

В школу – по приказу начальника дороги

ДЕТИ

В послевоенные годы одной из важных тем нашей газеты была помощь сиротам и другие, связанные с детьми.

В 1947 году в детских домах нашей страны воспитывались 658 тысяч детей, среди которых многие были сироты. Свой приют здесь нашли и ребята, чьи родители-железнодорожники погибли во время войны. Работники Северо-Кавказской магистрали всеми силами старались обогреть такую ребятню, а в ряде случаев заменить им мам и пап.

Предприятия брали шефство над детскими домами. Так, работники управления дороги стали частыми гостями детского дома №6. Одна из сотрудниц – Клавдия Гончарова взяла на воспитание из детдома трех девочек. Ее приемные дочери написали об этом в газету. Бухгалтер Ростовского паровозного депо Генералова приютила в своей семье пятнадцатилетнего сироту Николая Рудякова. А руководство депо и партийная организация решили оказать своей работнице в связи с этим материальную помощь.

Сирота Зинаида Кучеренко попросила опубликовать на страницах отраслевой газеты благодар-



ФОТО ИЗ АРХИВА РОСТИСЛАВА ИВАНОВА

ность в адрес начальника и бригады поезда №61/62. «Мои родные – мама и папа погибли во время войны. Я терпела лишения и думала: что будет со мною, одинокой, беспомощной девочкой? И вот нашлись замечательные советские люди. Они помогли мне закончить ремесленное училище и получить специальность слесаря. Я стала работать в вагоноремонтном пункте станции Армавир», – писала Зинаида. А начальник поезда и вся ее бригада взяли шефство над нею и помогали, чем могли, например, купили девушке «теплый жакет, платок, платье, ботинки, постельные принадлежности».

С большой теплотой воспитанники детского

дома на станции Крыловская рассказывали читателям «Звезды» о своем директоре Федоре Рехтуке, который вместе с воспитателями окружил ребят заботой. «Мы учимся, одеты, сыты. В свободное от занятий время совершаем прогулки», – писали ребята.

В первые годы после войны повсеместно на Северо-Кавказской магистрали стали восстанавливаться и детские сады. Коллектив воспитателей сада № 40, что в Краснодаре, своими силами привел помещение в образцовый вид. Дети железнодорожников здесь не только прекрасно отдыхали, но и учились играть на музыкальных инструментах.

Возродились массовые поездки школьников в пи-



онерские лагеря и здравницы. За лето 1946 года в здравницах СКЖД поправили свое здоровье три тысячи детей железнодорожников. Например, работник дорожного педагогического кабинета отдела школ Евтушенко была довольна тем, что ее сын Владимир побывал в детском санатории. «За полтора месяца он хорошо укрепил свое здоровье», – сообщила довольная мать.

Образовательный процесс не заканчивался после завершения учебного года. На время каникул отдел учебных заведений управления дороги всегда предлагал интересные мероприятия. Проводились смотры художественной самодеятельности, спортивные мероприятия, ты-

сячи юных краеведов и натуралистов отправлялись в походы. По традиции Ростовский институт инженеров железнодорожного транспорта и железнодорожные техникумы регулярно проводили Дни открытых дверей.

Мальчишек и девочек повсеместно приобщали к работе железнодорожников и в этом была большая заслуга взрослых. В мае 1947 года они сдали в эксплуатацию первую очередь Малой Северо-Кавказской дороги протяженностью два с половиной километра. Там были оборудованы станции Победа и Оборонная. Восстановленный железнодорожниками Ростовского паровозного депо «Голубой экспресс» состоял из

пяти мягких пассажирских вагонов, а вел поезд паровоз ЮП-305.

Правда, у кое-кого в заботе о детях-железнодорожниках были «проколы». На станции Каменоломни физкультурники спортивного общества «Локомотив» организовали из мальчишек футбольную команду. Ребята с нетерпением ждали того дня, когда им удастся встретиться в товарищеском матче со спортсменами других станций дороги. Но, к сожалению, никто больше не поддержал начинаний молодежи. Председатель районного совета спортобщества «Локомотив» Федюнин не выделил даже денег на приобретение футбольного мяча, не говоря уже о чем-то большем.

Приказом начальника дороги регулярно с первого сентября вводились дополнительные остановки поездов на разъездах и ряде пунктов на линии. Детвору в школы собирали со всех уголков магистрали. Однако бывали и тут случаи срыва графика: например, со станции Сосыка поезд, предназначенный для перевозки учащихся до разъезда Очереватый, постоянно опаздывал. А из-за этого ежедневно опаздывали на занятия и ребята, – о чем родители сообщили в газету «Звезда».

На культурно-бытовом фронте

АРХИВ

На Северо-Кавказской магистрали после войны стали возрождаться культурно-бытовые учреждения. Но делалось это медленно.

21 февраля 1946 года на собрании профсоюзного актива Северо-Кавказской дороги еще раз напомнили, что «делом государственной важности является удовлетворение бытовых нужд, коренное улучшение культурного обслуживания рабочих и служащих».

Как оказалось, на СКЖД восстановление культурно-бытовых учреждений, к которым относили тогда

клубы, больницы, бани, детские ясли, столовые, происходило в 1945 году в восемь-девять раз медленнее, чем производственных предприятий.

Например, клубы кое-где даже и закрывались. Так, без «очага культуры» остались рабочие Гирейского карьера, поскольку здание клуба отдали под общежитие. Здесь не было ни кинопередвижек, ни радиоустановки, и в дни всенародных праздников никакие торжества не организовывались. Внештатный автор Лопатин задавал через газету вопрос руководству Кавказского райпрофсожа, которое не обращало на это безобразие внимание. Зато на страницах «Звезды» отмечалась активная работа клуба на станции Тимашевская. В его стенах был организован музыкально-вокальный ансамбль, в котором участвовало 30 железнодорожников. И на прошедшем в 1946 году смотре художественной самодеятельности он был признан лучшим в крае.

Работники станции Старомиинская вместе с домохозяйками сами решили построить у себя железнодорожный клуб. Материалы «изыскивали на местах». Трудились с большим энтузиазмом, например, кладку стен закончили ранее срока на десять дней. Опытными каменщиками показали себя дежурный по станции Шевченко, старший кондуктор Шавлач и грузчик Игнатенко.

В 1946 году начальник дороги издал приказ об изготовлении школьной и клубной мебели, но его выполняли не полностью. Например, чтобы собрать железнодорожников в красном уголке станции Таганрог, приходилось искать стулья по всему узлу.

В газету поступало немало жалоб, что особенно плохо дела обстояли с устройством бань и душевых.

«В бане Ростовской жилищной конторы, – писала начальник поезда Шумиченко, – дело доходило до из-



девательства. Недавно, возвратившись из поездки, мы пошли помыться. Впустили сразу 53 человека. А тазов было 7! Начальник конторы товарищ Гайворонский, к которому мы обратились, удивился: «Неужели, товарищ Шумиченко, вы не могли прихватить с собой из дома тазик?»

Со столовыми ситуация была получше. Например, в столовой на станции Кавказская в меню предлагалось 10-15 блюд. К тому же здесь всегда было чисто и опрятно. Но в ряде предприятий общепита тоже не было элементарного порядка. В столовой депо Каменоломни, например, приходилось есть стоя, потому что не было все тех же дефицитных стульев. Серьезные проблемы с питанием были и на Ростовском узле.

Полосу подготовила Елена Трифилюк

