ЮБИЛЯРЫ СКЖД

Машинисту локомотивного депо Кавказская
Владимиру Алексеевичу ДЕМЧЕНКО.
Уважаемый Владимир Алексеевич!
В нынешнем году Вы отмечаете сразу два судьбоносных события – 25-летие работы в депо и Ваш 50-летний юбилей.
От всей души поздравляем Вас, профессионально компетентного, опытного специалиста, с «круглыми» датами! Желаем как можно больше радостных и светлых событий в Вашей жизни! Пусть Ваши желания и мечты сбываются, и фортуна улыбается Вам как можно чаще! Счастья, благоденствия Вам и Вашим родным, близким людям, уверенности в завтрашнем дне!
Н.Резванов, начальник депо
Е.Котенко, председатель профкома

***

Машинисту электропоезда Ростовской дирекции по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении
Александру Георгиевичу ЛИТВИНОВУ.
Уважаемый Александр Георгиевич!
Вы один из наших самых опытных, заслуженных работников дирекции, связанных с железной дорогой неразрывными узами с 1971 года.
Примите наши самые добрые поздравления с юбилеем – 55-летием!
Желаем Вам сибирского здоровья, кавказского долголетия, российского оптимизма! Семейного Вам счастья, благополучия Вам и Вашим близким людям, достатка в доме!
И пусть всем Вашим планам и начинаниям будет уготована «зеленая улица» скорых свершений!

***

Электромеханику Ростовской дирекции по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении
Виктору Борисовичу ЧУКАНОВУ.
Уважаемый Виктор Борисович!
От всей души поздравляем Вас, добросовестного, ответственного, технически «подкованного» специалиста, с полувековым юбилеем – 50-летием!
Пусть здоровье Ваше будет отменным, а век жизни – долгим-долгим, мафусаиловым! Желаем, чтобы все Ваши чаяния и надежды сбылись, и удача никогда не оставляла ни Вас, ни Вашу семью!
Семейного Вам благополучия, счастья, уверенности в завтрашнем дне!
С.Лысенко, начальник дирекции
А.Маслов, председатель профкома

Здравствуй, земля целинная!

АКЦИЯ

Елена Трифилюк

В освоении целинных земель Сибири и Казахстана активное участие принимали железнодорожники Северо-Кавказской магистрали.

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!
ЗВЕЗДА
ОРГАН УПРАВЛЕНИЯ, ПОЛИТОТДЕЛА И ДОРПРОФСОЖА СЕВЕРО-КАВКАЗСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ
№ 6 (1883) | Вторник, 11 января 1955 г. | Цена 15 к.
Образцово работать в зимних условиях
В НОВОЕ НАСТУПЛЕНИЕ НА ЦЕЛИНУ!
Московское собрание комсомольцев и молодежи, изъявивших желание поехать на освоение целинных и залежных земель
ОБРАЩЕНИЕ
УЧАСТНИКОВ МОСКОВСКОГО СОБРАНИЯ КОМСОМОЛЬЦЕВ И МОЛОДЕЖИ, ИЗЪЯВИВШИХ ЖЕЛАНИЕ ПОЕХАТЬ НА ОСВОЕНИЕ ЦЕЛИННЫХ И ЗАЛЕЖНЫХ ЗЕМЕЛЬ К КОМСОМОЛЬЦАМ И МОЛОДЕЖИ СОВЕТСКОГО СОЮЗА

«ЗЕЛЕНАЯ УЛИЦА»

В 1954 году вышло постановление «О дальнейшем освоении целинных и залежных земель для увеличения производства зерна». В связи с этим большая ответственность возлагалась на железнодорожников – им необходимо было обеспечить быстрейшую отгрузку и перевозку тракторов, комбайнов, грузовых автомашин в районы Сибири и Казахстана. В разъяснении важности этой задачи должна была участвовать газета «Звезда».

В августе 1954 года редакция обратилась к работникам ряда станций с просьбой рассказать, как они борются за скоростную погрузку и продвижение грузов для целинных земель, для которых открыли «зеленую улицу». В разговор включились руководители станций Нахичевань-Донская, Кущевка и Марцево.

«Грузить комбайны для целинных земель днем и ночью», – так решил коллектив станции Нахичевань-Донская. Но, к сожалению, станционники не могли полностью удовлетворять заявки завода «Ростсельмаш» из-за отсутствия порожняка. В такой своеобразной «прямой линии» со станциями проявилось немало проблем, которые стали решать сообща.

ДОМ НА КОЛЕСАХ

В середине 50-х годов железнодорожный транспорт получил, как тогда считали, почетное задание: переоборудовать 15 тысяч вагонов под общежития для механизаторов, осваивающих целинные и залежные земли. Пятьсот вагончиков должны были подготовить железнодорожники Северо-Кавказской. Они план перевыполнили – на целинные земли Алтая и Казахстана было отправлено на четыре больше.

Первый вагон-общежитие в далекий путь отправился в торжественной обстановке. Северокавказцы украсили его надписью: «Подарок комсомольцам, осваивающим целинные земли Казахстана, от комсомольцев северного вагонного депо Батайск». Этот «дом на колесах» в свободное от работы время оборудовали молодые вагонники Батайска не без помощи комсомольцев всего Ростовского узла. Последние взяли на себя внутреннее оформление «общежития». И вот в нем появились оконные занавески, зеркало, шахматы, шашки и домино, а также разместилась библиотека.

КОМСОМОЛЬЦЫ-ДОБРОВОЛЬЦЫ

В январе 1955 года на страницах «Звезды» было опубликовано обращение участников Московского собрания комсомольцев и молодежи, изъявивших желание поехать на освоение целинных и залежных земель, к комсомольцам и молодежи Советского Союза. Они призывали отправиться на освоение земли «многотысячную армию новоселов» (первые отряды юношей и девушек прибыли на целину практически год назад). «В дорогу, товарищи, в поход на освоение целинных земель!» – писали москвичи.

Клич тут же был подхвачен северокавказцами. Буквально сразу же в Железнодорожный райком ВЛКСМ города Ростова-на-Дону пришел поездной вагонный мастер Александр Савицкий, который подал заявление с просьбой направить его в районы освоения целинных земель. Об этом событии тут же написала «Звезда». Железнодорожники массово начали овладевать новыми специальностями для того, чтобы быть востребованными на целине «на все сто процентов».

И вот уже спустя три месяца на Восток отправился целый эшелон с добровольцами Ростовской области. Путь из Ростова до Алтая был долгим. Поэтому железнодорожники всячески пытались развлекать будущих целинников. В поездке устраивались концерты самодеятельности, артистами которых были сами комсомольцы. А на станциях во время остановок выступали уже творческие коллективы домов культуры городов и сел. В дороге организовывали турниры на звание лучшего шахматиста вагона, а затем – и эшелона. В отдельном вагоне шли занятия учащихся школ, которые вместе с родителями ехали на целинные земли, ведь дети не хотели отставать от программы за время поездки. Среди добровольцев прямо в вагонах комплектовались бригады по профессиям.

Тысячи механизаторов юга и запада страны, убрав урожай со своих полей, отправились на помощь своим товарищам в районы освоения целинных и залежных земель. Вместе с ними на восток двинулась и техника – комбайны и автомашины.

Значительная часть сельскохозяйственной техники планировалось отправлять непосредственно с полевых станций. Но возникали вопросы: как ее быстро доставить на места назначения, как для этих целей использовать меньшее число подвижного состава? Для решения этой задачи министерства путей сообщения, сельского хозяйства и совхозов организовали школу передового опыта уплотненной погрузки комбайнов и автомашин. Она состоялась в середине мая 1955 года на станции Верблюд Северо-Кавказской магистрали. «Звезда» посвятила этому событию целых две газетные страницы. Материал вышел под рубрикой «Школа передового опыта железных дорог юга и запада».

Благодарность за агронауку

АРХИВ

Николай Конкин

Начиная с марта 1913 года на Владикавказской дороге курсировали агрономические поезда, имевшие целью приобщить к сельскохозяйственным занятиям железнодорожных служащих с линейных станций.

В 1912 году на станции Крымская был открыт агрономический музей

Рейсы агрономических поездов осуществлялись под пристальным вниманием Антона Дунина, являвшемся в 1913 году 4-м заместителем управляющего, а в 1915-1918 годах – управляющим Владикавказской дорогой.

Один из таких поездов был пущен в обращение с 11 по 27 марта 1913 года. В задачи персонала сельскохозяйственного поезда – а это были агрономы, специалисты департамента земледелия, представители губернских и земских земледельческих организаций – входило ознакомление населения с правилами подготовки семян для посева (очистки, сортировки и протравливания), борьбы с вредителями полей, садов, огородов и виноградников. В местах остановки показывались применяемые при этом способы и давались надлежащие объяснения.

Сначала агрономический поезд посетил южные станции – Крымскую, Абинскую, затем переехал на Хасав-Юрт, Серноводск, Карабулак, завершил поездку на станциях Пятигорской ветки, откуда через Кавказскую перебрался на станции Каяла и Батайск. В общей сложности за полтора месяца побывал на 44 станциях, обслужив более 60 тысяч посетителей.

Любопытно, что после пребывания агрономического поезда на станции Гречишкино на Тифлисском сборе Кавказского отдела Кубанской области постановлено засвидетельствовать то благотворное влияние на материальное положение жителей станицы Тифлисской (ныне станица Тбилисская), какое оказал им этот поезд во время своего пребывания. Станичный сбор постановил выразить организатору этого поезда начальнику службы эксплуатации инженеру Дунину от лица жителей станицы Тифлисской и окрестностей глубокую благодарность.

При поддержке Дунина на станции Крымская был организован агрономический участок ВлкЖД. В местном казачьем двухклассном училище работали курсы для выпускников этого учебного заведения и взрослых казаков подготовительного курса. Так, на курсах с 20 января по 26 февраля 1914 года занятия для слушателей проводили специалисты полеводства Крымского агрономического участка, Кубанского союза кооперативов, Бесланского агрономического участка ВЛКЖД по курсу «пчеловодство». Роль Крымского участка в пропаганде агрономических знаний среди служащих дороги, помощи в деятельности агрономических поездов оказалась настолько ценна, что на его базе был организован агрономический музей.

Со следующего года агропоезд Владикавказской дороги, пополненный новыми вагонами и снаряженный новыми экспонатами, посевным материалом, стал совершать по два рейса в год: весной – перед посевной кампанией и осенью – после уборочной.