

ЮБИЛЯРЫ СКЖД

Слесарю по ремонту подвижного состава ПТО Марцево вагонного депо Батайск

Александр  
Васильевичу  
МАКРАУСОВУ.

Уважаемый Александр Васильевич!

Трудно переоценить Ваш вклад в дело неукоснительного обеспечения безопасности движения поездов за годы Вашей работы на железной дороге!

В основе Ваших трудовых достижений – профессионализм и ответственное отношение к делу.

Примите наши самые добрые поздравления в связи с 55-летним юбилеем!

Мы желаем Вам сибирского здоровья, кавказского долголетия, российского оптимизма!

И пусть все Ваши мечты, даже самые фантастические, непременно сбудутся! Счастья Вам!

И.Кисилев,  
начальник депо  
А.Шуманский,  
председатель профкома  
\*\*\*

Электромеханику локомотивного депо Батайск

Владимиру  
Александровичу  
САВЧЕНКО.

Уважаемый Владимир Александрович!

От всей души поздравляем Вас, добросовестного, надежного специалиста, с юбилеем – 55-летием со дня рождения!

Желаем Вам в добром здравии, полным сил и здоровья встретить и свой столетний юбилей!

При этом будьте все эти годы окружены любящими близкими людьми, искренними друзьями, благожелательными коллегами! Будьте счастливы, удачливы, живите в достатке!

\*\*\*

Распределителю работ локомотивного депо Батайск

Дине Васильевне  
СИДОРКОВОЙ.

Уважаемая Дина Васильевна!

Примите наши самые горячие поздравления в связи с юбилейным днем рождения!

Желаем Вам, отличному специалисту, доброжелательному, коммуникабельному человеку, реализации всех Ваших планов! У Вас сегодня юбилей –

День радостных переживаний  
Пусть будет  
на душе теплей  
От добрых слов  
и пожеланий!  
Желаем счастья и добра,  
Здоровья,  
радости и силы.  
Душа пусть будет молода  
Неважно,  
сколько лет пробило!

Ю.Титоренко,  
начальник депо  
А.Гурин,  
председатель профкома

# В путешествие – с модной прической

отправлялись пассажиры послевоенных годов благодаря работающим на вокзалах и даже в поездах парикмахерским

АРХИВ

В послевоенные годы на страницах газеты «Звезда» часто публиковались материалы о пассажирском комплексе и его главных героях – пассажирах.

ВАС ПОБРИТЬ,  
А МОЖЕТ,  
И ПОСТРИЧЬ?

В марте 1946 года коллектив вокзала станции Киев обратился через газету «Звезда» ко всем работникам вокзалов сети с призывом развернуть соревнование за внедрение социалистической культуры в работу вокзалов.

«Добьемся того, чтобы каждый пассажир, придя на наши вокзалы, признал: здесь работают настоящие патриоты, для которых работа о советском человеке превыше всего», – писали киевляне в передовице.

Этой публикацией был дан своеобразный «марафон», направленный на «большевистское обслуживание» пассажиров. Одними из первых поддержали этот почин работники вокзала станции Армавир. После окончания дежурства каждая смена начала заниматься благоустройством вокзала, очисткой от грязи и мусора площади, пассажирских путей. Мебельный цех Краснодарского отделения приступил к изготовлению и реставрации мебели для вокзалов магистрали.

На вокзале станции Ейск открылись парикмахерская и буфет, а здание было увешено лозун-

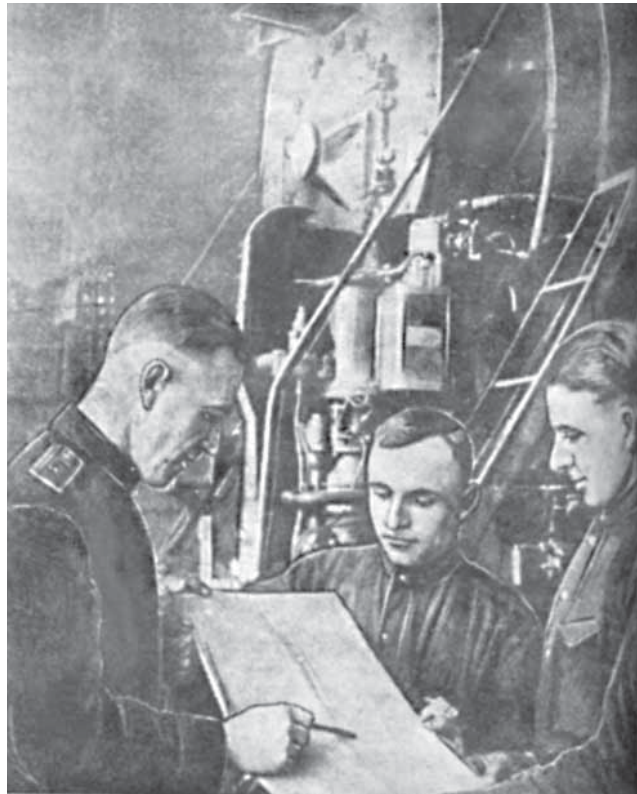


ФОТО ИЗ АРХИВА

Как улучшить пассажирский сервис?

гами и плакатами.

Вокзалы повсеместно приводились в порядок, но были определенные проблемы на главном – Ростовском. Журналист Шущин в своей статье высказал удивление медленным восстановлением этого пассажирского комплекса, тем более что близилась зима, а вокзал мог остаться без отопления, без чего страдают пассажиры.

Комната матери и ребенка всегда была переполнена. Десятки женщин с детьми ютились в коридоре, на холодной лестнице или просто на улице. Крыша багажного отделения прохудилась так, что предыдущей зимой 1945 года работни-

ки вместе с пассажирами откапывали из сугробов тулки и чемоданы.

К середине 1946 года на Северо-Кавказской дороге стали курсировать 11 радиофицированных пассажирских поездов дальнего следования. В пути люди могли послушать из Москвы последние известия, научно-популярные лекции и концерты.

На участке Краснодар – Сочи всем полюбился образцовый поезд № 59-60. В его вагонах всегда был порядок. К услугам пассажиров – радио, библиотека, буфет и парикмахерская.

Железнодорожники делали все возможное, чтобы в послевоенное время пассажиры могли почувст-

вовать комфорт, уют и заботу о себе. И часто это получалось. А о результатах работы тружеников стальных магистралей говорили благодарности, которые публиковались в газете.

Хвалили за многое: и за чистоту в поездах, и за благородные поступки. Так, демобилизованный из Красной Армии Чердынченко выражал искреннюю благодарность за то, что ему вернули чемодан, который он оставил по забывчивости в ноябре 1945 года на вокзале Тихорецкая. А ревизор пассажирской службы товарищ Васильев, обнаружив поклажу, в течение восьми месяцев разыскивала хозяйина и наконец вернула чемодан в целостности и сохранности.

РАСПРАВА  
НАД  
ПЕРВОКЛАШКАМИ

Но, к сожалению, не все железнодорожники держали должную «марку». Среди работников стальных магистралей попадались и нечистые на руку, и грубияны-хулиганы. В рубрике под названием «В военном трибунале дороги» в июле 1946 года появилась очередная заметка за подписью военного прокурора Северо-Кавказской дороги. В ней говорилось, что весовщик станции Краснодар Гончарова отказала пассажирке Вовк в приеме багажа, потому что в нем якобы имелись продукты питания. Та дала взятку служительнице транспорта и так решила эту проблему.

В итоге военный три-

бунал приговорил Гончарову к пяти годам лишения свободы. «Отличились» и работники камеры хранения станции Таганрог Прокопчук, Недолинский и Хильченко. Они подделывали квитанции и разворовывали багаж. При внезапной ревизии обнаружилось, что в целом троица присвоила себе более 1500 рублей.

На страницах «Звезды» осуждалась практика провоза пассажиров в товарных поездах. Этим особенно грешили на Краснодарском отделении. Например, на двух платформах сборного поезда №1473, который следовал из Кавказской до Краснодара, ехало около 100 человек. И на станции Усть-Лабинская этих людей ни милиция, ни железнодорожники не «сняли» с поезда.

Неприятная ситуация произошла 20 января 1947 года на 51-м километре Ставропольского отделения. Возвращавшиеся после учебы домой дети железнодорожников вошли в восьмой вагон поезда №67. А проводник Кувардина стала выбрасывать первоклассников из вагона в снежные сугробы. Ученица Нина Лукьянченко ухватилась ручонками за дверную раму. Но Кувардина яростно захлопнула дверь, раздавив девочке пальцы. Автор заметки – заведующая школой №65 станции Петровское Село требовала привлечь проводника к уголовной ответственности.

Через несколько номеров в газете появилась реакция на произошедшее: «сессия военного трибунала СКЖД приговорила Кувардину к пяти годам лишения свободы».

## Снегоочиститель на конной тяге

придумали работники Тимашевской дистанции пути в 1946 году

В послевоенные годы на нашей магистрали массово распространилось рационализаторское движение.

«Организуем сбор изобретений и предложений в фонд новой Сталинской пятилетки», – призывали всех работников СКЖД в открытом письме, опубликованном в «Звезде», рационализаторы Кавказского паровозного депо.

Коллектив этого предприятия славился своей активной позицией: только в течение трех месяцев его работники внесли 21 рационализаторское предложение, из которых 14 – внедрились. О работе в этом направлении рассказывалось и в выпущенной на отделении листовке «За здоровый транспорт».

Какие новшества появились

на этом предприятии? Например, электромонтер Матвиенко внес предложение по восстановлению выбывших из строя электрических лампочек. Инженер Мазаев изобрел прибор для резки салников, который давал возможность даже малоквалифицированным работникам производить эту операцию с большой точностью.

Коллектив СКЖД в целом взял на себя обязательство – выработать 1500 изобретений и рационализаторских предложений, дающих годовую экономию свыше четырех миллионов рублей. На всех узлах прошли конференции изобретателей и рационализаторов.

И вот уже страницы отраслевой прессы запестрели заметками об изобретателях.

Начальник по мобилизации

внутренних ресурсов на станции Армавир товарищ Луньков научился делать олифу без применения дефицитных тогда растительных масел. Опытные образцы неплохо показали себя при покраске крыш и ходовых частей вагонов в армавирском ремонтном пункте.

Коллектив мостопоезда №30 успешно применил новый способ фашинно-каменного укрепления берегов на реке Лаба, предложенный рационализатором Гутиевым. Это позволило сэкономить 210 тысяч рублей.

Руководство дороги щедро поощряло лучших рационализаторов, вручая им нагрудные знаки и денежные премии. Изобретения пропагандировались не только в газете «Звезда» и стен-

ной печати. В мае 1947 года на дорогу прибыла творческая группа Московской киностудии «Кинодиафильм» для съемок фильма о «Продлении срока службы рельсов и скреплений». Он должен был послужить ценным пособием для путейцев всей сети дорог, в нем планировалось показать правильное содержание и текущий ремонт пути.

К сожалению, были и предложения, которые вызвали недовольство у железнодорожников. Например, заведующий каменноломненской столовой Трубачев стал подавать бригадам кофе в... тарелках вместе со столовой ложкой. О чем машинисты и помощники и написали в «Звезду».

Страницу подготовила  
Елена Трифилюк