание почетного работника локомотивного депо и определены условия присвоения этого звания. Почетному работнику депо вручается диплом и специальная лента. Их фамилии заносятся в книгу Почета депо. Почетные работники депо пользуются льготами. Очередной трудовой отпуск им предоставляется в любое время, путевки в санатории и дома отдыха им выдаются вне очереди, а при уходе на пенсию — за счет местного комитета.

Одними из первых звания «Почетный работник депо» были удостоены мастер инструментального цеха коммунист Григорий Аптонович Тесля, машинист электровоза член КПСС Дмитрий Сергеевич Шапдыбин, слесарь цеха топливной аппаратуры Федор Александрович Посохов и другие.

Рабочий человек — хозяин производства, и его постоянно волнуют интересы дела, коллектива, частью которого он является сам. Активное участие рабочих депо в управлении производством находит свое отражение в работе постоянно действующего производственного совещания. Почти 65 процентов его состава — это рабочие, непосредственно занятые в производстве.

В процессе трудовой деятельности, в общении с коллективом формируются взгляды, отшлифовываются черты характера человека труда. Здесь у них вырабатывается отношение к жизни, новая мораль — мораль человека, чувствующего себя членом одной социалистической семьи.

Трудовой путь коммуниста Бориса Федоровича Мордвинцева, машиниста-общественника, один из примеров того, как растут кадры в депо. Из армии он демобилизовался, имел образование 7 классов. Настойчиво учился и получил аттестат в вечерней школе рабочей молодежи. Без отрыва от производства успешно защитил диплом техника-механика в вечернем железнодорожном техникуме. Сейчас он машинист электровоза первого класса. У него несколько партийных и общественных поручений. И как общественный машинист-инструктор передает опыт вождения тяжеловесных поездов молодым машинистам. За год его бригады сберегли на тяге поездов более 250 тысяч киловатт-часов электроэнергии. Из этого количества 41 600 кило-



Ударник коммунистического труда  
слесарь-инструментальщик М. И. Тупичкина.

ватт-часов принадлежат лично Борису Федоровичу. На экономичной электроэнергии можно было бы сделать дополнительно 65 рейсов.

Особый почет в цехе труженицам — их здесь более 400. Широкой известностью пользуются М. П. Мальцева, Н. М. Карпейчик, М. И. Тупичкина, М. И. Толстых, проработавшие по тридцать и более лет; все они передовики производства, ударники коммунистического труда и активные общественницы.

Движение под девизами «Ни одного отстающего рядом!», «Молодым рабочим — опыт новаторов» партийная организация уделяет большое внимание, видя в этом огромные возможности повышения эффективности и качества работы, утверждения творческой атмосферы в коллективе.

В решении этой и других ответственных задач первым и самым активным помощником партийной организации выступает профсоюзная организация. Местный и цеховые комитеты организуют социалистическое соревнование, движение за коммунистический труд, улучшают условия труда, быта и отдыха рабочих и служащих цеха. Профсоюзный комитет совместно с хозяйст-

венными руководителями разработали новые условия соревнования с таким расчетом, чтобы в нем участвовало максимальное количество работающих. По предложению месткома в депо создана специальная комиссия, которая глубоко изучила этот вопрос. Всех участников соревнования разделили на группы и определили, кто с кем может состязаться с наибольшей отдачей. Договоры на соревнование заключили между собой участки, бригады, цехи, отдельные рабочие. Усовершенствовали и систему стимулов, согласно новым условиям. Теперь, например, отмечают не только победителей, но и каждого перекрывшего задание, сделавшего шаг вперед. При этом большей чести удостоивается тот, кто и сам сумел достичь хороших результатов и помог своему сопернику по соревнованию преодолеть отставание.

Коллектив депо имеет все основания гордиться своей молодежью и ее авангардом — комсомолом. Более 300 комсомольцев и молодых рабочих соревнуются за досрочное выполнение десятой пятилетки.

Партийный комитет депо уделяет работе комсомольской организации, воспитанию молодежи большое внимание. За годы девятой пятилетки на предприятии создано шесть комсомольско-молодежных коллективов, ставших настоящей школой трудового воспитания. В комсомольско-молодежной колонне имени 50-летия образования СССР, которую возглавляет делегат XXIII съезда КПСС, почетный железнодорожник Л. Н. Чесноков, насчитывается 54 человека, 46 из них являются ударниками коммунистического труда. На протяжении последних четырех лет эта колонна постоянно выходит победителем областного соревнования комсомольско-молодежных коллективов, а в 1973 году была названа в числе победителей во Всесоюзном соревновании комсомольско-молодежных коллективов железных дорог страны и удостоена памятного вымпела Центрального Комитета ВЛКСМ.

Хорошо работают и комсомольско-молодежные коллективы инструментального, заготовительного и электромашинного цехов. Они много раз выходили победителями в соревновании комсомольско-молодежных бригад и смен предприятий промышленности и транспорта города и области и были отмечены высокими наградами.

65 комсомольцев из числа тех, кто досрочно завершил девятую пятилетку, награждены знаком ЦК ВЛКСМ «Молодой гвардеец пятилетки», Почетными грамотами, дипломами, ценными подарками.

Комсомольцы — активные участники похода за экономию и бережливость. За восьмую и девятую пятилетки они внесли в

комсомольскую копилку более 400 тысяч рублей сэкономленных средств.

Дейтельное участие принимают комсомольцы и молодые рабочие в рационализаторской работе и изобретательстве. За годы девятой пятилетки число молодых рационализаторов и изобретателей возросло с 30 до 59 человек. Ими подано 239 рационализаторских предложений с экономическим эффектом около 100 тысяч рублей в год.

Плечом к плечу с коммунистами—своими старшими товарищами—комсомольцы с огромным подъемом принялись за выполнение задач, поставленных десятой пятилеткой. В ремонтных цехах и на локомотивах комсомольцы и молодые рабочие стремятся трудиться на «отлично», с большой эффективностью, используя все имеющиеся в их распоряжении возможности и резервы.

Партийный комитет депо оказывает помощь комсомольской организации в повышении трудовой и политической активности молодых рабочих. Вопросы комсомольской работы, воспитания молодежи регулярно рассматриваются на заседаниях парткома, бюро цеховых парторганизаций, партийных собраниях. С комсомольцами постоянно встречаются члены парткома.

У парткома и цеховых парторганизаций очень много возможностей на живых и ярких примерах воспитывать у молодого поколения любовь к труду, к социалистическому Отечеству, формировать марксистско-ленинское мировоззрение у юношей и девушек. И партийные организации стремятся полнее использовать эти возможности.

При активной поддержке парткома стали регулярными конкурсы машинистов тепловозов и электровозов на лучшее знание электрической схемы и устройства дизель-электрической машины, быстрое устранение неисправности на локомотиве. Эти конкурсы развили сноровку и находчивость, вооружили умением правильно и быстро устранять возникающие в пути неполадки.

Активизировало работу постоянно действующее производственное совещание. В депо продолжалось совершенствование технологии производства, распространение передового опыта. Пересматривались устаревшая технология и нормы. Все более широкое применение получал аксайский метод нормирования труда.

Идя навстречу XXV съезду КПСС, деповчане вызвали на соревнование соседей—курганских железнодорожников, определив конкретные пункты борьбы за лучшие технические и экономические показатели.

Трудовое соревнование принесло немалую пользу обоим коллективам. Деновчане обменивались научной и технической информацией, предложениями рационализаторов и изобретателей, чертежами, проектной документацией. По примеру курганцев деновчане внедрили именной график работы локомотивных бригад. Когда в Петропавловск прибыли электровозы новой серии, соседи оказали практическую помощь в их освоении. В свою очередь курганцы позаимствовали из практики работы петропавловцев некоторые формы организации соревнования.

В результате высокой трудовой активности локомотивных и ремонтных бригад коллектив депо добился крупных успехов. 3 сентября 1975 года, почти на четыре месяца ранее намеченного срока, был выполнен пятилетний план перевозок грузов. Задание по перевозкам пассажиров реализовано 29 июня. Предприятие успешно справилось с планом по производительности труда.

За пятилетку локомотивными бригадами проведено почти 60 тысяч тяжеловесных поездов при обязательстве 40 тысяч. В них перевезено сверх нормы свыше 40 миллионов тонн грузов. Сэкономлено электроэнергии 46,1 миллиона киловатт-часов, дизельного топлива 2050 тонн, угля 2764 тонны.

Девятая пятилетка явилась новым крупным шагом по пути технического прогресса, интенсивного роста и совершенствования всех звеньев производственного механизма депо.

## ГЛАВНОЕ — ЭФФЕКТИВНОСТЬ И КАЧЕСТВО

В десятой пятилетке — пятилетке эффективности и качества — железнодорожникам страны предстоит освоить возрастающий примерно на 22 процента грузовой оборот и на 14—15 процентов — перевозки пассажиров. Прирост не мал. Но как весом ныне каждый процент! Всего один процент прироста почти в полтора раза превосходит весь грузооборот железных дорог такой страны, как Англия. Вот какие теперь масштабы работы наших железнодорожников! И выполнить это нужно эффективно, при отличном качестве.

«Для того, чтобы успешно решать многообразные экономические и социальные задачи, стоящие перед страной, — подчеркнул Генеральный секретарь ЦК КПСС товарищ Л. И. Брежнев в Отчетном докладе Центрального Комитета XXV съезду партии, — нет другого пути, кроме быстрого роста производительности труда, резкого повышения эффективности всего общественного производства. Упор на эффективность — об этом приходится



говорить вновь и вновь—важнейшая составная часть всей нашей экономической стратегии»<sup>1</sup>.

На железнодорожном транспорте предусмотрено получить подавляющую часть прироста перевозок—95 процентов за счет роста производительности труда. Решение этой сложной задачи зависит от результатов каждого подразделения железнодорожного транспорта и его смежников.

Те резервы, которые, образно говоря, лежали на поверхности, уже почти все пущены в дело. Сейчас главное заключается в том, чтобы поднимать новые, глубинные резервы. Дальнейшее совершенствование эксплуатационной работы теперь уже невозможно без повсеместного внедрения прогрессивной технологии, подлинно научной организации труда, без широкого распространения опыта новаторов и передовых коллективов. К изысканию глубинных резервов подключились все инженерные и научные силы. Например, в депо около 14 процентов рабочих все еще было занято на ручных работах, а более 200 человек—на вспомогательном производстве.

С первых дней новой пятилетки партийная организация сосредоточила усилия коллектива на решении главных, узловых задач, на поиске внутренних резервов. На это была направлена вся организаторская и массово-политическая работа цеховых парторганизаций, бюро и партгрупп.

Мощным средством достижения поставленной цели было и остается социалистическое соревнование. Только теперь в центр внимания соревнующихся выдвигались проблемы эффективности и качества. Этими идеями было проникнуто большинство начинаний.

7 апреля 1976 года общее собрание коммунистов депо обсуждало вопрос «Об итогах XXV съезда КПСС и задачи партийной организации» в свете указаний Л. И. Брежнева, выдвинутых в Отчетном докладе ЦК КПСС съезду». Машинист-инструктор Н. М. Полховский заявил, что локомотивные бригады его колонны обязуются пятилетнее задание выполнить за четыре года одиннадцать месяцев, а машинист Шевченко—за четыре с половиной года. Эта инициатива была поддержана и другими.

Колонна машиниста-инструктора Д. С. Лозенко на десятую пятилетку взяла обязательства: провести 1100 тяжеловесных поездов и перевезти в них сверх плана 400 тысяч тонн грузов, сэкономить 300 тысяч киловатт-часов электрической энергии; повысить классность 12 машинистам; продолжить дальнейший поиск путей работы электровозов с одним машинистом, без помощника.

<sup>1</sup> «Материалы XXV съезда КПСС», М., 1976, с. 43.

С ценной инициативой выступил машинист партгруппорг колонны Владимир Федорович Жмуру. Он первым на сети дорог страны доказал на практике возможность вождения грузовых поездов на электровозе одним машинистом, без помощника. Примеру В. Ф. Жмуру последовали машинисты члены партии Г. А. Красковский, В. И. Михайлов, П. Б. Марченко, Г. А. Гратий, В. К. Андреев, П. Я. Маршаков, И. П. Клевцов, П. В. Кувыниц, Е. Е. Платов и многие другие. В первые же месяцы 1976 года на отделении дороги 25 машинистов стали систематически водить грузовые поезда без помощников. Вскоре по этому методу начали работать еще 52 машиниста на маневровых локомотивах.

Первые же месяцы работы по-новому позволили внести соответствующие коррективы в организацию использования локомотивов и бригад. Взять, к примеру, экономическую сторону дела. Новый почин дает большую экономию средств. Выигрыш был особенно очевиден при рассмотрении уровня производительности в расчете на одного члена локомотивной бригады. Только за первый год работы по-новому плановая производительность на одного человека составила 173,1 процента. Это в среднем, а имеются и другие более яркие факты. У машиниста И. П. Клевцова производительность труда в 1975 году, когда он ездил с помощником, составила 100 процентов. За 1976 год при работе без помощника—268,9 процента. У машиниста Г. А. Красковского—соответственно 234,1 процента и т. д.

Внедряя новый метод эксплуатации электровозов, В. Ф. Жмуру, партком, хозяйственные руководители депо не ставили и не ставят своей целью полностью упразднить штат помощников машинистов. Они необходимы при обслуживании пассажирских поездов и как практическая школа подготовки будущих машинистов. Но количество их в депо может быть без ущерба для производства сокращено наполовину. Высвободившихся помощников, хорошо себя зарекомендовавших, целесообразно направить на курсы повышения квалификации с отрывом от производства. Пройдет немного времени, и депо получит практически подготовленных, технически грамотных машинистов электровозов. Это выгодно производству, так как существовавшая подготовка не сразу давала квалифицированных водителей.

Работа без помощников давала возможность увеличить численность машинистов, создать для них более выгодные условия труда и отдыха, не допускать сверхурочной работы и даже часть из них высвобождать для повышения квалификации с отрывом от производства. Конечно, машинисты, работающие без помощников, обязательно должны были иметь богатый опыт,

знания. К этой работе допускались только проверенные, надежные люди, имеющие стаж работы не менее трех лет.

Если говорить о более далеких перспективах, то, по мнению специалистов, в новых условиях появилась возможность ежегодно часть машинистов переводить на работу без помощников. Таким образом, к концу десятой пятилетки, по предварительным расчетам, в депо смогут работать без помощников не менее половины машинистов. Конечно, потребуется основательная помощь и Управления дороги и Министерства путей сообщения. Прежде всего нужно было кардинально решить вопрос оборудования всех грузовых электровозов средствами аварийной самозащиты.

Заслуживало серьезного изучения предложение машиниста В. Ф. Жмуро о реконструкции системы безопасности на грузовых локомотивах по типу пассажирских электровозов серии ЧС-3. Это намного облегчало работу водителя при следовании с поездом.

Метод вождения электровозов одним машинистом определил и методику диспетчерской проводки поездов по линии с учетом требований правил технической эксплуатации и безопасности движения. Между дежурным по депо, дежурным по станции и поездным диспетчером устанавливалось более четкое взаимодействие. При отправлениях в рейс машиниста без помощника дежурный по депо ставит в известность об этом дежурного по станции, а последний докладывает поезвному диспетчеру. Тот передает циркулярный приказ всем дежурным по станциям участка и диспетчеру смежного отделения с указанием номера локомотива.

Поезд, ведомый без помощника, выделяется на графике особю. Дежурный по станции при приближении такого поезда информирует машиниста по радиотелефону о порядке приема или пропуска по станции. Это одновременно является и проверкой бдительности машиниста. И обязательно каждый дежурный по станции выходит на перрон и встречает такой состав.

На тот случай, если дежурный по станции не получает ответа от машиниста идущего поезда, после трехкратного вызова, он закрывает выходной сигнал, и поезд будет остановлен принудительно. Но, как показал опыт, все машинисты бдительны, и к этой крайней мере прибегать не приходилось.

Все поездаые диспетчеры также внимательно следят за тем, чтобы с одним машинистом не был отправлен поезд с негабаритным грузом или грузом, требующим следования с пониженной скоростью.

Вот как водит, например, поезда активный последователь метода В. Ф. Жмуро член обкома партии Геннадий Александрович

Красковский. Водит так же, как и раньше, только работает он теперь один. Явившись за получением маршрута-путевки к нарядчику бригад, он в установленном порядке проходит медицинский осмотр и соответствующий инструктаж, знакомится с документами и действующими распоряжениями, которые ему полагается знать перед отправлением в рейс.

На контрольном посту он принимает свой электровоз. Придирчиво осматривает его ходовую часть, остуживая контрольным молотком надежность креплений и предохранительных скоб. И хотя весь осмотр продолжается считанные минуты, опытный, памятный глаз машиниста успевает охватить все самое важное.

Вот локомотив принят. Механик уверен в том, что в пути машина его не подведет, и поднимается в кабину, чтобы привести электровоз в движение и направиться в сортировочный парк, к поезду. В кабине Красковский включает радиосвязь. И с этой минуты он поддерживает постоянный контакт с дежурным по станции, поездным диспетчером и всеми локомотивами, которые пахотятся в этот час на линии.

О том, что Красковский один, без помощника управляет электровозом и также один поведет поезд в рейс до станции Исиль-Куль, знают не только дежурный по станции и диспетчер, но и все работники, связанные с движением поездов. Один человек ведет грузовой состав весом около пяти тысяч тонн, общая длина которого полтора километра!

Конечно, вести такой поезд одному нелегко. Машинист все время в напряжении. Но опыт показывает, что этот метод под силу умелым, отлично владеющим техникой.

Огромное значение для успешного рейса, разумеется, имеет отличная подготовка и заботливое снаряжение локомотива в депо. Высокое качество ремонта, надежность работы его основных узлов — гарантия того, что рейс будет проведен, что называется, на самом высоком уровне. 28 апреля 1976 года партийный комитет депо вынес на обсуждение общего партийного собрания злободневный вопрос «О задачах партийных организаций ремонтных цехов по улучшению качества ремонта локомотивов в свете требований XXV съезда КПСС». В выступлениях коммунистов подвергались критике не только технические службы и руководители подразделений, но больше досталось исполнителям. Обсуждение завершилось принятием делового решения. И оно успешно реализуется. Качество ремонта, снаряжение и технический осмотр локомотивов постоянно улучшаются. Бригадная ответственность, взаимоконтроль и взаимопроверка поз-

волияют постоянно обеспечивать высокое качество ремонта и надежность работы узлов локомотива.

Коллективная ответственность, всяческое повышение этого чувства, борьба за рабочую честь бригады заметно усилились с первых дней новой пятилетки. И все же, не умаляя того, что сделано, следует сказать, что не везде еще достигнут необходимый уровень организации и качества работы. Причины, вызывающих отставание и плохой ремонт, брак и отступления от требований инструкции и стандартов, можно назвать много.

С целью ликвидации этих недочетов повышается ответственность за порученное дело, укрепляется трудовая и технологическая дисциплина. Об этом очень хорошо говорилось на общем собрании коммунистов депо, обсуждавшем задачи партийной организации по улучшению эффективности и качества работы в свете решений XXV съезда КПСС. Выступившие дополнили доклад начальника депо В. Ф. Нузданова, внесли конкретные предложения о том, что надо сделать для дальнейшего улучшения работы всех подразделений и служб депо.

В обеспечении высокой эффективности производства и безопасности движения поездов важная роль принадлежит руководителям цехов, смен и бригад. Являясь и организаторами трудового процесса и воспитателями подчиненных, они ближе стоят к людям. От того, кто возглавляет низовой участок, во многом зависит успех всего коллектива, его место в социалистическом соревновании. Чтобы оно было наиболее действенным и эффективным, им, как известно, нужно заниматься повседневно и глубоко. Это дело живое, творческое, и определенного рецепта на все случаи жизни, разумеется, никто не даст.

По итогам социалистического соревнования в честь XXV съезда КПСС больших производственных успехов добились сотни рабочих, десятки цехов и бригад депо. Лучшим из них вручены памятные вымпелы, как, например, коллективу электроаппаратного цеха, который возглавляет мастер А. А. Мазлов, партгруппорг А. А. Антонов и профгруппорг Ф. В. Сидоров. Показатели электроаппаратчиков оказались наиболее высокими по производительности труда и экономии материальных средств. Особо отличившиеся слесари Ф. В. Сидоров, В. П. Шишлопов, К. А. Журавлев и другие за отличные показатели в соревновании премированы ценными подарками.

Отмечена хорошая работа технического отдела депо, который возглавляет А. Е. Науменко, партгруппорг В. П. Компанец и председатель цехкома Б. Н. Николайчук. Коллективом отдела внедрено в производство 28 рационализаторских предложений

с экономическим эффектом 35 тысяч рублей, освоен технический процесс ремонта пантографов электровозов серии ВЛ-10.

Памятный вымпел с денежной премией вручен также комсомольско-молодежной колонне машиниста-инструктора Л. Н. Чеснокова. Ее бригадами проведено 729 тяжеловесных поездов, в которых перевезено почти 23 тысячи тонн народнохозяйственных грузов сверх плана. Колонне присуждена первая премия в размере 200 рублей. Кроме того, денежных премий удостоены 15 работников колонны. Другой памятный вымпел с денежной премией вручен колонне общественного машиниста-инструктора Г. Н. Толстогузова.

Для более широкого развертывания социалистического соревнования локомотивных бригад за вождение тяжеловесных поездов в депо учрежден вымпел «Лучшему тяжеловеснику», а за ввод в график опаздывающих пассажирских поездов — второй вымпел — «Мастеру графиковой работы».

Победителями социалистического соревнования тяжеловесников стали бригады машинистов И. П. Пилипеева и М. Д. Рослика, а обладателями вымпелов за ввод опаздывающих пассажирских поездов — бригады машиниста М. Ф. Семькина, В. И. Баринова, Н. И. Сидорова и И. А. Антясова.

По инициативе передовых бригад в депо родилось движение за то, чтобы к 7 ноября 1977 года — шестидесятой годовщине Великого Октября полностью завершить программу двух лет пятилетки по всем основным показателям.

В ремонтных цехах развернулось соревнование за экономное расходование запасных частей и деталей, увеличение срока службы их путем реставрации и восстановления. По предложению коммунистов К. М. Елинова и А. В. Назарюк в короткий срок была освоена технология восстановления моторно-осевых подшипников. Это дает экономию более 8 тысяч рублей и около трех тонн бронзы в год, а восстановление поршней дизеля ежегодно дает экономию более 4 тысяч рублей и около 10 тонн чугуна. Сокращение расходования запчастей и материалов позволило только за год сэкономить 23 тысячи рублей, более трех тонн цветного и 12 тонн черного металла.

Повышение эффективности и качества общественного производства — это не только научно-техническая или производственно-экономическая проблема, но и крупная социальная задача. И в этом очень важное значение приобретает всемерный режим экономии и бережливости. В современных условиях особую силу приобретает ленинская мысль о том, что коммунизм начинается



Слесарь электроаппаратного цеха А. А. Аптопов, активный рационализатор.

с повседневной заботы трудящихся о каждом пуде металла и зерна, об увеличении производительности труда.

«Как бы ни росло богатство нашего общества, строжайшая экономия и бережливость остаются важнейшим условием развития народного хозяйства, повышения благосостояния народа» — так ставится вопрос в Отчетном докладе Центрального Комитета съезду, так сказал Председатель Совета Министров СССР А. Н. Косыгин в докладе на XXV съезде КПСС «Основные направления развития народного хозяйства на 1976—1980 годы»<sup>1</sup>.

В ответ на решения XXV съезда КПСС коллектив депо досрочно завершил план первого года десятой пятилетки по всем основным показателям. Новаторы провели 9,8 тысячи тяжеловесных поездов и перевезли сверх плана около 4 миллионов тонн грузов, на 365 тысяч тонн больше, чем за 1975 год. Наибольших успехов добилась колонна М. П. Добротворского, которая провела 2116 поездов и перевезла сверх плана 833 тысячи тонн грузов. 180 рабочих депо годовое задание выполнили за десять месяцев, в их числе Н. С. Храмов, В. Ф. Жмуро, Г. А. Красковский, И. И. Смолянинов, М. П. Хомченко, А. И. Ппчугин,

<sup>1</sup>Материалы XXV съезда КПСС». М., 1976, с. 127.



Токарь А. М. Сергеева.

В. Ф. Павленко и другие. Каждому из них увеличивалось вознаграждение на 20 процентов.

За высокие трудовые достижения 137 депоэчи были награждены, из них 63 человека значком «Победитель социалистического соревнования», 14 человек занесены в книгу Почета, а 18 человек — на доску Почета. Механический цех, где мастером член партии Л. И. Малеев, профгруппоргом Н. И. Белоногов, в течение года неоднократно выходил победителем социалистического соревнования.

Партком депо в руководстве соревнованием опирается на творческую инициативу и активность рабочих, служащих, инженеров и техников.

На XXV съезде партии, как известно, обращалось большое внимание на необходимость более широкого развития соревнования под лозунгом «На одного отстающего рядом!». Пример в этом был показан Ростовской областной партийной организацией, чей опыт был одобрен Центральным Комитетом КПСС. Расширению этого начиния сузило солидные результаты. И в депо с новой силой развернулись шефская работа и взаимничество, отеческая забота о новичках под девизом «Каждому молодому рабочему — опыт и знания ветеранов». В 1976 и 1977 годах



на предприятии не было ни одного отстающего цеха. Не имелись бригады и отдельные рабочие, которые не справлялись с выполненным заданием по качеству.

В цехе эксплуатации депо, как и в любом другом коллективе, есть свои признанные мастера вождения поездов, постоянно добивающиеся экономии электрической энергии. Была поставлена задача научить всех машинистов искусству новаторов. Для этого на предприятии осуществляется целая система мер по овладению опытом передовиков, ему посвящаются и занятия в школах передового опыта, где самым подробным образом изучается опыт работы машиниста партгруппора локомотивной колонны имени XXV съезда КПСС Г. А. Красковского, который добивается наибольшей экономии электроэнергии. И те, кто участвовал в работе школы, вынесли для себя много полезного. Во время совместных поездок с молодыми работниками Красковский не только указывал им на промахи, но и старался показать на практике, как лучше, рациональней использовать мощностные машины. Изю дня в день терпеливо учились молодые машинисты, и вскоре стали добиваться хороших результатов. А. Пурги, А. Афанасьев, например, сэкономили сотни киловатт-часов электрической энергии.

Среди тепловозников умением экономично водить поезд выделяется машинист Ф. Голубенко. Несмотря на то, что ему приходится водить поезда, имеющие различное число остановок, он в любых случаях достигает экономии. И главным образом, благодаря тому, что старается эксплуатировать машину с высоким коэффициентом полезного действия. Его опыту также были посвящены занятия в школе передового опыта.

Можно с уверенностью сказать, что изучение передового опыта в немалой степени способствует развитию социалистического соревнования за экономию топливно-энергетических ресурсов. Поддерживать трудовое соперничество помогает хорошо организованная гласность соревнования. С этой целью оборудовали стенды, на которых языком цифр рассказывается о том, как обстоят дела с экономией топлива и электроэнергии в колоннах и бригадах за каждую поездку, декаду и месяц. По этим данным местный комитет регулярно подводит итоги и называет передовиков.

Заботятся об экономии не только в кабине машиниста, но и в ремонтных цехах. Водители локомотивов с благодарностью отзываются о работе слесарей И. Бородина, В. Бузмакова. Ремонтируют они без рекламаций, надежно готовят машины в путь.

В 1976 году в депо более 200 машинистов допускали перерасход энергетических ресурсов. Теперь таких остались единицы. Передача передового опыта сыграла свою роль. Вслед за мастерами экономии — машинистами Ф. Голубенко, Г. А. Красковским, В. Ф. Жмуро, Т. Жусуповым тянутся и молодые механики. И вот итог: за 1977 год локомотивными бригадами сэкономлено более трех миллионов киловатт-часов электроэнергии, 290 тонн дизельного топлива.

Борьба за лучшие результаты в труде активно развернулась после выхода в свет постановления ЦК КПСС «О 60-й годовщине Великой Октябрьской социалистической революции». Каждый деповчанин стремился подготовить лучший подарок этому славному юбилею. Абсолютное большинство участников соревнования встретили 60-летие Великого Октября досрочным выполнением повышенных социалистических обязательств. Высокими трудовыми достижениями был отмечен и день принятия новой Конституции СССР.

Как и в годы первой пятилетки, большое значение в ускорении технического прогресса по-прежнему принадлежит изобретателям и рационализаторам. Хорошо потрудились деповские рационализаторы. Так, в 1977 году было подано 240 рацпредложений, внедрено 230. Экономический эффект составил 110 тысяч рублей. Творческая группа в составе В. Ф. Нуздапова, А. Е. Наумешко, В. А. Бобылева разработала и внедрила в производство восстановление стяжпых ящиков рам тепловозов, что сэкономило 18 447 рублей. С. С. Борисюк и А. Г. Кадетов придумали и внедрили приспособление для нагрева половиков токоприемников, что дало экономический эффект 2990 рублей.

Много внимания уделили инженерно-технические работники усовершенствованию имеющегося оборудования, разработке новых технологических процессов восстановления изношенных деталей и замене дорогостоящего цветного металла полимерными материалами. Так, в течение 1977 года было предложено и изготовлено восемь пресс-форм для изготовления деталей из капрона. Большое внимание на предприятии уделяется отбору и внедрению в производство изобретений. Если в 1976 году их имелось три, то в 1977 — шесть.

Для улучшения рационализаторской работы в депо регулярно организуются мероприятия, повышающие общетехнический уровень работников. В 1977 году было проведено 9 лекций, 4 конференции, 5 конкурсов и смотров, выпущено 28 информационных карт.

13 января 1977 года Центральный Комитет КПСС и Совет Министров СССР приняли постановление «О мерах по развитию

железнодорожного транспорта в 1976—1980 гг.». В этом постановлении, в частности, говорилось о выделении дополнительных государственных средств на развитие материально-технической базы за счет реконструкции и технического перевооружения существующих предприятий. Такие преобразования происходят в Петропавловском локомотивном депо.

Увеличение перевозок будет идти за счет дальнейшего повышения веса и скорости движения поездов. В связи с этим тяга поездов на участках обслуживания уже с 1977 года стала переводиться на новые типы электровозов серии ВЛ-11—в грузовом и ЧС-2—в пассажирском движении.

Замена приписного парка тепловозов электровозами и замена электровозов серии ВЛ-10 более мощными ВЛ-11 поставила задачу коренной реконструкции депо и создания новой ремонтной базы. И если в годы девятой пятилетки на эти цели выделялось в среднем по 25—30 тысяч рублей в год, то на 1976 год было отпущено 150 тысяч, а на 1977—более 600 тысяч рублей. Всего на десятую пятилетку на реконструкцию цехов предприятия выделяется около двух миллионов рублей.

Большой, интересной и содержательной жизнью живет коллектив депо в десятой пятилетке. Каждый день его трудовых будней до краев заполнен заботами о выполнении постоянно растущих перевозок пассажиров и народнохозяйственных грузов, заботами о том, чтобы водить поезда быстрее, дешевле, с меньшими материальными затратами. Для этого на тяговых участках повышаются скорости, укрепляется ремонтная база депо, люди у нуля управления локомотивом и у стапка совершенствуют свое мастерство, стремятся работать как можно лучше.

Четвертый год пятилетки знаменуется новыми трудовыми достижениями. Успешно реализуется производственная программа по всем важнейшим показателям.

Так уж повелось на предприятии: все время совершенствовать технику, технологию, организацию работы. И еще строить. В депо всегда идет строительство—большое или малое. Без этого не проходит ни одного года.

Вот и на этот раз. На повестку дня остро встал вопрос расширения цеха по ремонту тяговых электродвигателей. Давно уже этот цех являлся одним из «узких» мест, сдерживающих выполнение производственной программы по организации оздоровительного ремонта.

Недавно совершенно новый цех вступил в строй. Площадь его увеличилась в три раза (с 625 квадратных метров до 1820). В строительстве его принимал участие весь коллектив депо. Например, старейший машинист член КПСС Н. И. Хухлов, в не-



Заведующая локомотивными бригадами О. Я. Жукова.



Ветеран труда З. Нуржанов.

рабочее время отработал здесь более 700 часов. Особенно деятельное участие в реконструкции приняли рабочие этого цеха, кому предстояло трудиться в новом здании. Они больше других были заинтересованы в том, чтобы новое помещение лучшим образом отвечало современным требованиям производственной культуры и эстетики.

А главное — в новом цехе все трудоемкие процессы ремонта должны были выполнять машины, особенно внутрицеховой транспорт, включая различные подъемные краны и механизмы. В этой связи творческой группой депо в составе инженеров Р. Д. Строкова, А. Е. Науменко, В. П. Компанейца, Н. В. Бирченко были сконструированы и пущены две механизированные линии по разборке и сборке тяговых электродвигателей.

В монтаже подъемно-транспортного оборудования, в расстановке станков, устройстве освещения, вентиляции, решении многих других важнейших вопросов и задач замечательную инициативу и смекалку проявили десятки энтузиастов-железнодорожников. Среди них А. Пичугин, В. Карнаухов, Б. Пичугин, И. Лопатин, З. Жандосов и многие другие.



Летчик-космонавт СССР, дважды Герой Советского Союза В. А. Шаталов в музее революционной, боевой и трудовой славы депо.

Всякий раз, когда бывало трудно и мы в чем-то сомневались, на помощь приходили рабочие цеха, вспоминает руководитель творческой группы Р. Д. Строков. Их советы и предложения позволяли принимать верное решение.

Поступление в депо электровозов новой серии ВЛ-10 вызвало существенную перестройку некоторых цехов. Дело в том, что новые локомотивы по своим габаритам превосходили все ранее известные электровозы. В срочном порядке потребовалось снять кровлю с четвертой секции, нарастить стены и снова сделать крышу. И всю эту реконструкцию проводить одновременно с освоением ремонта локомотивов новых серий.

Как и всегда при реконструкции, вопросы новой техники и технологии решались комплексно, с перспективой. Впервые в депо были изготовлены ремонтные площадки, позволяющие не только обезопасить производство работ на крыше электровоза, но и механизировать ряд процессов.

В цехе смонтирован станок для фрезерной обточки колесных пар. Если раньше на обточку восьми колес уходило 22—24 часа, то сейчас 5—6 часов, значительно повысилось качество обточки.

В цехе пущены две установки для сушки тяговых электродвигателей одновременно четырех электровозов. Монтаж всего оборудования производится собственными силами. Многие на первых порах не получалось, но у ремонтников было большое желание сделать, и это помогало в достижении цели. Активное участие в разработке стендов приспособлений принимали инженеры Р. Строков, Б. Николайчук, Э. Шафиков, А. Мищенко. Неоценимую помощь и рабочую смекалку проявили старейшие работники депо В. Лукьянов, И. Гащенко, Ф. Малеев, И. Лопатин и другие.

Большие горизонты открываются перед коллективом депо в предстоящей одиннадцатой пятилетке. Планируется перестройка еще одной секции цехов под ремонт электровозов, строительство пункта технического осмотра тепловозов и электровозов, нового технического кабинета. Дальнейшее распространение получит комплексная механизация и автоматизация производственных процессов.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Восемь десятилетий минуло с тех пор, как Петропавловское паровозное депо вступило в строй. Много произошло перемен за это время. Одни серии локомотивов заменялись другими, более мощными и совершенными. Смещались люди, поколения. Уходили на заслуженный отдых ветераны, на их место становились выпускники технических училищ, техникумов, институтов.

Депо строилось, расширялось, обновлялось. Неизменным оставался только деповский гудок—низкий, басовитый, отличающийся от всех паровозных и заводских гудков города, знакомый всем жителям Петропавловска. Его в хорошую погоду было слышно за двадцать с лишним километров.

Когда в городе отменили звуковые сигналы, умолк и деповский гудок. Но не навечно. По просьбе совета ветеранов партийный комитет депо вошел в ходатайство в горком партии и исполком городского Совета о разрешении ежегодно 1 мая, 7 ноября и в День железнодорожника подавать гудок. И деповский гудок с 1977 года загудел снова, воскрешая в памяти славные революционные, боевые и трудовые традиции железнодорожников.

В 1967 году, к 50-летию Великой Октябрьской социалистической революции на предприятии по инициативе общественных организаций был создан музей. Его многочисленные экспонаты, фотографии, документы и картины рассказывают о славном пути, пройденном коллективом с момента основания депо до наших дней, о тех огромных преобразованиях, которые произошли

здесь от первой «чугунки» до современных мощных тепловозов и электровозов, об изменениях в судьбах людей, о большой работе коллектива, проделанной под руководством своей партийной организации.

Все оформление музея выполнено своими руками. Особенно много потрудился самодеятельный художник—конструктор депо Борис Францевич Затай. После постройки клуба депо музей перевели в новое здание. Были дополнительно изготовлены стенды, фотовитрины, написаны новые картины. Они разместились в помещении площадью более 200 квадратных метров. В создании музея деятельное участие приняли начальник депо М. С. Ищенко, секретари партийных организаций Е. Я. Рязанов, С. И. Мачулин, главный инженер М. Н. Орешин и многие другие.

На предприятии теперь стало традицией: прежде чем принять на работу молодых рабочих, их приглашают в музей, где знакомят с историей трудового и боевого пути коллектива. Это оказывает положительное воздействие на формирование взглядов и характера молодых железнодорожников.

Захватывающие перспективы открылись перед коллективом депо в новой пятилетке. Идет непрерывное обновление техники. В минувшей пятилетке тепловозы ТЭ-3 уступили место более мощным тепловозам 2ТЭ-10Л мощностью 8 тысяч лошадиных сил, маневровый тепловозный парк полностью заменен тепловозами новой серии, выпускаемыми в Чехословакии.

На главном ходу в обращении находятся грузовые магистральные электровозы ВЛ-10. Их умело водят те, кто еще недавно управлял тепловозами и паровозами. Но и эти локомотивы в скором времени будут заменены еще более совершенными.

Намечено усилить средства внутридеповской телефонной и радиосвязи, в цехах дальнейшее развитие получат внедрение механизированных поточных и автоматических линий, технической эстетики. Все это будет способствовать дальнейшему повышению культуры производства, созданию условий для полной ликвидации тяжелого физического и ручного труда.

Трудолюбие и постоянный поиск, инициатива и социалистическое отношение к труду порождают в коллективе многие патристические начинания, направленные на досрочное выполнение планов.

Нынешним машинистам и ремонтникам депо—наследникам революционных боевых и трудовых традиций есть чем гордиться. У них героическое прошлое, полный творческих поисков сегодняшний день и еще более вдохновляющие горизонты светлого будущего.

**Сознавая это, уверенные в своем будущем, рабочие, служащие, инженеры и техники с чувством хозяина своей страны и законной гордости за дело, которому они служат, продолжают вечную, как сама жизнь, вахту, пачатую дедами и отцами, приумножая славу предприятия и своей великой Родины.**



## СОДЕРЖАНИЕ

ВМЕСТО ПРЕДИСЛОВИЯ . . . . .	3
ВСЕ НАЧИНАЛОСЬ С ДОРОГИ . . . . .	5
НА КРУТОМ ПОДЪЕМЕ . . . . .	28
ЧЕРЕЗ ГОДЫ ИСПЫТАНИЙ. . . . .	43
ПАРОВОЗЫ УХОДЯТ В ОТСТАВКУ . . . . .	63
ДОРОГОЙ НОВОГО, ПРОГРЕССИВНОГО . . . . .	78
УСПЕХИ РОЖДАЮТСЯ В СОРЕВНОВАНИИ. . . . .	95
ВО ГЛАВЕ КОЛЛЕКТИВА . . . . .	103
ГЛАВНОЕ—ЭФФЕКТИВНОСТЬ И КАЧЕСТВО . . . . .	118
ЗАКЛЮЧЕНИЕ . . . . .	132