

50 лет
Пензенскому
отделению
Куйбышевской
ордена Ленина
железной дороги

Пенза, 2004

МПС СССР-России



50 лет
Пензенскому
отделению
Куйбышевской
ордена Ленина
железной дороги.

1946 — 1996 гг.

Посвящается:

130-летию Куйбышевской железной дороги (1874 — 2004 гг.)

100-летию профсоюзов России (1905 — 2005 гг.)

60-летию Победы в Великой Отечественной войне 1941 — 1945 гг.

Пенза
2004

656.2(09)50
А19

*Посвящаем
первым строителям железной дороги,
поколению железнодорожников
за 130-летний период развития,
созданию высокооснащенной магистрали
и высокопроизводительной
Куйбышевской железной дороги.*

Инициативная группа

Издание подготовлено
при содействии руководства
Пензенского отделения
Куйбышевской железной дороги
и «Новой газеты — Мир Людей» (г. Пенза)

Технический редактор В.И. Авдонин.

© Оформление ООО «Медиа-Центр»



Авдонин Владимир Иванович

Автор и организатор инициативной группы по написанию истории
«50 лет Пензенскому отделению
Куйбышевской ордена Ленина железной дороги.
1946 — 1996 гг.»

Инициативная группа:

В.И. Авдонин	Л.А. Кучумов
Д.Г. Ашкинадзе	Б.Т. Маслялко
А.С. Калагин	А.Д. Хламов
Т.П. Аккуратнова	Н.В. Миронова
М.П. Бочкарев	А.П. Науменко
В.Я. Бусыгин	Б.Ф. Нефедов
А.С. Лехин	Б.П. Пимбурский
М.Д. Воропаев	Г.С. Сологуб
В.Л. Винничек	В.А. Пчелинцева
Н.Д. Ивлева	В.Е. Спирин
В.Н. Горшков	К.И. Смирнова
А.В. Жеханов	Е.В. Луц
А.С. Иванов	Н.В. Рудешко
Г.Н. Конашенков	М.Н. Пархомчук
Ю.А. Ковергин	И.С. Томин
К.П. Коронатов	Л.В. Федосеева
А.В. Колодин	М.А. Чварков
С.В. Сидорина	Т.С. Чулина
В.П. Котов	В.И. Яковлева
А.А. Кручинина	Г.Ф. Заева
В.В. Журавлев	Л.Г. Киселева
С.Я. Кудрявцев	

ОГЛАВЛЕНИЕ

Первый звон станционных колоколов.	6
Схема Пензенского отделения дороги.	12
Тяжелые годы войны 1941 — 1945 гг.	15
Руководство Пензенского отделения, этапы развития отделения.	24
Стратегические вопросы развития отделения дороги.	28
Руководство отделения дороги.	30
Организация движения поездов, грузовой и коммерческой работы, организация пассажирских перевозок Пензенского отделения. Руководство отдела движения и перевозок. Станции: Пенза-I, Пенза-II, Пенза-III, Пенза-IV, Кузнецк, Кузнецкий участок. Пассажирский отдел — ДОП.	37
История развития путевого хозяйства Пензенского отделения дороги. НОДП-1, ПЧ-4, ПЧ-2, ПЧ-5, ПЧ-3, ПЧ-1, ПМС-151, ПМС-209, ПЧЛЕС.	65
История развития локомотивного хозяйства Пензенского отделения дороги. НОДТ-1, ТЧ-2, ТЧ-3, ТЧ-Моршанск.	109
История развития вагонного хозяйства Пензенского отделения дороги. ВЧД-Пенза-3, ВЧД-Моршанск.	135
Районный комитет профсоюза работников железнодорожного транспорта Пензенского отделения дороги.	147
История внедрения автоматизации, телефонизации и радиофикации Пензенского отделения дороги. ШЧ-1, ШЧ-7.	155
История электрификации Пензенского отделения дороги: ЭЧ-1, ЭЧ-2.	185
История развития жилищно-бытовых условий для работников Пензенского отделения дороги: НГЧ-1, НГЧ-8, Дистанция водоснабжения и водоотведения, ОРС, СМП-536, Детская железная дорога.	201
История развития медицинского обслуживания и санитарно- эпидемиологического надзора работников Пензенского отделения дороги: железнодорожные больницы, СЭС.	221
История подготовки кадров Пензенского отделения дороги: техникум железнодорожного транспорта, СПТУ-23, железнодорожная школа локомотивных бригад и других профессий, ВЗИИТ.	229
Библиотеки Пензенского отделения дороги.	251
Работники Пензенского отделения дороги, удостоенные высоких званий и наград, участвующие в государственных мероприятиях.	261
ОАО «РЖД».	270

***Пензенское
отделение
дороги:
вчера
и сегодня***

Первый звон станционных колоколов

Моршанск — Пенза

Каждый из нас знает историю своей семьи, многие — историю своего рода. Знать историю своего края — значит черпать духовные силы, видеть перспективы развития общества. Наша личная судьба навсегда связана с железной дорогой. На тысячи километров протянулась Куйбышевская магистраль, и на всем этом пространстве — сотни крупных и мелких станций, полустанков, разъездов. Каждый из них имеет свою историю.

Давайте сегодня совершим небольшое путешествие и посмотрим, как же железная дорога пришла на пензенскую землю. А случилось это более полутора веков назад. Во второй половине XIX века в России развернулось железнодорожное строительство и приняло характер настоящего бума. Этого требовало время; развитие промышленности и торговли шло бурными темпами, и связь между регионами России уже не могла быть удовлетворена гужевым транспортом и судоходством.

История железных дорог на пензенской земле связана первоначально со строительством Рязско-Моршанского участка дороги.

Село Морша известно с середины XVII века. Мордовское население, жившее здесь, приняло христианство. Жило село торговлей. Судоходством и гужевой дорогой связано было с Рязанью, Москвой, Муромом, с Поволжьем и Доном. Действовали здесь суконная, бумажная, табачная, винокуренные фабрики. Паруса из Моршанска славились в Санкт-Петербурге и Таганроге.

В 1799 году по указу Екатерины II село Морша преобразилось в уездный Моршанск, который бурно развивался. Теперь представьте, как важно было для города строительство здесь железнодорожной ветки. Это понимали моршанские купцы и предприниматели.

Еще в 1856 году был поднят вопрос о строительстве здесь железной дороги. Но только через 10 лет, в 1866 году, собраны были необходимые средства, и группа тамбовских помещиков, возглавляемая губернским предводителем дворянства Г. Башмаковым, вышла с предложением к царскому правительству, и концессия на строительство железной дороги от Рязска до Моршанска была утверждена.

6 августа 1866 года было начато строительство будущей Куйбышевской железной дороги.

Около года понадобилось, чтобы через семь новых станций наконец-то прошел пробный поезд, а 28 ноября 1867 года Рязско-Моршанский участок был открыт.

Естественно, что дорога проходила там, где уже существовали крупные поселения. Названия станциям часто давали по названиям сел, а те, в свою очередь, получали имена по своим владельцам. Известно, что еще с XVII века земли по рекам Суре и Мокше раздавали цари своим подчиненным. Так, пришли и поселились на нашей земле Нарышкины, Голицыны, Шувало-



вы. И названия станций говорят об этом: на протяжении от Ряжска до Моршанска немало знаменитых названий — Фитингоф, Дашково, Вернадовка и другие станции носят названия помещиков-владельцев.

В дальнейшем эта традиция сохранится и на других участках дороги.

Итак, дорога пришла в Моршанск.

Совсем скоро она побежит дальше — уже Моршано-Сызранская. Через три года она придет в Пензу.

А пока в Моршанске создается локомотивное депо, куда поступают паровозы и вагоны знаменитых марок — с заводов Зигля, Струве, а затем отечественные — с Мальцевского, Сормовского заводов. К началу двадцатого века здесь были организованы участковые мастерские. За полтора столетия своего развития Моршанский узел от первоначальных восьми паровозных стойл прошел путь до высокооснащенного, стратегически важного объекта, обслуживающего один из базовых участков Куйбышевской магистрали. Участвует Моршанск в качестве базового депо в программе локомотивостроения по ремонту тепловозов 2ТЭ10.

Но вернемся к началу и посмотрим, как же развивалось строительство Куйбышевской дороги в XIX веке.

Короткая ветка не удовлетворяет запросов землевладельцев и купцов, которым был нужен выход к Волге — главной водной артерии страны.

В 1872 г. опять была получена концессия, и началось строительство Моршано-Сызранской дороги. Через 2 года первый поезд пришел в Каменку.

Опять же ветка пролегла через крупные населенные пункты, но многие станции возникали именно как железнодорожные. Так была в 1874 году основана станция Пачелма и получила свое название по реке, протекающей в этой местности.

Имя известного предводителя дворянства Башмакова осталось в названии поселка городского типа и станции в нашей области.

А вот город Каменка сохранил до наших дней свое прежнее название, идущее от каменистых почв этой местности. Все земли и угодья здесь принадлежали генералу от инфантерии Воейкову. Он же владел кирпичным заводом и вновь построенной железнодорожной станцией. «Прославился» же он тем, что наладил выпуск и продажу «лечебной» воды «Куваки» — на самом деле обыкновенной родниковой воды. Воейкова так и прозвали — «генерал от кувакерии». Город назывался Каменка, а станция — Воейковская. И только после революции 1917 года она была переименована в Белинскую.

Надо сказать, что одновременно со строительством железнодорожной ветки началось сооружение предприятий по обслуживанию зданий и помещений, а также техники на всем протяжении от Моршанска до Пензы. К примеру, в Рамзае был построен пункт по заправке паровозов водой.

Но и сама Пенза готовилась встретить железную дорогу. На тогдашней окраине города кипела работа — на месте бывших болот возводилась водонапорная башня, строилось паровозное депо.

19 августа 1873 года, согласно информации «Пензенских губернских



ведомостей», несмотря на дождливую погоду, тысячи человек — служащие строившейся Моршано-Сызранской дороги и приглашенные гости — отправились на Ярмарочную площадь, где после отслуженной литургии и водосвятия произошла торжественная закладка здания станции Пенза-I. Участвовали в церемонии духовные и светские лица, в том числе и вышеупомянутый Г. Башмаков. Главным инженером строящейся линии стал инженер П.А. Борейша.

Первоначальная задача станции заключалась в приемке товарных поездов с грузами для завершения строительства моста через реку Суру, и были здесь восемь приемо-отправочных путей, тупики для разгрузки, паровозное депо и здание управления станцией. До 1895 года станция оставалась тупиковой, и только в 1896 года состоялось открытие узловой сортировочной станции. Но для того, чтобы она таковой стала, через нее должны были пройти другие ветки — из Рузаевки, Ртищева, Кузнецка.

Пенза — Сызрань

Словно гигантская лента из колеи между двумя железными рельсами (тогда чугунными) раскручивалась по краю магистраль, а новые станции, как почки на деревьях, рождали новые города, давали вторую жизнь близлежащим селениям. Строительство дороги — это и поступь технического прогресса. Не только движущиеся механизмы, но и связь, новые здания появлялись по ходу прокладки магистрали в глубь Поволжья. Возникали новые профессии. Это было удивительное время, о котором, к сожалению, осталось мало иллюстраций. Но наше воображение позволит восполнить их недостаток.

Итак, вспомним о том, что с приходом в Пензу строительство железной дороги продолжалось. И как вехи на этом пути прогресса появлялись от станции к станции удивительные сооружения — водонапорные башни. Казалось, что они из-за своего технологического предназначения должны быть близнецами. Но это далеко не так. Их архитектурный облик часто определял и облик города-станции. Но это особая тема...

В 1874 году через Кузнецк прошла теперь уже Сызрано-Вяземская железная дорога. Станция Кузнецк имела в те годы деревянное здание. Каменное, сохранившееся до наших дней, построили уже в XX веке.

История Кузнецка — это путь от поселения беглых крестьян Труево-Вознесенское, затем с. Нарышкино, которым Петр I пожаловал здесь земли, до индустриального города нашей области. В 1780 году вышел указ Екатерины II: «...город сей населен кузнецами и имя ему Кузнецк». Проживало к тому времени в городе 17 тысяч жителей, было 63 кожевни, 6 маслобоен, одно чугунолитейное производство и другие заведения.

Железная дорога здесь нужна была опять же по причине необходимости выхода к Волге.

12 октября 1874 года в Кузнецк пришел первый поезд. Министр путей сообщения генерал-адъютант Посьет уведомил министра финансов о том, что открыто правильное, т.е. регулярное движение пассажирских и товарных поездов по Моршанско-Сызранской дороге от Моршанска до Сызрани.



ВНЕШНЯЯ ДИПЛОМАТИЯ

ДОКЛАДЪ

МИНИСТРА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ.

Н. Октября 1874 г.

Св. Ж. Д. 1874 г.
Императорскому
Величеству
23 октября 1874 г.

Генералъ Адвотатъ Писемскій.

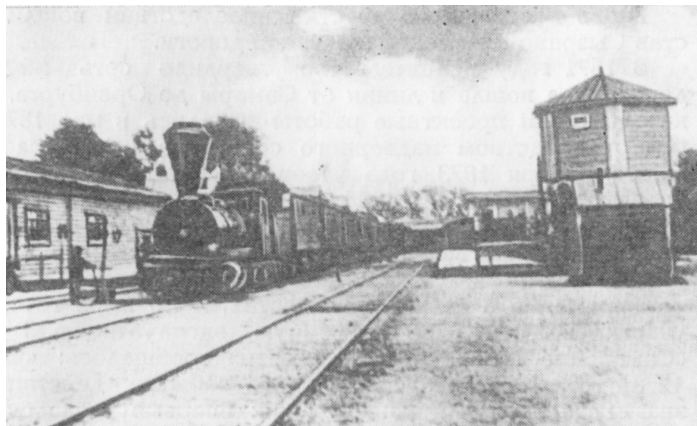
Вашему Импе-
раторскому Вели-
честву и шлюю счастье
всего благополучия до не-
сти; что 18 сего Октя-
бря открыто прави-
ное движеніе пассажир-
скихъ и товарныхъ по-
ездовъ по Моршанско-
Сызранской желѣзной
дорогѣ, отъ Моршанска
до Сызрани, на проте-
женіи 484,8 верстъ.
Генералъ Адвотатъ Писемскій.

Работы по строительству линии от Моршанска до Пензы начались в 1872 году, и 23 октября 1874 года участок Моршанск — Сызрань протяженностью 484,8 версты, который получил название Моршанско-Сызранская желѣзная дорога, был открыт для грузового и пассажирского движенія поездов.

Участок, где проходил железнодорожный путь Моршанско-Сызранского на-
правления, отличался большим количеством рек и болот. Все это представля-
ло определенные трудности при строительстве.



Участок был протяженностью 520 км, имел 23 станции. Задействовано было 42 паровоза, 52 пассажирских и 15 багажных вагонов, 530 крытых вагонов и 416 платформ. За сутки пропускались одна пара пассажирских и три пары товарных поездов.



Первый поезд из Моршанска на Сызрань.

Опять же на участке Пенза —

Кузнецк помимо этих крупных станций возникали другие. Наиболее интересная история произошла со станцией Асеевская. Своим возникновением она обязана владельцу так называемой Сурской мануфактуры купцу 1-й гильдии Асееву. Хитрый и изворотливый предприниматель решил реконструировать фабрику и построил даже кирпичный завод. Но его беспокоила одна проблема — до ближайшей станции Канаевка было семь верст по болотам и топи. Делец нашел выход: подкупил кого следует из железнодорожного начальства, и в трех верстах от фабрики появилась станция Асеевская Кузнецкого уезда. Жители нынешней станции благодарны земляку-мануфактурщику за то, что небольшой город «вышел» к железной дороге и как бы влился в огромную сеть подобных станций России.

Очень жаль, что не осуществился план строительства железной дороги Хвалынский — Кузнецк — Барыш, хотя был готов проект и найдены средства. Этому строительству помешала война 1914 года. Эта железная дорога могла изменить не только лицо города, но и целого уезда и решить проблему брошенных сейчас деревень на севере Кузнецкого района. Таким образом, через Пензу уже шли поезда в западном и восточном направлениях. Южное же было не менее важно.

Открытие Пенза-Таволжской линии связало бы Пензу через Ртищев с южными губерниями. Вот почему вопрос о строительстве дороги Пенза — Харьков — Лозовая ставился не только Пензенским, но и Самарским, Саратовским, Воронежским собраниями. Основные причины указывались следующие: 1. Дорога позволит доставить кратчайшим путем хлеб к портам Черного и Азовского морей. 2. Разрешит сахарный кризис в Сибири и восточных губерниях. 3. Позволит наладить разработку каменного угля. 4. Позволит в случае надобности передвигать войска. 5. Сделает Харьков центром медицины. 6. И даже то, что в летние



месяцы по этой дороге через Одессу в Иерусалим отправятся богомольцы. Но правительство не разрешило строить ни широко-, ни узкоколейную дороги.

Только в 1893 году этот вопрос попал на обсуждение в комиссию при МПС и было дано разрешение на строительство ветки от Сердобска до Пензы. Руководил строительством инженер Багров.

И такой короткий участок Куйбышевской железной дороги сыграл свою роль не только в масштабе страны, но, возможно, изменил лицо самого отсталого в конце XIX века района Пензы — Заречья. Это была неблагоустроенная рабочая окраина. Татарский мост через реку Пензу ежегодно сносило разливом, и жители были надолго отрезаны от центра города. К будущему вокзалу Рязано-Уральской железной дороги — станции Пенза-III вела 1-я Всесвятская улица, утопающая в грязи.

Вплоть до 1910 года в этом районе была только одна церковноприходская школа и одна больница. Зато много питейных заведений, занимающих лучшие здания. Под станционные пути, здания, паровозное депо и жилые дома были отведены участки в пойме рек Суры и Пензы. Поэтому земляные работы по сооружению насыпи, проведенные здесь, были колоссальны, и делалось все руками крестьян.

Регулярное движение по этой ветке началось 7 ноября 1896 года.

Первым начальником депо стал Федор Константинович. Депо имело четыре стойла, три маневровых паровоза, 20 человек штата, на участке Пенза — Ртищево работали три пассажирских и 15 грузовых паровозов.

Естественно, город начал расширяться в этом направлении, создавались новые рабочие поселения. Со временем на смену улицам Всесвятская, Мешок, Приютская пришли другие названия, отражающие профиль микрорайона — ул. Локомотивная, Транспортная, Вокзальная, Горочный проезд и др. Сейчас это крупнейшая сортировочная станция региона с электрифицированными участками. Сюда постоянно приходят новые технологии.

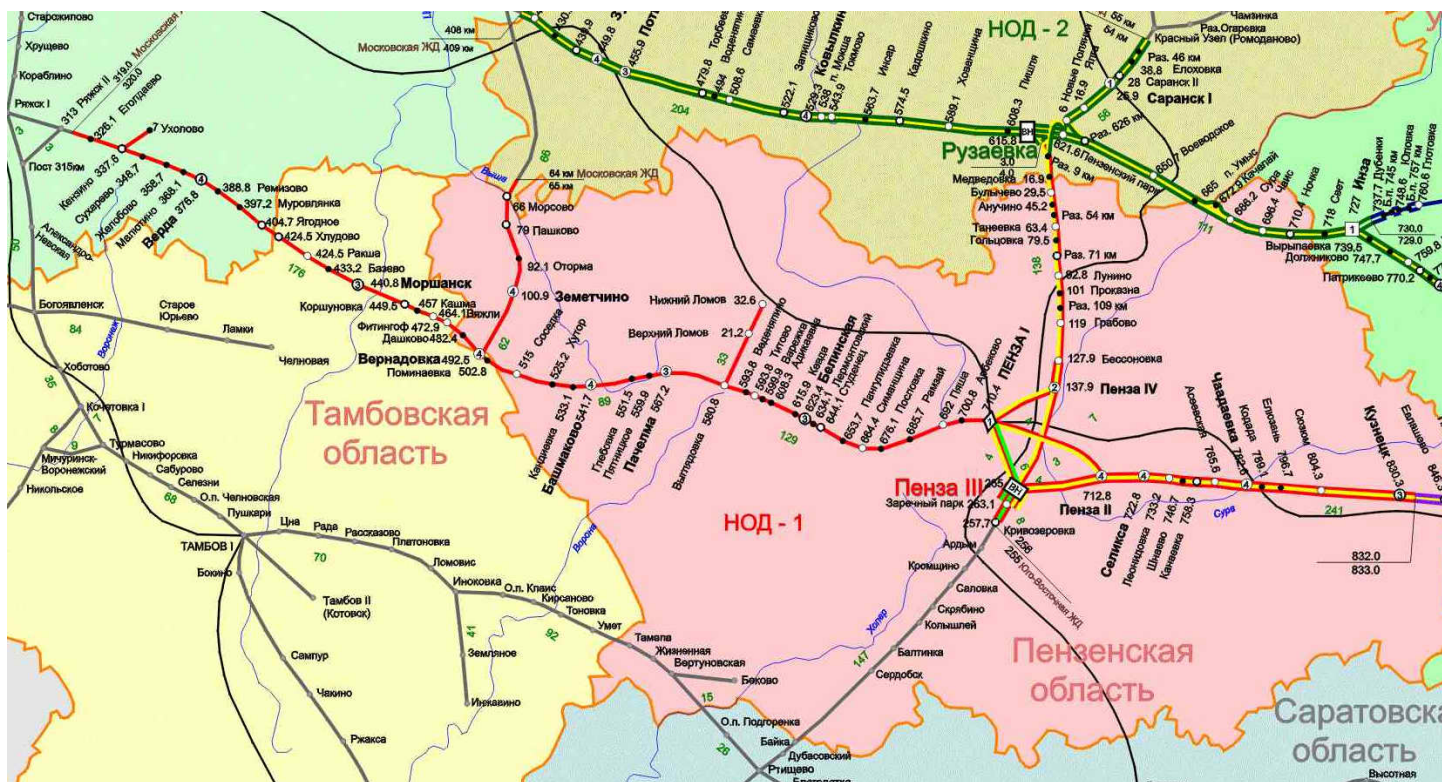
Там, где проходила Московско-Казанская дорога, находится участок Пенза-IV — Рузаевка, который пущен в эксплуатацию в 1895 году.

Это лишь краткий пересказ событий, в который не вошло множество фактов. Но такова жизнь, что она собирает самые важные для истории, благодаря которым можно реконструировать ход этих событий. Но я уверена, что еще во многих семьях железнодорожников, да и просто жителей нашего края хранятся предметы того времени, когда появились люди в темной форме, у них в руках были флажки, рожки, когда начальник станции ударял в колокол при отправлении поездов. Сохранились фотографии. Было бы прекрасно, если бы эти фотографии и предметы понесли в музеи. Так бы история приобрела новые публичные свидетельства.

*Луц Елена Васильевна,
зав. отделом библиотеки
Пензенского отделения дороги.*



**Пензенское отделение Куйбышевской ордена Ленина железной дороги.
1946 — 2000 гг.**



Участки Пензенского отделения дороги: Пенза — Кузнецк, Пенза — Кривозеровка, Пенза — Рузаевка, Пенза — Рязск, Выглядовка — Нижний Ломов, Вернадовка — Морсово, Кензино — Ухолово.

Размещение предприятий ж.-д. транспорта на территории Пензенского отделения дороги

Станция ПЕНЗА-I, пассажирская станция 1 класса, вокзал, ДОП. Отделение дороги с отделами — НОД-1.

1. Локомотивное депо — ТЧ-2 им. Ухтомского.
2. Дистанция сигнализации и связи — ШЧ-1.
3. Дистанция электроснабжения — ЭЧ-1.
4. Дистанция водоснабжения и водоотведения.
5. Дистанция защитных лесонасаждений — ПЧЛЕС.
6. Городская товарная контора.
7. Дистанция гражданских сооружений НГЧ-1.
8. Товарная контора повагонных отправок.
9. Дистанция погрузо-разгрузочных работ.
10. Машинно-счетная станция отделения дороги.
11. Отдел рабочего снабжения — ОРС.
12. Отдел снабжения — НОДХ.
13. Железнодорожная больница и поликлиника.
14. Восстановительный поезд.
15. Санитарно-эпидемическая станция — СЭС.
16. Транспортная прокуратура.
17. Линейный отдел внутренних дел на ж.-д. транспорте.
18. Отдел военизированной охраны.
19. Техникум железнодорожного транспорта.
20. Профессионально-техническое училище — СПТУ-23.
21. Дорожно-техническая школа локомотивного хозяйства.
22. Дворец культуры железнодорожников им. Дзержинского, библиотека.
23. Детские сады, ясли, магазины, столовые.
24. Совхоз «Победа».

Станция ПЕНЗА-II, 1 класса, грузовая-сортировочная, горка, промывка вагонов.

1. Путевая машинная станция — ПМС-151.
2. Локомотивное оборотное депо.
3. Крупнотоннажная контейнерная сортировка — ГТС.
4. Автобаза НОД-1.
5. Учебные заведения, детские сады, магазины, столовые.
6. СМП-536.

Станция ПЕНЗА-III, внеклассная, грузовая-сортировочная, вокзал, горка-ГАЦ. Заречный парк с ГАЦ-КГМ.

1. Локомотивное депо — ТЧ-3 им. Дзержинского, санаторий «Жемчужина».
2. Вагонное депо — ВЧД-3.
3. Дистанция пути — ПЧ-2.
4. Вычислительный центр.
5. Мостоотряд №20.



6. Строительно-монтажный поезд — СМП-507.

7. Стадион «Локомотив».

8. Детские сады, школы, магазины, столовые.

Станция ПЕНЗА-IV, 2 класса, грузовая-сортировочная, вокзал, малая горка.

1. Пожарный поезд.

2. Контейнерная площадка — МЧ-1.

3. Грузо-товарная сортировка — ГТС.

Станция КУЗНЕЦК, 2 класса, вокзал, два транзитных парка, четный-нечетный.

1. Дистанция пути — ПЧ-5.

2. Дистанция электроснабжения — ЭЧ-2.

3. Путевая машинная станция ПМС-209.

4. Контейнерная площадка.

5. Тяжеловесная площадка.

6. Подменный пункт локомотивных бригад.

7. Дорожно-механические мастерские.

8. Отдел рабочего снабжения — ОРС.

9. Детсад, магазины, кафе, столовые.

10. Амбулатория.

11. Клуб железнодорожников.

12. Библиотека.

Станция МОРШАНСК, 2 класса, вокзал.

1. Локомотивное депо — ТЧ-1.

2. Дистанция пути — ПЧ-4.

3. Вагонное депо — ВЧД-2.

4. Дистанция сигнализации и связи — ШЧ-7.

5. Дистанция гражданских сооружений — НГЧ-8.

6. Пожарный поезд.

7. Восстановительный поезд.

8. Больница, поликлиника, СЭС.

9. Милиция.

10. Учебные заведения, детские сады, магазины, баня, библиотека.

11. Клуб железнодорожников.

Станция ПАЧЕЛМА, вокзал.

1. Дистанция пути — ПЧ-1.

2. Дом отдыха локомотивных бригад.

3. Магазин, пекарня, столовая-ОРС.

4. Школы, интернат, библиотека, амбулатория.

Станция ЛУНИНО, вокзал, дистанция пути — ПЧ-3, магазины.

На всех линейных станциях отделения малые магазины. Всего на отделении 76 станций. Закрыты станции: Поселки, Никоново, разъезды 37 км, 86 км. Всего на отделении 114 посадочных платформ для пригородных поездов.

Авдони В.И., 5 декабря 2002 года.



Тяжелые годы войны 1941 — 1945 гг.

В 1930-е годы на участках Пенза — Ртищево, Пенза — Сызрань были построены вторые пути. В 1939 — 1941 гг. на участке Пенза — Ртищево построена и введена в эксплуатацию двухсторонняя автоблокировка, на участке Пенза — Сызрань — односторонняя автоблокировка. Построен соединительный путь Пенза-III — Пенза-IV. Слабым звеном этого участка во время Великой Отечественной войны 1941 — 1945 гг. было то, что на перегоне Кривозеровка — Пенза-III через реку Сура и реку Пенза было только по одному мосту для двухстороннего движения. Перегон Кривозеровка — Пенза-III сдерживал поток четных поездов с Ртищева на Пензу, так как по нечетному пути из Пензы шли воинские составы без задержки с востока на фронт. С юга шла эвакуация населения и промышленности. Двухсторонняя автоблокировка давала возможность пропускать санитарные поезда по левостороннему движению (по неправильному пути) и обеспечивать эвакуацию промышленности с юга на восток. Пензенский узел стал тормозом из-за слабого путевого развития паровозной тяги и ручного управления стрелками.

Когда немецкие войска в 1942 году подходили к Балашову (Саратовская область), немецкие самолеты ежедневно делали налеты на Пензу с целью разбомбить мост на ст. Кривозеровка. Это остановило бы как эвакуацию населения и предприятий, так и доставку войск на фронт. Для защиты важной транспортной магистрали в Пензе были размещены зенитные и авиационные части, мосты станций Кривозеровка и Пенза-III охранялись, поскольку их много раз пытались взорвать диверсанты. Кроме того, в случае опасности железную дорогу защитили бы армейские подразделения, формировавшиеся в Селиксе и Кузнецке. Известно мнение немецкого фельдмаршала Кейтеля и Гитлера: «Мы не победили, потому что не сумели взять Пензу».

Значительная роль в победе над врагом принадлежит многотысячному коллективу дороги им. В.В. Куйбышева. Это было обусловлено тем, что временная потеря дорог юга и запада вызвана перемещением возрастающего грузопотока на дороги центра и тыла, она связывала центр и юг страны с Уралом и Сибирью, соединяла их со Средней Азией. Куйбышевская магистраль — одна из крупнейших дорог сети: ее развернутая длина к началу войны составляла 4229 километров, она протянулась от Подмосковья до Урала. Дорога обслуживала девять областей и автономных республик РСФСР: Куйбышевскую, Пензенскую, Оренбургскую, Ульяновскую, Тамбовскую, Рязанскую области, Башкирскую, Мордовскую и часть Татарской республик.

Значение Куйбышевской магистрали усиливалось и тем, что в годы войны в Среднем Поволжье выпуск промышленной продукции, и в первую очередь военной, увеличился в 9 раз. Кроме военной продукции перевозились народнохозяйственные грузы и в первую очередь нефтепродукты из «Второго Баку», они составляли 9 миллионов тонн.

За годы войны на дороге погружено свыше 2 млн. 500 тысяч вагонов, выгрузка составила более 2 млн. 800 тысяч вагонов.

Много сил отдали работники здравоохранения дороги. Только за два года (1943 — 1944 годы) было осмотрено более полумиллиона эшелонов и



66,5 миллиона пассажиров. Важное место принадлежало вновь созданным в 1942 году санитарно-контрольным пунктам при крупных железнодорожных вокзалах для предупреждения вспышки заболеваний.

В тяжелые годы войны отличились пензенские железнодорожники: старший мастер вагонного депо станции Пенза С.Ф. Авдеев, машинисты депо Пенза-I А.А. Мосолов, А.Г. Гринюк, начальник паровозного депо Пенза-III А.И. Комиссаров, начальник паровозного депо Пенза-III Д.С. Морозов, начальник вагонного депо Пенза-I М.В. Прокофьев, начальник Пензенского отделения А.И. Ворожейкин. За годы войны удостоен звания Героя Советского Союза Н.С. Павлушкин. Звания Героя Социалистического Труда удостоены: А.Н. Вишневский, А.П. Жаркова, Н.Р. Колобов. Тысячи железнодорожников награждены орденами и медалями за боевые заслуги и за доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941 – 1945 гг.

В первые же дни войны только на Куйбышевской дороге записались в ряды народного ополчения 12778 человек, в том числе 3032 коммуниста, 50 процентов всей парторганизации дороги. По примеру коммунистов вступило в ополчение 1477 комсомольцев или 25 процентов всей организации дороги. Для обеспечения готовности противовоздушной обороны на дороге было создано 933 кружка, в том числе медико-санитарных — 166, противопожарных — 164, охраны общественного порядка — 137, военно-восстановительных — 150, химической защиты — 158, оповещения и связи — 160 групп, 40 санитарных дружин — 1280 человек. Железнодорожники Куйбышевской дороги оказывали помощь за годы войны фронту: собрано и отправлено на фронт 120 тысяч валенок, тулупов, полушубков и др. вещей. Отреставрировано и отправлено на фронт 138 тысяч фуфаяк и брюк. Железнодорожники страны, как и все советские люди, оказывали помощь фронту деньгами из личных сбережений. В первые же дни войны был создан Фонд Оборона. Уже к 21 сентября 1941 года по стране денежные взносы трудящихся составили 587,5 миллиона рублей, 1,2 килограмма платины, 42,3 килограмма золота, 2890 килограммов серебра, 1383 тысячи рублей иностранной валюты и на 875 миллионов рублей других ценностей. Трудники сельского хозяйства внесли в Фонд Оборона большое количество зерна, сена, скота. Составитель поездов Пензы Н. Жбанов, внося свои сбережения в Фонд Оборона, заявил: «Ничего не пожалею, чтобы ускорить разгром гитлеровских орд». Сбор средств на вооружение Красной Армии носил массовый характер среди тружеников магистрали. Всего за годы войны помощь куйбышевских железнодорожников составила более 141 миллиона рублей.

За это железнодорожники Куйбышевской и Пензенской магистралей получили несколько благодарностей от Председателя Государственного Комитета Оборона И.В. Сталина. Пензенские железнодорожники построили три бронепоезда, один из них назван «Смерть фашизму» (инженеры Н.К. Безруков, Б.А. Строков, И.Ф. Костычев). День и ночь трудились слесари Елисеев, Метельников, Корнеев, токарь Захаров, сварщики Корольков, Плахов и др. Н.К. Безруков награжден орденом Красной Звезды, слесарь Б.Ф. Метельников – медалью «За отвагу». Комсомольцы депо Пенза построили для фронта три поезда-бани,



отправили на фронт вместе с вагоном-клубом. В Пензе были открыты эвакуогоспитали. Шефство над госпиталем — благородную миссию — в Пензе взяла мать офицера-фронтовика М.М. Митина, которая за свою деятельность женщины-патриотки получила в 1944 году благодарность Верховного Главнокомандующего И.В. Сталина. За активное участие в оказании помощи раненым военным получили награждения «Почетному железнодорожнику» С.Г. Аванесян — старший лейтенант военной комендатуры ст. Пенза-I, П.В. Винокурова — домохозяйка-общественница ст. Пенза-I, А.С. Коновалова — старшая пионервожатая школы №82 ст. Пенза-I, К.В. Черкасова — секретарь партбюро ст. Пенза-II. Хорошо работали комсомольцы депо Пенза-I. Дневная выработка молодых слесарей Глебова, Максимова, Короткевича, Федулеева составляла две-три нормы. Молодежь в нерабочее время отремонтировала 3 паровоза.

Подобных примеров самоотверженного труда комсомольцев и молодежи на дороге было немало. За активную и образцовую работу на железнодорожном транспорте большая группа комсомольцев и молодежи награждена НКПС знаками «Почетному железнодорожнику», «Отличный паровозник», «Отличный движенец», «Отличный вагонник», «Отличный связист».

Комсомольцы Пензенской магистрали собрали за первые 6 месяцев 3760 тонн черных и 2115 кг цветных металлов.

Большая роль в победе над врагом принадлежала профсоюзной организации дороги. Основная задача профсоюзных организаций состояла в том, чтобы возглавлять трудовой героизм рабочих и служащих, помочь им как можно лучше справиться со стоящими задачами, образцово выполнять все без исключения заказы фронта, удовлетворять нужды Красной Армии во всем, что необходимо для успешного отпора врагу и его разгрома.

Идейно-политическая, как и организационно-массовая работа были подчинены лозунгу «Все для фронта, все для победы», воспитанию трудолюбия, мужества, дисциплины, любви к героической Красной Армии, к социалистической Родине. Вся работа велась в клубах, агитпоездах, красных уголках, библиотеках, в кружках художественной самодеятельности. К руководству Всесоюзным соревнованием и к его организации было привлечено внимание всех руководителей предприятий сверху донизу. В 1944 году в соревновании среди диспетчеров занимали первенство диспетчер Пензенского отделения Федоров, диспетчер Пензенского узла Сальников; среди дежурных по станции — Нестюк (ст. Пенза-III); среди машинистов-паровозников — Уткин, Синельников (депо Ртищево); среди дорожных мастеров — Васякин (Чаадаевская дистанция пути), Бурментьев (Пензенская дистанция пути). Среди лучших электромехаников дистанции связи — В.И. Тверсков со 2-й Пензенской дистанции, Д.Т. Васякин с 1-й Пензенской дистанции. Хорошо работал и добивался первенства главный кондуктор Пензенского резерва Мартышин. За самоотверженный труд коллектив Пензенской дистанции сигнализации и связи был награжден в августе 1943 года переходящим Красным знаменем Государственного Комитета Обороны с вручением первой премии.

В результате социалистического соревнования улучшили работу паро-



возное депо Ртищево, Пензенская дистанция пути, станция Пенза-II. Первое место занял коллектив Пензенского паровозного отделения.

Социалистическим соревнованием на Пензенской ж.д. занимались все 5 отделений, 14 дистанций пути, 7 паровозных депо, 5 вагонных участков, 4 вагоноремонтных пункта, 167 станций, 2 дистанции сигнализации и связи.

В Книгу почета дороги занесены:

1. Лучший машинист паровозного депо ст. Пенза-I А.Г. Гринюк, по его инициативе ввели спаренные поезда, он применил Лунинский метод.

2. Г.Я. Спиридонов — поездной вагонный мастер Пензенского вагонного участка, награжден знаком «Почетному железнодорожнику».

Широкое применение на железнодорожном транспорте нашел почин диспетчера Ртищевского отделения Пензенской железной дороги Ф.М. Козлова. Чтобы разгрузить узловые и сортировочные станции, он часть работ предложил перенести на линейные станции. Не хватало материалов, коллектив вагонного хозяйства заготавливал древесину на ремонт вагонов своими силами. Машинисты Серохвостов, Машенцев (депо Пенза-I) водили поезда на дровяном топливе. За заслуги в Великой Отечественной войне коллектива дороги, совершившего массовый трудовой героизм, отличившиеся в труде 123 труженика дороги в августе 1945 года были награждены. В том числе: орденом Красной Звезды — старший мастер вагонного депо Пенза С.Ф. Авдеев; орденом «Знак Почета» — составитель поездов ст. Пенза И.Ф. Кухов, электромеханик 2-й Пензенской дистанции сигнализации и связи В.И. Тверсков.

За хорошую работу в период Великой Отечественной войны 1941 — 1945 гг. руководство дороги и Дорпрофсоюз решили передать на постоянное хранение переходящие Красные знамена НКПС-ВЦСПС коллективам, в том числе по Пензенскому отделению: станции Пенза-III, станции Кузнецк, Пензенскому кондукторскому резерву, Пензенскому паровозному отделению, Пензенскому паровозному депо, Пензенскому материальному складу.

Эти заслуги не забыты спустя полвека, не будут забыты и грядущим поколением. Это был трудный, но героический период в жизни нашего народа.

Руководители Пензенского отделения в период Великой Отечественной войны 1941 — 1945 гг.

Ворожейкин А.И., начальник Пензенского отделения движения.

Андреев Б.Н., начальник Пензенского отделения паровозного хозяйства.

Комиссаров А.И. начальник паровозного депо Пенза-I.

Морозов Д.С., начальник паровозного депо Пенза-III.

Жмаков Д.С., начальник станции Пенза-III.

Лядов В.А., начальник станции Кузнецк.

Коноплев В.Г., начальник 1-й Пензенской дистанции пути.

Македон А.П., начальник 3-й Пензенской дистанции пути.

Золотарев В.М., начальник Пачелмской дистанции пути.

Пузанов Н.М., начальник Кузнецкой дистанции пути.

Мараев Н.Ф., начальник 1-й Пензенской дистанции СЦБ и связи.

Гурьянов К.И., начальник 2-й Пензенской дистанции СЦБ и связи.



Потери железнодорожного транспорта за годы войн и всей экономики XX века

За годы первой мировой войны 1914 — 1917 гг. и гражданской войны 1918 — 1920 гг. разрушено 4322 моста, 2000 верст железнодорожных путей, разрушено 400 мастерских и депо, 60% паровозного парка, на «кладбищах» 1/3 товарных вагонов пришли в негодность.

За годы Великой Отечественной войны 1941 — 1945 годов было перевезено с территории оккупации и эвакуировано в Поволжье 226 предприятий, на Урал — 667, в Западную Сибирь — 224, в Казахстан и Среднюю Азию — 308. На восток перебазировано 2593 предприятия, в том числе 1523 крупных завода. Вывоз эвакуированных за всю войну — 25 миллионов человек, для этого потребовалось 30 тысяч поездов — 1,5 миллиона вагонов.

Кончилась Великая Отечественная война — самая тяжелая из всех войн, какие когда-либо знала история. Во время войны погибло свыше 20 миллионов советских людей. СССР потерял почти треть национального богатства, а общий материальный ущерб составил около 2569 миллиардов рублей (в довоенных ценах), включая 679 миллиардов — стоимость расхищенных и уничтоженных врагом материальных ценностей. Гитлеровские орды разрушили и сожгли 1710 городов, более 70 тысяч поселков, сел и деревень, полностью или частично уничтожили около 32 тысяч промышленных предприятий, разорили и разграбили 98 тысяч колхозов, 1876 совхозов и 2890 машинно-тракторных станций.

Огромный ущерб был нанесен железнодорожному транспорту. Враг разрушил 65 тысяч километров пути, что составляло примерно половину развернутой длины железных дорог, 13 тысяч мостов, 4100 станций, 1600 водонапорных башен, 317 паровозных депо, 129 заводов, 500 тысяч проводо-километров связи, взорвал или вывез около 16 тысяч паровозов и 428 тысяч вагонов. В районах временной оккупации фашисты уничтожили почти весь жилой фонд.

С невиданной энергией взялся советский народ за восстановление разрушенного народного хозяйства. В качестве первоочередной задачи в первой послевоенной пятилетке (1946 — 1950 гг.) предусматривалось восстановление и развитие промышленности и железнодорожного транспорта, без которых невозможно было развивать экономику страны.

За годы первой послевоенной пятилетки (1946 — 1950 гг.) в стране было восстановлено и вновь построено около 7 тысяч крупных предприятий. Прирост промышленной продукции составил более 73 процентов. Уже в 1948 году был достигнут и превзойден довоенный уровень.

Памяти погибших героев войны

В жестоких боях с врагом добывалась Победа. Сквозь мощные укрепления, смертельный огонь немецко-фашистских войск славные воины Красной Армии победоносно завершили Великую Отечественную войну.

Эта победа стала возможной благодаря трудовому героизму советского



народа. Не жалея своих сил, рабочий класс, крестьянство, интеллигенция страны из года в год наращивали производство вооружений, в кратчайшие сроки создавали новейшие образцы военной техники, что позволило одолеть врага и уничтожить его в собственном логове — Берлине.

Пройдут годы, но никогда не изгладится в памяти грядущих поколений героический подвиг нашего народа, его Вооруженных Сил, разгромивших фашистскую Германию. Значительный вклад в Победу внесли железнодорожники страны.

Отечественная война дорого обошлась советскому народу. Более 20 миллионов человек остались на полях сражений. Это самая большая и невосполнимая утрата. На полях России, Белоруссии, Украины, Молдавии, Прибалтики, на полях многих стран Европы покоятся герои войны нашей страны, отдавшие свои жизни за честь и независимость Родины. Они сражались под Москвой, Сталинградом, на Курской дуге, спасали блокадный Ленинград, уничтожали фашистов на суше, на море и в воздухе. Многие из них пали смертью героев. И все прошедшие годы горит Вечный огонь памяти погибших, возлагаются цветы. Ежегодно мы отмечаем как один из самых ярких народных праздников День Победы, с радостью и слезами на глазах, вспоминая своих близких, погибших в Великой Отечественной войне, которые отдали за Родину самое дорогое — свою жизнь, и как дань памяти назвать поименно каждого погибшего за Родину.

ПЕНЗЕНСКОЕ ОТДЕЛЕНИЕ ДОРОГИ

Локомотивное депо станции Пенза-I

Архипов В.И., Базетов Х.А., Глебов С.В., Евстифеев Г.А., Зотов Н.В., Кузнецов А.Д., Матросов, Пантелеев М.А., Погорелов И.Т., Пуханов П.И., Ромайкин А.И., Ротанин И.П., Рябчиков В.М., Симонов В.Ф., Стукалов В.П., Турусов В.М., Усов, Устинов В.Г., Фомин А.Н., Хананин Д.М.

Локомотивное депо станции Пенза-III

Максаков В.П., Максимочкин С.М., Махотин, Папонин Б.А., Просвирнин К.В., Тарасенко М.С., Федоров Д.Д.

Локомотивное депо станции Моршанск

Болотин М., Буданов М.Ф., Болкунов М.А., Веников П.И., Девятков Ф.М., Дербизов В.А., Ероничев Г.И., Коновалов В.К., Коньков В.Д., Киселев М.А., Маврин И.Н., Паников П.В., Пешехонов В.Я., Савин Б.М., Скатков А.И., Скатков П.И., Стрельцов Н.П., Федоров А.Г., Шиндин С.П., Шиндин Н.П., Ширшов И.С.

Вагонное депо станции Пенза-III

Алексашин А.С., Андрияшин Н.В., Гусев А.В., Дороднов П.Л., Залепухин В.Г., Кадомцев С.Н., Казьмин М.В., Кочетов П.П., Кротов Т.В., Кудякин Г.Е., Курышев А.В., Коровинин А.Я., Легошин А.П., Наумов А.В., Опритов С.Н., Семушкин Н.И., Сенокосов И.Л., Талалаев А.Ф.

Вагонное депо станции Моршанск

Артемичик К.А., Буданов В.Н., Ваулин А.Ф., Вечерин А.И., Галкин П.И., Герасин В.Г., Демидов В.М., Жавкин А.Г., Зайцев Н.И., Зайцев Ф.И., Кисе-



лев С.И., Кирюшатов Н.Ф., Кондрашов Л.Ф., Кораблев И.А., Кореньдасьев С.Н., Кульпин Б.С., Курбатов И.А., Ломакин Г.В., Малеев В.М., Михайлов А.И., Моисеев Н.А., Ненашев П.Л., Прокофьев М.В., Свистунов Д.Е., Серегин А.И., Титов А.Н., Турусов А.Н., Тюрин Е.И., Урясьев Н.П., Хоненев Е.Н., Ширшов А.В., Ширшов В.В., Ширшов М.И., Ширшов Н.К., Щербаков Е.В.

Станция Пенза-II

Бухлаев М.Т., Логунов Н.И., Огородников А.И., Ротанин Т.П., Шалатов Т.П.

Пензенская дистанция сигнализации и связи

Богачев А.С., Горшков С.Т., Дьячков К.И., Имеров А.Н., Корсаков В.С., Кошелев С.И., Макаров А.Д., Платонов И.И., Рубцов Н.В., Сергунин С.С., Соловьев Ф.А., Трушкин М.Е.

Моршанская дистанция сигнализации и связи

Гаврилов Л.Д., Ключев И.В., Кисляков Д.М., Парамошин С.Д., Перевертов С.В., Тимаков В.П., Шрамко Г.С.

Пензенская дистанция гражданских сооружений

Балашов Е.П., Богатырев А.А., Дятлов И.П., Кареканов М.И., Коняшкин Д.П., Малышев А.И., Петряев И.Д., Проказенский П.И., Пузырев П.В., Талалачкин Е.А., Тархов С.И., Чинков Д.Ф.

Пензенская дистанция электроснабжения

Алимов П.Г., Бородин А.И., Котов А.Г., Лисин Г.П., Новичков А.Г., Смагин Н.В., Тимлон В.Г., Фролов И.Д., Юрин А.В.

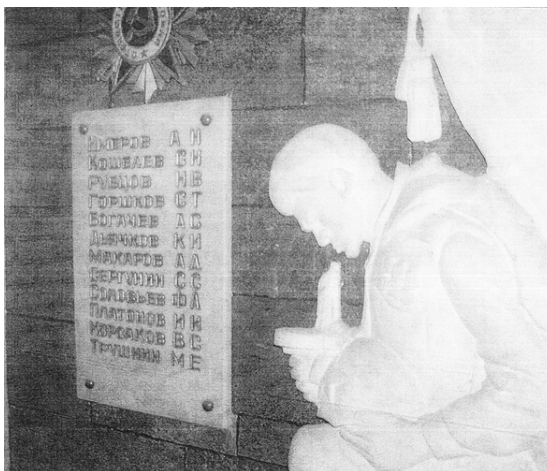
Пачелмская дистанция пути

Бочков В.Ф., Волков Г.И., Выриков Г.З., Гришин А.В., Гусев Д.А., Дворников А.Д., Кожевников И.Л., Колесников Г.Е., Кудрявцев Д.М., Небезин Т.А., Никитин З.Е., Максин Т.Ф., Пискунов С.В., Розанов А.К., Саранцев Я.А., Тикунов Д.И., Трушин И.В., Третьяков И.В., Чеботов Н.Ф., Челбаев И.П., Шадчнев Д.Т., Шмыгин И.С., Янин Ф.С.

Разные подразделения

Пензенского отделения

Васькин Н.Е. — станция Та-
неевка; Бузлаев А.М. — дистан-
ция водоснабжения; Жегунов
А.И. — станция Студенец; Во-
ронин И.Е. — станция Пенза-IV;
Лукичев И.В. — станция Студе-
нец; Зименков А.И. — станция
Пенза-IV; Соловьев Н.В. — стан-
ция Асеевская; Комаров К.П. —
станция Пенза-IV; Рыбин С.Е. —
мехдистанция погрузочно-раз-
грузочных работ; Сыренков
И.В., Салонин С.О. — станция
Саловка.



Пензенские заводы в период Великой Отечественной войны 1941 — 1945 гг. выпускали много военной техники и боеприпасов для фронта. Требовались рабочие кадры, поэтому в 1944 году вводятся пригородные поезда: Пенза — Кузнецк, Пенза — Сердобск, Пенза — Лунино, Пенза — Белинская. Пригородные поезда стали необходимы для снабжения предприятий отделений дороги и городских предприятий рабочими кадрами, так как жилья в городах не было. Не было застройки Южной Поляны, Западной Поляны и района Медпрепаратов — Биосинтез, не было проспекта Победы и Большого Арбековского массива — БАМ, проспекта Строителей.

В послевоенный период в связи с восстановлением разрушенного хозяйства юго-запада страны и резкого развития: промышленности, сельского хозяйства, жилищного строительства Пензенский узел стал тормозом в пропускной способности грузов с северо-востока на юго-запад с восстановительными работами и созданием социалистического лагеря после 1945 года в Европе. Много груза пошло с северо-востока: лес, уголь, металл, нефтепродукты и другие грузы.

В марте 1946 года Верховный Совет СССР принял Закон о пятилетнем плане восстановления и развития народного хозяйства СССР на 1946 — 1950 годы. Железнодорожный транспорт переходит на мирный путь развития.

В марте 1946 года на основании приказа министра путей сообщения И.В. Ковалева организуется Пензенское отделение железной дороги имени В.В. Куйбышева с отделами: отдел движения, локомотивный отдел, отдел пути, вагонный отдел, отдел СЦБ и связи, отдел гражданских сооружений, отдел водоснабжения, отдел кадров, финансовый отдел, отдел труда, зарплаты и техники безопасности, планово-экономический отдел, отдел по безопасности движения поездов и другие. Поэтому ЦК КПСС и Совет Министров СССР особо обратили внимание на участок Куйбышев — Харьков. Первым решением была постройка мостов через реку Сура (ст. Пенза-III) и реку Пенза (ст. Кривозеровка). На станции Пенза-III построен новый заречный парк, дополнительно построены два моста через реку Сура. Паровозы СО, СУ, ИС, ФД и Л заменены на тепловозы ТЭ-3 с 1959 года. Заменялся вагонный парк, увеличивались грузоподъемность вагона и вес состава, требовалось укреплять путевое хозяйство, т.е. вес рельсов, переходить на более тяжелый тип. Путевое хозяйство переходило на усиление земляного полотна и верхнего строения пути, развитие баз ПМС.

В 1964 году на участке Пенза — Сызрань закончилось строительство автоблокировки переменного тока, построена контактная сеть, тепловозы заменили на электровозы постоянного тока ВЛ-8. В 1965 году на участке Пенза — Ртищево тепловозы были заменены на электровозы переменного тока ВЛ-80. Депо Пенза-I получило развитие для двух родов тока, переменного и постоянного, построено фактически два депо с мощной развязкой контактной сети станций стыкования. В 1962 — 1963 гг. участок Пенза — Моршанск оборудован диспетчерской централизацией, паровозы заменены на тепловозы ТЭ-3. В 1970 году закончилось строительство диспетчерской централизации, электрической централизации станции Пенза-IV. контактной сети на участке Пенза — Ру-



заевка и Пенза-IV, тепловозы заменены на электровозы ВЛ-8. На участке Пенза — Кузнецк станции оборудованы электрическими централизациями, последняя станция Селикса оборудована в 1980 году, и на Пензенском отделении дороги ушла в историю профессия стрелочника, кроме ответвлений и подъездных путей. На участке Пенза — Кузнецк построен диспетчерский контроль. С внедрением диспетчерского контроля Пензенского узла, диспетчерских централизаций Пенза — Ряжск, Пенза — Рузаевка отделение дороги оказалось полностью на контроле диспетчерского аппарата отделения. На всех станциях отделения построены АТС, все руководство отделения дороги и все связанные с обеспечением безопасности движения поездов обеспечены оперативной и бесплатной телефонной связью на квартирах. Все локомотивы на отделении дороги оборудованы АЛСН с автостопом и поездной радиосвязью. Горка центральной системы ст. Пенза-III оборудована ГАЦ, заречный парк получил новое развитие, построен новый сортировочный и предгорочный парк, горочный пост, построена ГАЦ с третьей тормозной позицией, автоматическим роспуском составов КГМ-РИИЖТ, единственной на дороге. Горка ст. Пенза-II оборудована электроприводами, все горки и станции узла оборудованы обдувкой стрелок и пневмопочтой для пересылки поездных документов. На линейных станциях стрелки оборудованы обдувкой.

С развитием лесозащитных полос дистанцией ПЧЛЕС ушли в историю деревянные щиты для снегозадержания на заносимых участках ж.-д. пути и преобразился вид железных дорог. Для контроля температурного режима вагонных бунков, внедрена система обнаружения нагретых бунков ПОНАБ.

В 1960 годы жилье строилось хозспособом, в 1970 — 1990 годах отделение дороги строило жилой фонд за счет госбюджета, бесплатно предоставляя квартиры работникам отделения. Строились школы, больницы, детские учреждения, магазины, санатории. Линейные станции снабжались хлебом, продуктами и промышленными товарами вагоно-развозками.

Отделение дороги имеет подсобное хозяйство, совхоз «Победа». В 1973 году построен новый вокзал на станции Пенза-I и других станциях отделения дороги. В 1985 году построена Детская железная дорога. Получили развитие:

станция Пенза-IV;

станция Кривозеровка;

построены путь и станция Терновка;

станция Булычево в связи со строительством комбикормового завода в Иссе;

станция Кузнецк — построен новый нечетный парк;

станция Пяша в связи со строительством комбикормового завода для свинокомплекса «Панкратовский» и станции при нем для погрузки живности и др. грузов.

Пензенское отделение дороги за 50 лет получило полное перевооружение.

Все переезды на Пензенском отделении дороги оборудованы автоэлектросигналами и автоматической сигнализацией. С увеличением пропускной способности поездов на участках отделения встал вопрос — автомагистраль переводить с переездов на путепроводы.



Вместо переездов построены путепроводы:

1. Автомагистраль Москва — Куйбышев: Пенза-IV — Бессоновка, Чаадаевка, Кузнецк.
2. Автомагистраль Пенза — Саратов: Оленевка — Кромщино.
3. Автомагистраль Саратов — Горький: Пяша.
4. Автомагистраль Пенза — Сердобск: Скрыбино — Колышлей.
5. Путепроводы на Пензенский аэропорт и по городу Пензе.

Основной вклад внесли в развитие Пензенского отделения дороги: МПС СССР, Министерство транспортного строительства СССР, руководство дороги, строительно-монтажные поезда: СМП-507, начальники С.А. Николаев,

А.Л. Полежай; СМП-3 — В.И. Панферов, Н.Ф. Зиненко; мостоотряд №20 — А.А. Зинченко, В.Г. Егоров. И это труд многотысячного коллектива Пензенского отделения дороги XX века. Электрификация железнодорожного транспорта по Пензенской области на участках Пенза — Кузнецк; Пенза — Рузаевка, Пенза — Сердобск дала возможность электрифицировать все районы области на этих участках, около 50% области было электрифицировано.



*Авдони В.И.,
20 мая 2003 года*

Руководство Пензенского отделения, этапы развития отделения

На основании приказа министра путей сообщения 6 марта 1946 года было организовано Пензенское отделение железной дороги имени В.В. Куйбышева. Отделение было создано в целях более оперативного руководства организацией движения поездов через Пензенский железнодорожный узел и примыкающие к нему участки Пенза — Кузнецк, Пенза — Рузаевка, Пенза — Пачелма, а также хозяйственной деятельностью хозяйственных единиц: локомотивных депо, вагонных депо, дистанций пути, станций, энергоучастков, дистанций гражданских сооружений, дистанций сигнализации и связи и других. Руководил отделением начальник отделения Лазебный М.Г. (1946 — 1956), главный инженер отделения дороги Тарасов В.И. заместитель начальника отделения Русаков, начальник отдела движения Борисов С.И. В этот



Руководители Пензенского отделения Куйбышевской железной дороги



Кривошея Ф.Я.,
начальник отделения
дороги



Маслов К.И.,
зам. начальника
отделения дороги



Нефедов В.С.,
гл. инженер
отделения дороги



Милов Д.А.,
начальник отдела пути

период проводится значительное техническое перевооружение тягового хозяйства. В эти годы локомотивные депо оснащаются более мощными паровозами серии Е и Л, за счет чего был увеличен вес поездов более чем на 300 т, увеличился среднесуточный пробег паровозов на 30%, техническая скорость возросла на 2,4 км/час.

С 1956 по 1962 год отделением дороги руководил начальник отделения Кривошея Ф.Я., главный инженер отделения Нефедов В.С. Начальником отдела движения с 1950 по 1960 год был Маслов К.И., который затем стал заместителем начальника отделения дороги. В этот период значительное внимание было уделено развитию станций и удлинению путей на станциях. В первую очередь такие работы велись на сортировочных станциях Пенза-II и Пенза-III. На станции Пенза-II были построены полугорка и парк приема поездов. На станции Пенза-III построены полугорка в Заречной системе и приемо-отправочный и сортировочный парки, всего 15 путей. В 1956 — 1957 годах начались работы по развитию центральной системы станции Пенза-III. Был построен предгорочный парк из трех путей в центральной системе станции. Проводились работы по механизации горки центральной системы, которые закончены были в 1963 году. Эти работы позволили увеличить пропускную способность Пензенского узла на 15 — 20 поездов в сутки.

С 1962 года по октябрь 1969 года отделением дороги руководил начальник отделения Дьяконов В.А., заместителем начальника отделения был Мас-



лов К.И., главным инженером отделения — Конашенков Г.Н., начальником отдела движения — Воропаев М.Д. В этот период были завершены все работы по удлинению путей на направлении Пенза — Ряжск и на всех станциях Пензенского узла. Был выполнен большой объем работ по электрической централизации стрелок на станциях Пенза-III, Пенза-II, Пенза-I и по электрификации этих станций, а также на участке Пенза — Сызрань. Все станции направления Пенза — Ряжск были оборудованы электрической централизацией и переведены на диспетчерское управление из Пензы. Диспетчерское управление осуществлялось тремя диспетчерами: Пенза — Пачелма, Пачелма — Моршанск и Моршанск — Егортаево. Для питания стрелок и сигналов на этом направлении была построена высоковольтная линия электропередач 10 кВ. На всех станциях узла и линейных станциях была упразднена должность стрелочника, а на направлении Пенза — Ряжск на всех промежуточных станциях и должность дежурного по станции, кроме одного-двух для управления станцией во время каких-либо повреждений электрической централизации.

Одновременно с электрификацией и электрической централизацией стрелок на станциях Пензенского узла и на участке Пенза — Сызрань проводились работы по электрификации для перевода движения поездов на электротягу участка Ртищево — Пенза, выполнялась электрификация на переменном токе, на участке Пенза — Сызрань на постоянном токе. Станции Пенза-III и Пенза-I являлись станциями стыкования постоянного и переменного тока. На станции Пенза-III было построено депо для технического осмотра и ремонта электропоездов постоянного и переменного тока. Электрификацию участков и станций вели коллективы нескольких специализированных строительно-монтажных поездов Министерства транспортного строительства СССР. Большую помощь коллективам поездов оказывали пензенские железнодорожники в выполнении монтажных работ. В короткие сроки было смонтировано 780 км развернутой длины контактной сети, 235 км длины линий электропередач, построены 12 тяговых подстанций, установлены тысячи железобетонных опор. С октября 1969 года до ноября 1979 года отделением дороги руководил Воропаев М.Д., главным инженером отделения дороги был Конашенков Г.Н., заместителем начальника отделения продолжал работать Маслов К.И. Начальниками отдела движения работали Травников И.Д., Сиденко А.Я., Ермаков А.П. В этот (с 1969 год по 1971 год) период были выполнены работы по электрификации участка Пенза — Рузаевка, введена электрическая централизация станции Пенза-IV, перевод управления участком на диспетчерскую централизацию из Пензы. Совместными усилиями строительно-монтажных поездов и железнодорожников отделения было построено 5 тяговых подстанций, 8 постов секционирования, 190 км развернутой длины контактной сети, 134 км высоковольтных линий диспетчерской централизации, 76 трансформаторных подстанций для освещения станций и переездов, путейских жилых домов.

Пенза стала крупным электрифицированным узлом на сети дорог. В 1972 году для железнодорожников отделения за счет средств отделения была построена поликлиника на 600 посещений вместо старой ветхой деревянной



поликлиники, расположенной в районе железнодорожного вокзала. В 1973 году построен новый железнодорожный вокзал на станции Пенза-I, за счет чего были значительно улучшены условия обслуживания пассажиров и условия труда работников вокзала.

Электрификация отделения и перевод большинства станций на централизованное управление стрелок и сигналов с удлинением путей позволило коллективу отделения значительно улучшить эксплуатационную работу и выполнять не только плановые задания дороги, но и перевыполнять их. В 1967 году за перевыполнение плановых заданий отделение дороги 4 квартала подряд награждалось переходящими Красными знаменами МПС и ЦК профсоюза железнодорожного транспорта. А в целом за год отделение было награждено постоянным Красным знаменем МПС и ЦК профсоюза в честь 50-летия Советской власти в СССР. В период с 1967 по 1980 год коллектив отделения награждался 14 раз переходящими Красными знаменами МПС и ЦК профсоюза железнодорожного транспорта.

С ноября 1979 года до 1982 года отделением дороги руководил начальник отделения Чеботарев В.Г., главный инженер отделения дороги — Конашенков Г.Н., заместитель начальника отделения Беляев В.В., начальник отдела движения Затуливетер М.И. В этот период были выполнены работы по оборудованию электрической централизацией станций главного двухпутного участка отделения Пенза-Кузнецк. Последняя станция этого участка — Селикса — оборудована в 1980 году.

В период с 1982 по 1986 год отделением дороги руководил Мышенков В.С., главным инженером отделения дороги по-прежнему работал Конашенков Г.Н., заместителем начальника отделения — Затуливетер М.И., начальником отдела движения — Кузьков В.М. В этот период были выполнены работы по развитию Заречной системы станции Пенза-III. Была построена новая механизированная горка Заречного парка с централизованным управлением стрелок и сигналов, новый парк приема разборочных поездов из 5 путей с последовательным расположением к горке, уложен обводной путь для транзитных поездов, построен новый сортировочный парк из 15 путей. Четная (заречная) система станции Пенза-III стала мощной системой, способной пропускать 120 поездов в сутки, заложенных в графике движения поездов, утвержденном МПС СССР.

В период с 1986 г. до 2000 года отделением дороги руководил начальник отделения Шигин Н.И., главные инженеры отделения — Конашенков Г.Н., Осипов В.Н., Гритченко А.Г., заместитель начальника отделения Затуливетер М.И., начальник отдела перевозок Кузьков В.М. В этот период был построен дополнительный корпус к железнодорожной больнице в г. Пенза, продолжалось до 1992 года строительство многоквартирных жилых домов в городах Пенза, Кузнецк, Моршанск. В то же время с 1992 года начался резкий спад размеров движения поездов на отделении и в целом по сети железных дорог. Началось сокращение штата работников, связанных с движением поездов, закрытие малодейственных станций и разъездов, на участковых и сортировочных станциях закрытие целых парков и отдельных путей.



В период с января 2000 года до июня 2001 года отделением дороги руководил начальник отделения Затуливетер М.И., главный инженер отделения — Гритченко А.Г., заместитель начальника отделения Попов А.В., начальник отдела перевозок Кузьков В.М. Этот период работы отделения характерен дальнейшим резким падением объема перевозок: на направлении Пенза — Рязск за сутки проходило 1 — 2 поезда, на участке Пенза — Кузнецк 15 — 20 поездов. Рузаевское отделение было присоединено к Пензенскому. В этот период диспетчерское руководство движением поездов было передано управлению Куйбышевской дороги в Самаре. Получила значительное развитие компьютерная информация о поездах.

С июня 2001 года до апреля 2002 года отделением дороги руководил начальник отделения дороги Попов А.В., главный инженер отделения — Гритченко А.Г., заместитель начальника отделения Лукашев В.С., начальник отдела перевозок отделения Афонин С.И.

С мая 2002 года отделением дороги руководит начальник отделения дороги Брысякин В.М., главный инженер отделения — Гритченко А.Г., заместитель начальника отделения Лукашев В.С., начальник отдела перевозок отделения Афонин С.И.

*Воропаев Михаил Денисович,
март 2003 года*

Стратегические вопросы развития отделения дороги

Географическое положение Пензенского отделения определяет его особенность — сочетание больших объемов транзитных грузопотоков с значительными местными перевозками. Восток и запад России связывают несколько железнодорожных линий, даже на Куйбышевской ж.д. их две, но только участок Пензенского отделения Сызрань — Пенза — Кривозеровка — Ртищево обеспечивает пропуск вагонопотоков с востока на запад и юг, минуя Московский узел, имеющий ограниченную по разным причинам пропускную способность. Вследствие перечисленного увеличение грузопотоков восток — запад и север — юг произошло за счет объемов перевозок на Пензенском отделении и зачастую сдерживало продвижение поездов.

Руководство Пензенского отделения с содействием управления дороги технически и экономически обосновало перед МПС вопросы необходимости развития пропускных способностей.

Первоначально решалось развитие направления Сызрань — Кривозеровка, а в шестидесятые годы увеличение грузопотоков на участке Рузаевка — Пенза.

Специалисты Пензенского отделения активно участвовали в разработке проектной документации, разрабатываемой институтами Главжелдорпроекта и Дорпроекта. Строительные и монтажные работы выполнялись большим числом различных специализированных организаций Минтрансстроя и воинскими строительными организациями.

До 20% строительно-монтажных работ и все пусконаладочные работы



выполнялись коллективами предприятий отделения.

Развитие пропускных способностей проводилось не только за счет средств МПС. Руководство отделения обязывало грузополучателей не только финансировать строительство подъездных путей, но и развивать станции примыкания. Так, на станции Кривозеровка были построены дополнительные пути и выделено жилье для железнодорожников.

За 25 лет были выполнены огромные объемы работ по полной реконструкции железнодорожного хозяйства Пензенского отделения с внедрением самой современной техники, автоматики и телеуправления.

Организация движения поездов переведена на прогрессированные виды тяги, автоматизирована и механизирована.

Большие работы по электрификации обеспечили энергоснабжение всех предприятий отделения и районов области. Существенно изменился облик всех подразделений отделения, превратившихся в мощные промышленные базы, улучшились качественные и количественные показатели работы предприятий и всего отделения.

Большие перемены произошли в обслуживании пассажиров. Созданы комфортабельные пассажирские поезда и скоростные электропоезда.

Реконструировались существующие и построены новые вокзалы.

За проектирование и строительство комплекса железнодорожного вокзала станции Пенза присуждена Государственная премия РСФСР. Одновременно с реконструкцией предприятий на Пензенском отделении решались задачи повышения материального и культурного уровня железнодорожников. Построены десятки тысяч квадратных метров жилья, электрифицированы жилые дома на линейных станциях и перегонах. Расширена сеть столовых и торговых предприятий. Построены детские сады, поликлиники и больницы, корпуса техникума, базы отдыха. За период реконструкции значительно повысился уровень квалификации кадров всех профессий и особенно инженерно-технических работников и руководителей. Характерным примером высокой грамотности специалистов является организация, проектирование и строительство силами отделения Детской железной дороги.

Большую помощь в организации финансирования, проектирования и строительства оказывали руководители дороги, главный инженер дороги Глазков Г.Т. и заместитель начальника дороги Федоров Е.Т. Много труда, энергии, инициативы в проектировании и освоении крупных объемов работ вложили командиры отделения Рудаков Б.М., заслуженный рационализатор РСФСР Моторный В.П., Ашкинадзе Д.Г., Авдонин В.И., Штейнберг Г.И., Колодин А.В., Кучумов Л.А., заслуженный строитель России Ивасенко Н.С. и другие.

Огромный объем работ выполнен строительными организациями: СМП-507, руководители Николаев С.А., Полежай А.И., мостоотряд №20, руководители Зинченко А.А., Егоров В.Г. Много работ выполнено СМП-536 и предприятиями отделения.

*Конашенков Геннадий Николаевич,
15 апреля 2003 г.*



МПС СССР

Министры путей сообщения:

Ковалев И.В. 1944 — 1948
Бещев Б.П. 1948 — 1977
Павловский И.Г. 1977 — 1982
Конарев Н.С. 1982 — 1991
Фадеев Г.М. 1992 — 2003

Начальники Куйбышевской ордена Ленина железной дороги — Н:

Скалин М.И.	1945 — 1949	Чернов Г.И.	1976 — 1986
Мальгин Е.И.	1949 — 1953	Поддавашкин Э.С.	1986 — 1992
Охремчик А.В.	1953 — 1959	Левченко А.С.	1992 — 2000
Гарнык В.А.	1959 — 1961	Плохов Е.М.	2000 — 2003
Сугак Д.С.	1961 — 1976	Лемешко В.Г.	2003 —

Начальники Пензенского отделения дороги — НОД-1:

Лазебный М.Г. 1946 — 1956
Кривошея Ф.Я. 1956 — 1962
Дьяконов В.А. 1962 — 1969
Воропаев М.Д. 1969 — 1979
Чеботарев В. Г. 1979 — 1982
Мышенков В.С. 1982 — 1986
Шигин Н.И. 1986 — 2000
Затуливетер М.И. 2000 — 2001
Попов А.В. 2001 — 2002
Брысякин В.М. 2002 —

Заместители начальника отделения дороги:

Русаков 1956 — 1957
Маслов К.И. 1957 — 1977
Чеботарев В.Г. 1977 — 1979
Беляев В.В. 1980 — 1985
Затуливетер М.И. 1985 — 2000
Попов А.В. 2000 — 2001
Лукашев В.С. 2001 —

Главные инженеры отделения — первые заместители НОД-1:

Тарасов В.П. 1946 — 1961
Нефедов В.С. 1961 — 1964
Конашенков Г.Н. 1964 — 1986
Осипов В.Н. 1986 — 1993
Гритченко А.Г. 1993 —

Начальники отдела кадров отделения дороги:

Зотов К.Ф. 1945 — 1953
Тютиков В.М. 1953 — 1960
Шутов С. А. 1961 — 1975
Макаров Т. В. 1976 — 1981
Шуванкин Н.И. 1981 — 1982



Маслов М.Ф. 1982 — 1985
 Морозов А. П. 1985 — 2000
 Жидов М.А. 2000 —

Главные ревизоры отделения — первые заместители НОД-1 по безопасности движения поездов (УРБ):

Осипов И.Д. 1946 — 1953
 Едунов 1953 — 1959
 Нефедов В.С. 1959 — 1961
 Колобов Н.Р. 1961 — 1965
 Прилуцкий П.А. 1965 — 1975
 Казанцев В.Г. 1975 — 1998
 Кузькин П.Н. 1998 — 2000
 Давлетбаев Д.Д. 2000 — 2002
 Каблов В.П. 2002 —

Ревизоры по движению, зам. УРБ:

Романов В.В.	Антонов В.Г.
Карнилов А.И.	Китаев А.И.
Прилуцкий П.А.	Бармотин А.П.
Гудилин С.И.	

Ревизоры по пути УРБП:

Бакулин А.Т.	Гречишкин Н.С.
Сасулин Е.В.	Шевяков А.Н.
Никонов В.П.	

Приемщики по качеству пути:

Пимбурский Б.П. 1971-1975
 Кирьянов А.Н. 1988-1991

Ревизоры по локомотивному хозяйству — УРБТ:

Петров В.И.	Юрмашев В.В.
Новиков А.Ф.	Каблов В.П.
Березин Г.В.	Казанцев И.В.
Литвинов А.Е.	Московцев А.В.

Ревизоры по вагонному хозяйству — УРБВ:

Толокнов	Романов В.В.
Рендореvский Н.М.	Фролов О.
Медведев Б.И.	Зудин Г.В.
Циганков В.И.	

Ревизоры по СЦБ и связи — УРБШ:

Лучинкин В.П.	Горищук В.В.
Хрустальков Е.С.	Миронов Ю.В.
Моторный В.П.	

Ревизоры по электроснабжению — УРБЭ:

Опальков В.И.	Орошок С.Ю
Хижняк Я.Д.	

Авдонин В.И.





УКАЗ
Президиума Верховного Совета СССР
о награждении орденами СССР
предприятий железнодорожного транспорта

Президиум Верховного Совета СССР постановляет наградить орденом Ленина Куйбышевскую железную дорогу за досрочное выполнение заданий пятилетнего плана перевозок народнохозяйственных грузов, внедрение новой техники и достижение высоких технико-экономических показателей в работе.

**Председатель Президиума
Верховного Совета СССР**

Н. Подгорный

**Секретарь Президиума
Верховного Совета СССР**

М. Георгадзе

Москва,
Кремль
2 февраля 1971 г.



Центральный Комитет КПСС
Президиум Верховного Совета СССР
Совет Министров СССР
ВЦСПС

За достижение наивысших результатов во всесоюзном социалистическом соревновании в ознаменование пятидесятилетия образования Союза Советских Социалистических Республик награждают коллектив Куйбышевской ордена Ленина железной дороги юбилейным Почетным знаком.

Постановление №850 от 13 декабря 1972 года.





Руководители Пензенского отделения дороги перед первомайской демонстрацией.

Слева направо: дежурный по отделению В.И. Стулов с сыном и дочерью, зам. НОДН М.В. Перевертов, зам. начальника отделения дороги К.И. Маслов, начальник отдела пути Д.А. Милов, начальник вагонного отдела В.Т. Куршев, начальник станции Пенза-IV А.И. Корнилов, начальник пассажирского отдела С.П. Первушкин.



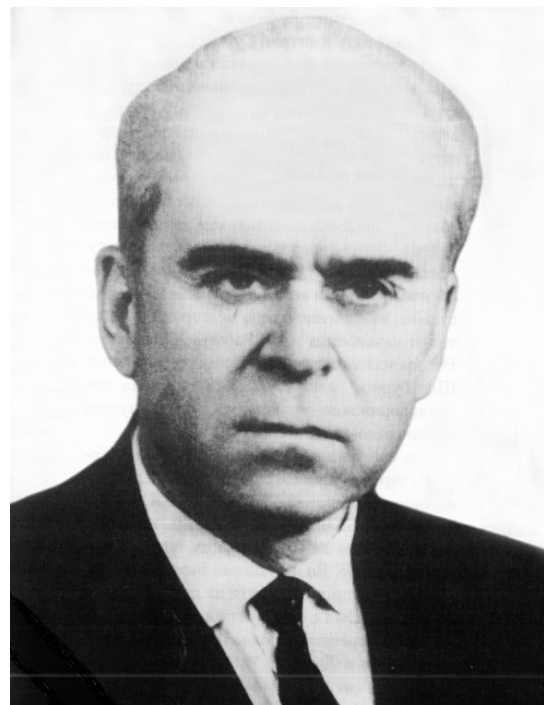
*Торжественное собрание,
посвященное 100-летию со дня начала движения поездов через Пензу.
ДК им. Ф.Э. Дзержинского, 1974 год.*

*Слева направо: начальник Пензенского отделения дороги М.Д. Воропаев, Герой
Социалистического Труда Н.Р. Колобов, первый секретарь Пензенского обкома
КПСС Л.Б. Ермин, председатель Пензенского райпрофсожа П.И. Малофеев.*





*Б.П. Бещев.
Министр МПС СССР (1948 — 1978 гг.).
Депутат Верховного Совета СССР, член
ЦК КПСС, Герой Социалистического Труда,
награжден семью орденами Ленина, орде-
ном Октябрьской Революции, орденом
Трудового Красного Знамени, медалью «За
доблестный труд. В ознаменование 100-
летия со дня рождения В.И. Ленина».
Почетный железнодорожник. Удостоен
наград многих зарубежных стран.*



*Д.С. Сузак.
Начальник Куйбышевской ордена Ленина
железной дороги (1961 — 1976 гг.).
Награжден тремя орденами Ленина,
орденами Октябрьской Революции и Трудо-
вого Красного Знамени, медалью «За
доблестный труд. В ознаменование 100-
летия со дня рождения В.И. Ленина»,
знаком «Почетному железнодорожнику».*

**Организация
движения
поездов
грузовой
и коммерческой
работы,
пассажирских
перевозок
Пензенского
отделения
дороги**

Административно-технический состав отдела движения

Начальники отдела движения (перевозок) — НОДН:

Борисов С.И.	1948 — 1950	Затуливетер М.И.	1974 — 1975
Маслов К.И.	1950 — 1957	Клинский В.И.	1975 — 1976
Калиничев В.П.	1957 — 1959	Чеботарев В.Г.	1976 — 1979
Воропаев М.Д.	1959 — 1969	Беляев В.В.	1979 — 1981
Травников И.Д.	1969 — 1970	Кузьков В.М.	1981 — 2000
Ермаков А.П.	1970 — 1972	Афонин С.И.	2000 — 2003
Сиденко А.Я.	1972 — 1974	Блохин С.Г.	2003 —

Зам. начальника отдела движения по оперативной работе — зам. НОДН:

Танцеров Д.К.	1946 — 1957	Нечаев В.А.	1970 — 1974
Зверев В.С.	1957 — 1959	Беляев В.В.	1974 — 1979
Романенко А.П.	1960 — 1964	Русецкий К.Н.	1979 — 1981
Дегтярев М.И.	1964 — 1966	Воронин В.И.	1981 — 1998
Попов А.Т.	1966 — 1970	Иванцов А.А.	1998 —

Зам. начальника отдела движения по технической работе — зам. НОДН:

Александров М.С.	1945 — 1955	Гритченко А.Г.	1986 — 1993
Русаков	1955 — 1956	Ефремов А.С.	1993 — 1996
Перевертов М.В.	1956 — 1964	Афонин С.И.	1996 — 1998
Дегтярев М.И.	1964 — 1965	Соколов А.А.	1998 — 2001
Кучумов Л.А.	1965 — 1986	Алешин А.А.	2001 —

Зам. начальника отдела движения по локомотивам:

Варлашин Н.В.

Старшие поездные диспетчеры:

Пестин В.А., Смагин И.П., Сафрошкин Н.И., Орлов Н.Г., Нечаев В.А., Кочегаров П.И., Лантинова А.К., Медушенков В.В., Чуркина В.Е., Сальников К.А., Иванцов А.А., Пупынин О.И., Брысякин В.М.

Дежурные по отделению:

Орлов Б.А., Соболев В.И., Сальников В.И., Стулов В.И., Николаенко Г.П., Шалунов В.И.

Диспетчеры Пензенского узла:

Левшун В.В., Крестин В.А., Сиденко А.Я., Травников И.Д., Швалев А.М., Туманов Г.Н., Абрашкин А.П., Илюшин В.Н.

Диспетчеры участка Пенза — Кузнецк:

Ухаботов В.Н., Суханов Ю.Ф., Казанцев А.М., Дураков Г.Ф., Грачева Г.Д., Алимova Л., Клинский Е.В.

Диспетчеры участка Пенза — Рузаевка:

Фомина Т. А., Стулов В.И., Рендаревская Т.Л., Сайганова З.М., Власов М., Спиридонова А.Г., Калинина В., Вермеюк В., Вермеюк В., Оселедец В.И., Тучина М.Н., Бойко И.С.

Диспетчеры участка Пенза — Пачелма:

Мирский Л.М., Гераськин А.П., Мокроусов Ю.И., Афанасьев В.П., Иванов А.И., Смагин Н., Громова И.А., Агафонов И.





*Ветераны-руководители Пензенского отделения дороги (слева направо):
К.И. Маслов, В.Г. Казанцев, М.Д. Воропаев, гость Пензы,
Н.И. Шигин, Г.Н. Конашенков. Вокзал станции Пенза-I, 9 мая 2003 года.*

Диспетчеры участка Пачелма — Моршанск:

Брыкин Н.Н., Терехова В.П., Кошавцев П., Трубников И.Г., Громова И.А., Труфанов Н.

Диспетчеры участка Моршанск — Ряжск:

Филимонов Ю.Е., Филимонова Р.И., Фугаров В.С., Ветрова Л.В., Белова Н.А.

Операторы отдела движения:

Великанова Е.Н., Борисочева Н.Д., Пчелинцева Н., Царева З.С., Авдонина Г.И., Чунарева В., Васильева Т.А., Давыдова С.Е., Пупынина В.С., Брыкина В.М., Видюшкина Н.В., Шумарова Н.П., Конюкаева О.Н., Соболева Л.В., Янина Л.И.

Зам. начальника отдела движения по АСУ и спецперевозкам:

Громова И.А., Рыжев В.Д.

Локомотивные диспетчеры:

Горшков, Васьков В.И., Зернова Т.Н., Кадомцева Л.П., Садчиков П.П., Климова Н.В., Волкова Т.К., Норикова А.А., Нефедов С.Г., Варлашин Н.В.

Инженеры отдела движения:

Логинова М.Я., Малахова Н.С., Орлова М.С., Орлов Н.Г., Цесис Р.А., Манюк В.И., Дмитриева А.М., Сухотин Н.И., Барматова В.Н., Чернецова В.К., Гришина Н.А., Мирошникова Н., Ермакова З.П., Кутергина Л.А., Кивишева А.И., Хорошилова Н.П., Гудилина К.Д., Корольков Н.А., Семенова Н.Ф.,



Фомина Т.А., Кучумов Л.А., Таран Л.М., Чеботарева О.Н., Назарова Т.В., Цаплина О.П., Говоркова И.Е., Ручка О.В.

Кабинет технической информации:

Кабанов В.А., Малахова Н.С., Дроздовская Л.А., Комарова Г.Н.

Отдел учета и отчетности:

Иванов В.Н., Якерсон Б.С., Сальникова Ю.И., Головкин В.В., Боброва Н.И., Воронина Т.Н., Рыжева Е.И., Мишина В.П., Шелкова Т.П., Чиндина В.М.

Ревизоры отдела движения по безопасности:

Бучинский К.Н., Орлов Н.А., Ковалев А.Н., Росляков П.Н., Ковалев Н.А., Швалев А.М., Дворников П.С., Иванов А.И., Панфилов А.Н., Бусыгин И.В., Бусыгин В.И., Галегов Ю.Г., Халин В.Н., Соусов В.И., Перевертов М.В., Степанцев А.А., Бормотин А.П., Тихонов А.Г., Пузенцев В.А., Михайлов Ю.Ф., Долгушев А.С.

Начальники грузового и коммерческого отдела:

Кошелкин, Березин Д.Д., Мелахов Д.Д., Лазебный М.Г., Кульбачий М.Г., Первушкин С.П., Смирнов Ю.К., Сиденко А.Я., Чеботарев В.Г., Прокопенко А.И., Бойко И.С.

Получили государственные награды:

Работники аппарата Пензенского отделения дороги:

Н.Р. Колобов — Герой Социалистического Труда, дважды награжден орденом Ленина, трижды почетный железнодорожник.

Г.Н. Конашенков — лауреат Государственной премии РСФСР, заслуженный работник транспорта, награжден двумя орденами Трудового Красного Знамени, знаком «Почетному железнодорожнику».

В.П. Моторный — заслуженный рационализатор РСФСР, награжден орденом «Знак Почета», Дипломом ВДНХ СССР, знаком «Почетному железнодорожнику».

Н.И. Шигин — заслуженный работник транспорта, награжден знаком «Почетному железнодорожнику».

Н.С. Ивасенко — заслуженный строитель России, награжден знаком «Почетному железнодорожнику».

Награждены орденом Ленина:

Петров Виктор Иванович

Орденом Трудового Красного Знамени:

Воропаев Михаил Денисович

Маслов Константин Иванович

Рудаков Борис Михайлович

Стулов Виктор Иванович

Устинов Юрий Андреевич

Орденом «Знак Почета»:

Воропаев Михаил Денисович — дважды

Маслов Константин Иванович

Маслялко Борис Тихонович



**Орденом Дружбы народов:**

Алмакаев Равиль Михайлович

Медалью «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И. Ленина»:

Алмакаев Р.М., Варлашин Н.В., Воропаев М.Д., Казанцев В. Г., Колобов Н.Р., Конашенков Г.Н., Маслов К.И., Маслялко Б.Т., Моторный В.П., Прилуцкий П.А., Рудаков Б.М., Устинов Ю.А., Шигин Н.И.

**Почетные железнодорожники:**

Алмакаев Р.М., Воропаев М.Д., Казанцев В.Г., Кочегаров П.И., Кучумов Л.А., Маслов К.И., Маслялко Б.Т., Науменко А.П., Прилуцкий П.А., Устинов Ю.А.

Станция Пенза-I

В 2003 году исполнилось 130 лет ввода в эксплуатацию станции Пенза-I.

В то время станция открылась только для движения товарных поездов, обеспечивающих подвоз грузов, необходимых для строительства моста через реку Сура, вокзала и других станционных сооружений. Всем было приятно видеть основание того здания, которому в недалеком будущем суждено соединить нас со всем цивилизованным миром.

Введены были в эксплуатацию станционные и тракционные пути, паровозное депо, служебно-технические здания, телеграфная связь с разъездом №39, станция ограждена семафором, который открывался по указанию дежурного по станции стрелочником 1 поста с помощью лебедки, установленной у основания семафора. В ночное время семафор освещался керосиновой лампой. Поезда сопровождалась кондукторской бригадой: главный и старший кондуктор, вагонный мастер, тормозильщики, находившиеся на тормозных площадках. Вагоны были двухосные на винтовом сцеплении. Торможение осуществлялось тормозильщиками на тормозной площадке по гудку машиниста паровоза.

После окончания строительства железной дороги до Сызрани 12 октября 1874 года первый пассажирский поезд проследовал Пензу. Вновь принятые участки вошли в состав Сызрано-Вяземской железной дороги (Сызрань — Моршанск). На станции Пенза введены в эксплуатацию вокзал, пакгаузы и другие здания.

Основные события, происшедшие на станции:

В 1896 году построен соединительный путь между ст. Пенза Сызрано-Вяземской железной дороги и ст. Пенза Рязано-Уральской железной дороги (Пенза-I — Пенза-III).

В 1909 году построен кирпичный вокзал (в 1974 году заменен). В 1913 году в связи с окончанием строительства новой станции на месте разъезда №40 (ст. Пенза-II) станция Пенза-I освобождена от работы с товарными поездами.

В 1925 году осуществлен переход к десятичной системе мер (заменена





Работники отделения дороги на очистке путей от снега. Станция Пенза-I.

техническая документация, установлены на новые ординаты километровые столбы, пикетные столбики).

В 1929 году выполнены работы по удлинению приемо-отправочных путей, построен соединительный путь между станциями Пенза-I и Пенза-IV.

В 1935 году стрелки приемо-отправочных путей оборудованы механической централизацией, введены в эксплуатацию вагоноремонтные мастерские.

В 1952 году введен, а в 1953 году отменен 3-сменный график работы для всех работников.

В 1964 году в основном завершены работы по удлинению приемо-отправочных путей и электрификации станции на постоянном токе, открылось движение поездов на участке Сызрань — Пенза электровозами постоянного тока; введен в эксплуатацию тоннель для прохода к автовокзалу и на пассажирские платформы.

В 1965 году включена электрическая централизация МРЦ, движение поездов на участке Пенза — Ртищево переведено на электротягу переменного тока.

В 1970 году закончены работы по электрификации перегона Пенза-I — Пенза-IV.

В 1974 году закончено строительство нового вокзала, введен в эксплуатацию второй тоннель для прохода пассажиров на промежуточные платформы.

С 1991 года — начало падения объема пассажирских и грузовых перевозок.

На станции Пенза-I работали начальники станции: Прилуцкий А.А. — 23

года, с 1933 года; Маслов М.Ф. — 19 лет, с 1963 года; Нечаев В.А. — 16 лет, с 1982 года; Лукашов В.С. — более 3 лет. С 2001 года начальником станции работает Чирков М.В.

Заместителями начальника станции работали: Ворожищев А.М., Бойко И.С., Чеботарев В.Г., Швалев А.М., Китаев А.М., Беловоленко, Шалунов В.М., Соколов А.А. (до 1991 года).

Инженеры станции: Матюшенко М.Я., Малахова Н.С., Хорошилова Н.П., Котикова, Говорнова И.Е., Сазонов А.С., Повченкова И.А.

*Кучумов Леонтий Андреевич,
ноябрь 2003 год*

Трудовые вехи большого пути. Станции Пенза-II — 90 лет

На Пензенском железнодорожном узле — четыре станции. Пенза-II — самая младшая среди своих сестер. Годом ее рождения считается 1913-й. Но ее история начинается с 1874 года, когда на правом берегу реки Суры при открытии движения поездов по Моршанско-Сызранской железной дороге появился небольшой разъезд №40. Здесь для скрещения поездов было уложено два приемо-отправочных пути. Служебное здание для начальника станции и дежурного по станции, стрелочные будки в горловинах, входные светофоры — вот что представлял из себя разъезд в конце позапрошлого века.

Более 20 лет разъезд №40 играл важную роль в пропуске поездов. В 1896 году в связи с вводом в эксплуатацию новой линии Ртищево — Пенза Рязано-Уральской железной дороги был построен соединительный путь между новой станцией Пенза 1-го класса и разъездом №40 с мостом через реку Суру, а на разъезде уложено дополнительно два приемо-отправочных пути.

С каждым годом объемы перевозок увеличивались. Станция Пенза, тогда Сызрано-Вяземской дороги, не обеспечивала своевременную переработку вагонопотоков. Развивать эту станцию мешали здание вокзала и другие станционные постройки, а с противоположной стороны — грузовой двор. Удлинять ее было невозможно из-за недопустимого уклона. Специалисты того времени решили построить новую сортировочную станцию на месте разъезда №40.

После выполнения изыскательских и проектных работ началось строительство новой станции. Долго выполнялись работы по отсыпке земляного полотна для строительства станционных и деповских путей, двухэтажного станционного здания и других сооружений.

К осени 1913 года все работы были выполнены.

Открытие новой сортировочной станции сыграло важную роль в период первой империалистической войны, начавшейся осенью 1914 г.

Пензенские железнодорожники, в том числе и работники станции Пенза-II, активно поддерживали Советскую власть, которая была установлена в



Пензе 21 декабря 1917 года. Они отстояли город от вылазок контрреволюционеров, освободили его от белочехов 31 мая 1918 года. Они вступали в первую революционную армию, которой командовал наш земляк М.Н. Тухачевский, а политическим комиссаром был В.В. Куйбышев. Труженики железнодорожного транспорта в условиях гражданской войны, голода и разрухи смогли обеспечить перевозку грузов и воинских эшелонов для защиты народной власти.

После окончания гражданской войны началось восстановление железнодорожного хозяйства.

На станции Пенза-II были уложены дополнительные пути в сортировочном парке, созданы Сызранский и Московский парки, у дежурного по станции установлен контроль свободности главных путей и правильность подготовленного маршрута, удлинена восточная вытяжка до 700 метров, поднята горловина.

В 1940 г. начальником станции Пенза-II был назначен Александр Васильевич Норкин. Принимая активное участие в реконструкции станции, он вносил ценные предложения, а с началом войны постоянно находился на станции, помогая сменным работникам принимать правильные решения. В начале войны многие ушли на фронт. Оставшиеся работали с большим напряжением без выходных и отпусков, а иногда сутками. Но никто не роптал, добросовестно выполняя должностные обязанности, обеспечивая выполнение заданий, безопасность движения, сохранность перевозимых грузов и безопасность людей. С радостью встретили пензенские движеньцы сообщение о победе под Москвой, принимали участие в пропуске поездов для Сталинградского фронта.

После войны в 1946 году Норкин был назначен узловым диспетчером, а начальником станции Пенза-II стал Константин Николаевич Бучинский.

После войны на станции появились западноевропейские вагоны с пролетными трубками на винтовом сцеплении, что усложняло процесс формирования поездов. Не было необходимого количества запасных частей для паровозов, вагонов, путей и стрелок. Случались сходы подвижного состава, что ограничивало пропускную и перерабатывающую способность станции. С 1947 по 1952 год работой коллектива станции Пенза-II руководили А.Г. Фролов, И.И. Звирко, Е.Ф. Тимошенко. Евгению Федоровичу удалось укрепить дисциплину, осуществить внедрение целого ряда мероприятий и вывести коллектив в число передовых. В июне 1952 года Тимошенко был назначен начальником станции Пенза-III.

Коллектив станции возглавил Иван Платонович Ломовцев и руководил им в течение 5 лет. В это время выполнялись проектные работы по удлинению путей до 850 метров, прорабатывался проект сооружения путепроводной развязки в западной горловине станции, обеспечивающей исключение пересечения маршрутов отправления поездов на Пензу-III и приема пассажирских и грузовых поездов на Пензе-I. Удлинение путей



было выполнено в восточном направлении.

В 1957 году начальником станции назначили Ивана Васильевича Новосельцева, прошедшего школу станции Пенза-III. Тогда на отделении осуществлялся переход с паровозной тяги на тепловозную.

На посту начальника станции его сменил Василий Спиридонович Зверев. Однако не прошло и года, как его назначили зам. начальника отдела движения отделения, а потом — заместителем начальника службы движения дороги.

Александр Андреевич Дежин, занимавший до этого должность начальника станции Пачелма, был назначен начальником станции Пенза-II в 1960 году и уже в следующем году пошел на повышение.

Иван Дмитриевич Травников возглавлял коллектив 2 года. При нем началось строительство предгорочного парка, создавалась сортировочная горка. Он добился включения этих объектов в план проектирования и строительства.

Нелегкая доля досталась начальнику станции Пенза-II Александру Петровичу Романенко в 1963 году. Началась электрификация участка Сызрань — Пенза и строительство ЭЦ на станции Пенза-II.

В ноябре 1964 г. на станции Пенза-II маршрутно-релейная централизация стрелок и сигналов была введена в эксплуатацию, что сразу же отразилось на сокращении времени простоя вагонов. В январе 1965 г. были завершены работы по электрификации направления Сызрань — Пенза и начался перевод движения поездов с тепловозной на электровозную тягу.

Казалось, что новая техника, внедренная на Пензенском узле, обеспечит рост объема перевозок на долгие годы, но уже в 1967 году станция Пенза-II стала держать поезда со всех сторон из-за недостаточной пропускной способности западной горловины, поэтому руководство отделения и железной дороги добилось включения в план проектирования и строительства 1968 года путепроводной развязки.

13 мая 1967 года начальником станции был назначен Александр Стефанович Литвинов, который включился в процесс разработки проектного задания. Он понимал, что разработка проекта и строительство потребуют немало времени. А улучшать работу станции надо уже сейчас. Он часами сидел у диспетчера, дежурного по станции, наблюдал за работой составителя в западной горловине сортировочного парка, а потом работал со схемами и пришел к выводу о необходимости установки маневрового светофора М42, что помогало обеспечить производство маневровой работы на сортировочных путях при отравлении поездов из Сызранского парка на станцию Пенза-III. Долго согласовывалось это предложение. Было опасение, а вдруг машинист маневрового тепловоза проедет запрещающий маневровый и произойдет столкновение с поездом? Этот сигнал до сих пор работает, и не было случая его проезда при запрещающем показании.



В июне 1970 года начальником станции Пенза-II назначили Валерия Георгиевича Чеботарева. Он вместе с коллективом осуществил перестройку технологии работы станции: был построен горочный пост, произведена замена горочных стрелок, построена пневмопочта для пересылки грузовых документов.

В апреле 1972 года Чеботарева назначили начальником грузового отдела Пензенского отделения, а начальником станции Пенза-II стал Василий Иванович Токарев, который возглавлял коллектив 9 лет. Немало было сделано при нем за это время: удалось добиться включения в план проектирования и строительства освещения междупутий сортировочного парка, где установили прожекторы на жестких специальных поперечинах.

От стрелочника до заместителя начальника станции по грузовой и оперативной работе — такой путь прошел на станции Пенза-II Равиль Михайлович Алмакаев. Он внес значимый вклад в строительство площадки для 20-тонных контейнеров, подъездных путей. В 1974 году Равиль Михайлович был назначен начальником станции Пенза-IV.

С 1981 по 1986 годы коллектив станции возглавлял Александр Максимович Казанцев, ранее работавший стрелочником на станции Пенза-III, поездным диспетчером, начальником ст. Селикса. Ему удалось стабилизировать работу станции благодаря внедрению целого ряда предложений.

Наиболее трудными в жизни станции стали 90-е годы. До 1995-го ею руководил Анатолий Александрович Иванцов. Начался спад объема перевозок на железной дороге. В целях экономии эксплуатационных расходов стали формировать длинносоставные и тяжеловесные поезда, длина которых превышала полезную длину приемо-отправочных путей, что не соответствовало требованиям техники безопасности.

В 1995 году начальником станции был назначен Василий Гаврилович Антонов. На его долю выпало самое тяжелое время. Сортировочная горка почти не работала. Если раньше станция формировала за сутки на Кузнецк 3 сборных поезда и участковый, такое же количество на Пачелму, 6 передач на Пензу-III и такое же количество принимала в разборку, а под выгрузку поступали составы со щебнем и другими грузами для ДСК, ЖБИ и других предприятий, то к концу 90-х объем работ стремительно падал к нулевой отметке.

28 июля 1997 года сортировочная горка станции была закрыта, а переработка вагонопотоков возложена на нечетную систему станции Пенза-III. Начался сложный процесс сокращения штата. Василий Гаврилович переживал за каждого человека, но практически ничем не мог помочь. Станция из сортировочной горочной первого класса превратилась в промежуточную — 4 класса.

В 2001 году начальником станции была назначена Татьяна Анатольевна Сусиденко. Началось возрождение Пензы-II. Увеличился объем мес-



тной работы, и станция переведена в разряд грузовых 3 класса. По итогам работы за второй квартал 2003 среди грузовых станций Пензенского отделения она заняла второе место.

Готовясь к описанию истории станции, я использовал архивные данные, прошел по станционным путям, наблюдал за работой составителей поездов, дежурных по станции, представителей других профессий. Все работники станции, как и их руководитель, настроены оптимистически. Они уверены, что с ростом объема перевозок у Пензы-2 большое будущее, и 90-летие только промежуточная дата в ее славной истории.

Кучумов Леонтий Андреевич.

В 1968 году старший электромеханик (зав. ЭЦ) станции Пенза-II Авдонин В.И. разработал и подал в отделение дороги рационализаторское предложение: изменение технологии работы ст. Пенза-II. На основе проделанного глубокого анализа работы ст. Пенза-II предлагалось изменить значение Московского с Сызранским парком по приему поездов. Московский парк сделать транзитным парком четных и нечетных поездов ст. Пенза-III — Селикса, для чего дополнительно проложить второй путь от нечетной горловины Московского парка до выходных стрелок на Селиксу вдоль пути промывки вагонов. Уложить дополнительно съезд с нечетного главного пути из Селиксы в Московский парк и получить продольное расположение двух парков для скрещивания нечетных поездов со станции Селикса и пассажирских поездов со ст. Пенза-I. Для приема передач с Пенза-III уложить дополнительно съезд в горловине ст. Пенза-II с четного пути на нечетный путь в Сызранский парк. Предложен вариант выноса остановки пригородных электричек с четной горловины Сызранского парка к переезду 712 км, что было выполнено: сделали посадочную платформу.

Отделение дороги рационализаторское предложение Авдонина В.И. не внедрило. Ст. Пенза-II сдерживала поток нечетных поездов с Селиксы, количество грузовых и пассажирских поездов росло, росло и количество сверхурочных часов локомотивных бригад.

Авдонин В.И. разработал и внедрил на ст. Пенза-II рационализаторские предложения:

1. В 1963 — 1964 годах разработал и внедрил централизованное ограждение составов под обработкой вагонниками, установкой карликовых светофоров на всех путях ст. Пенза-II, управлением с пульта вагонного оператора.

2. Увеличение пропускной способности путей Московского парка с установкой маневрового карликового светофора М-42. 29 декабря 1965 года.

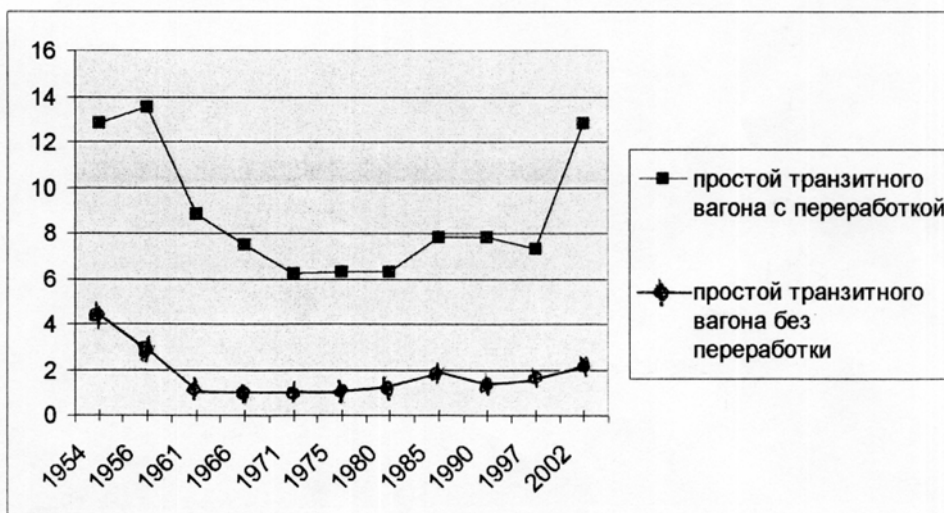
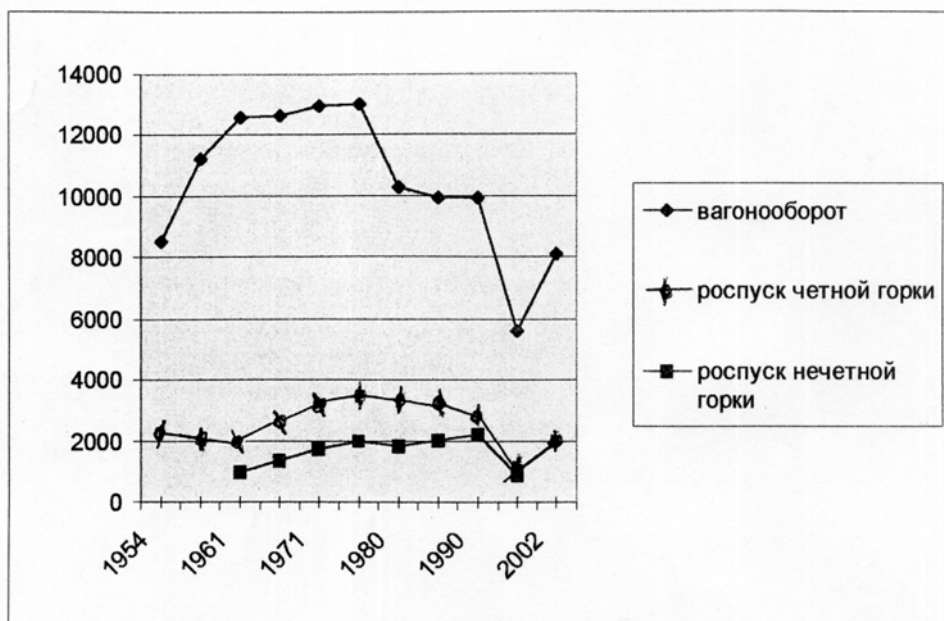
3. Организация дополнительного варианта 3а надвига составов с 3-го предгорочного пути ст. Пенза-II. 14 июня 1968 года.

*Авдонин В.И.,
3 октября 2003 года.*



Сортировочная станция Пенза-III

Диаграммы выполнения основных показателей



*Нечетная горка — Пенза-III.
Четная горка — Заречный парк.*



Начальники станции Пенза-III:

Жамков Д.С.	1944 — 1945	Кузьков В.М.	1978 — 1981
Михеев Н.Ф.	1945 — 1952	Кошкарев Н.И.	1981
Тимошенко Е.Ф.	1952 — 1955	Макаров А.Н.	1981 — 1984
Калиничев В.П.	1955 — 1957	Корсаков А.В.	1984 — 1987
Прилуцкий П.А.	1957 — 1965	Ручка А.В.	1987 — 1992
Озеров Н.П.	1965 — 1969	Богданов А.И.	1992 — 1998
Ручка В.Г.	1969 — 1971	Афонин С.И.	1998 — 2000
Русецкий К.Н.	1971 — 1977	Лукашев В.С.	2000 — 2002
Клинский В.И.	1977 — 1978	Юртайкин В.Е.	2002 —

Главные инженеры ст. Пенза-III:

Горецкий К.Я.	1947 — 1949	Кошкарев Н.И.	1980 — 1981
Эренверт Е.Г.	1949 — 1951	Токарев В.И.	1981 — 1983
Коханович В.И.	1952	Брысякин В.М.	1984
Сафронов Я.Г.	1952 — 1953	Гритченко А.Г.	1984 — 1986
Прилуцкий П.А.	1953 — 1955	Чекулаев С.М.	1986 — 1987
Зверев В.С.	1956 — 1958	Щипачев П.П.	1987 — 1988
Кульбачный М.Г.	1959 — 1960	Лукашев В.С.	1988 — 1992
Беляев В.В.	1960 — 1961	Афонин С.И.	1992 — 1997
Кучумов Л.А.	1961 — 1965	Чирков М.В.	1997 — 2000
Дворников П.С.	1965 — 1972	Синявин В.Н.	2000 — 2001
Литаинов А.С.	1973 — 1979	Кормилицин А.Н.	2001 —

Начальники технического отдела ст. Пенза-III:

Прилуцкий П.А.	1950 — 1951	Кабанова Л.А.	1973 — 1984
Эренверт Е.Г.	1951 — 1952	Афонин С.И.	1984 — 1985
Кучумов Л.А.	1952 — 1956	Маслов М.Ф.	1985 — 1986
Швалев А.М.	1961 — 1964	Юдова Л.И.	1986 — 1992
Беляев В.В.	1964 — 1966	Шульянова О.Т.	1992 — 1994
Русецкий К.Н.	1966 — 1970	Чирков М.В.	1994 — 1997
Литвинов А.С.	1970 — 1973	Филатова Л.А.	1997 —

Работники ст. Пенза-III,**награжденные правительственными наградами:**

Калашников Александр Иванович — составитель поездов.
Колокольцева Валентина Владимировна — оператор поста ЭЦ.
Медведева Анна Васильевна — приемосдатчик груза.
Чепрасова Мария Тимофеевна — бригадир ПКО.
Макаров Алексей Николаевич — составитель поездов.
Федоров Виктор Иванович — дежурный по станции.
Фионина Любовь Сергеевна — дежурный по станции.
Ботняев Владимир Иванович — дежурный по станции.
Нагаев Николай Михайлович — дежурный по станции,
награжден орденом Трудового Красного Знамени.





**Награждены знаком
«Почетному
железнодорожнику»:**

Ботняев Владимир Иванович —
заслуженный работник транспорта.
Богданов Александр Иванович.
Бормотин Виктор Михайлович.
Ворончихин Аверий Степанович.
Макаров Алексей Николаевич.
Макаров Александр Николаевич.
Слатимов Виктор Васильевич.
Зеленов Николай Иванович.
Калькаева Анна Федоровна.
Морозова Маргарита Геннадьевна.
Железин Алексей Андреевич.
Паршин Юрий Федорович.



Ветераны труда ст. Пенза-III:

Нагаев Николай Михайлович —
дежурный по станции.
Круглов Михаил Михайлович —
дежурный по станции.
Носков Архип Алексеевич —
дежурный по станции.
Паршин Юрий Федорович —
дежурный по станции.
Слатимов Виктор Васильевич —
дежурный по станции.
Пахалин Петр Тимофеевич — маневровый диспетчер.
Тезиков Василий Сергеевич — станционный диспетчер.
Буянов Александр Александрович — станционный диспетчер.
Илюшин Николай Семенович — станционный диспетчер.
Мелянченков Анатолий Дмитриевич — маневровый диспетчер.
Груненок Дмитрий Евсеевич — старший стрелочник.



*Стулов Иван Егорович,
дежурный по ст. Кривозеровка.
Делегат I съезда
железнодорожников
(Москва, 1935 г.).
Награжден орденом Ленина,
знаком «Почетному
железнодорожнику».*

Основные события станции Пенза-III:

1914 г. Введена в эксплуатацию станция Кривозеровка.

1931 г. В ноябре завершена генеральная реконструкция станции: введена в эксплуатацию сортировочная горка, горочная вытяжка, три вытяжки в хвосте сортировочного парка для работы на 24 путях, Рузаевский и Сызранский парки.

1935 г. Стрелки №№1, 3, 5, 7, 2, 4, 6, 8, 10 оборудованы механической централизацией.



1940 г. Закончено строительство второго пути Кривозеровка — Пенза-III с автоблокировкой для двустороннего движения поездов.

1942 г. Построен второй мост через р. Пенза и 3 пути Заречного парка.

1952 г. На горке уложены башмакосбрасыватели новой конструкции из рельсов Р43, обеспечивающие сбрасывание тормозного башмака с усовика.

1955 г. Маневровые паровозы оборудованы радиостанциями для связи с маневровым диспетчером и дежурным сортировочного парка. Введена в эксплуатацию четная система: Заречный парк, 4 приемо-отправочных пути, 7 сортировочных с полугоркой.

1957 г. Введен в эксплуатацию предгорочный парк из 3 путей с перекрестными стрелочными переводами.

1958 г. Движение поездов на участке Пенза — Сызрань — Ртищево переведено на тепловозную тягу; маневровые паровозы заменены на тепловозы.

1960 г. Введен в эксплуатацию мост через р. Пенза для пропуска четных поездов и тепловозов на ПТО Сызранского парка.

1961 г. Организовано двустороннее движение тепловозов по второму главному пути.

1962 г. 13 стрелок нечетной горловины Заречного парка включены в микроЭЦ. Удлинены пути Рузаевского парка.

1963 г. Завершены работы по изменению плана и профиля горочной горловины, уложены стрелки симметричные марки 1/6, смонтированы замедлители КВ-2 и КВ-3, установлены прожекторные мачты и жесткие поперечники для освещения сортировочных путей, введена ГАЦ.

1964 г. Удлинены пути Сортировочного и Сызранского парка, вновь уложено 4 пути в Заречном парке, завершены работы по электрификации путей, монтажу пунктов группировки. Открыто движение поездов электровозами Сызрань — Пенза. Введена в эксплуатацию пневмопочта для пересылки грузовых документов из центральной технической конторы на горку и Сызранский парк.

1965 г. Введена в эксплуатацию маршрутно-релейная централизация стрелок и сигналов в четной и нечетной системе, открыто движение поездов на участке Пенза — Ртищево электровозами переменного тока.

1967 г. Внедрена новая технология перестановки составов двумя тепловозами.

1970 г. Внедрена новая технология: создана центральная техническая контора на нечетной горке, проложены новые трассы пневмопочт до южной горловины Сызранского и Рузаевского парка.

1972 г. Проведена сетевая школа МПС, о чем сообщалось в журнале «Железнодорожный транспорт».

1973 г. Началось проектирование «Развитие станции Пенза-III». Первый этап строительства введен в июне 1983 г. (4 пути в предгорочном парке, 8 — в сортировочном, 9 — в приемо-отправочном и сортировочная горка). Последний этап — в 1989 г. На 3 тормозной позиции смонтированы замедлители РНЗ-2 с управлением с маневровых вышек.



1975 г. Станция Кривозеровка вошла в состав Пензенского отделения дороги; прием и сдача поездов стали учитываться на этой станции.

1983 г. Завершены работы по первому этапу развития станции Пенза-III. Введены в эксплуатацию механизированная горка, 8 путей в сортировочном парке, 4 — в предгорочном, 9 — в приемо-отправочном парке.

1984 г. На станции Кривозеровка введена ЭЦ.

16.05.1986 г. Станция Кривозеровка вошла в состав станции Пенза-III как парк станции.

1990 г. Завершены работы по развитию станции по проекту; на 24 путях произведен монтаж замедлителей РНЗ-2, введен в эксплуатацию комплекс горочный микропроцессорный, обеспечивающий роспуск вагонов без башмачников под контролем дежурного по горке.

1998 г. Закрытие нечетной сортировочной горки и приемо-отправочных парков.

В 1964 — 1965 годах Авдонин В.И. разработал и внедрил централизованное ограждение составов под обработкой вагонниками установкой карликовых светофоров на всех путях ст. Пенза-III и Заречного парка с управлением с пультов вагонных операторов.

Старший электромеханик (зав. ЭЦ) Перминов Е.М. разработал и внедрил станционный диспетчерский контроль с установкой табло у маневрового диспетчера ст. Пенза-III.

Главный инженер ШЧ-1 Авдонин В.И. разработал и внедрил станционный контроль поездного положения с установкой табло у вагонного оператора ПТО ст. Пенза-III с контролем выходных светофоров при отправлении поездов.

Станция Пенза-IV

Основные события в развитии станции:

1929 год — построен соединительный путь Пенза-I — Пенза-IV.

1960 год — на перегонах Пенза-I — Пенза-IV — Бессоновка введена полуавтоматическая блокировка.

1963 год — на участке Пенза — Рузаевка отменено сопровождение поездов главными кондукторами.

1969 год — 6 путей удлинены до 850 метров, построены маневровые вышки.

1971 год — введена электрическая централизация.

1965 год — введена в эксплуатацию контейнерная площадка.

1981 год — введен в эксплуатацию второй путь Пенза-IV — Бессоновка.

1987 год — введена в эксплуатацию полугорка для сортировки вагонов, построен тоннель для прохода на пассажирскую платформу.

Начальники станции Пенза-IV:

Жамков Д.С.	1943 — 1944	Сиденко А.Я.	1966-1969
Ломовцев И.П.	1945 — 1950	Прокопенко А.И.	1969 — 1975



Копылов А.И.	1950 — 1955	Алмакаев Р.М.	1975 — 2000
Корнилов А.И.	1955 — 1965	Ефремов А.С.	2000 —
Пупынин О.С.	1965 — 1966		

Заместители начальника станции:

Козлов Н.Г., Василевич Е.В., Шкляров Б.И., Аверьянов В.С., Дмитриев В.И.

Инженеры станции:

Семенова Н.Ф., Гудилина К.Д., Чеснокова Г.И., Афолина Г.Г., Таран Л.М., Цаплина О.П., Вальмесьева Г.В.

Станция Кузнецк

На станции Кузнецк имеется развитая система подъездных путей для обеспечения промышленных предприятий подвижным составом для погрузки и выгрузки выпускаемой продукции. В Кузнецке крупные предприятия: мясокомбинат, обувная фабрика, заводы «Кузтекстильмаш», «Полимермаш», радиозавод, современный элеватор, завод силикатного кирпича и др. Станция имеет грузовой двор, контейнерную площадку, повышенный путь для выгрузки сыпучих грузов, построен тоннель для выхода пассажиров на вторую платформу. На участке Кузнецк — Пенза проходило до 155 пар поездов, для разгрузки станции построен второй парк для нечетных поездов, резко разгрузивший работу станции на главном направлении. С 1996 года парк разрушен перестройкой.

Начальники станции Кузнецк:

Алешин Александр Дмитриевич — 30 лет проработал начальником станции.

Токарев Василий Иванович — 13 лет.

Продолжают руководить станцией:

Самарин Н.И., его заместитель Соболев Г.В. и инженер Шовдина Л.С.

Станция Селикса

Станция получила название по имени села, которое сейчас носит имя Кижеватово, в честь героя Великой Отечественной войны, защитника Брестской крепости. В военные годы в Селиксе формировались полки для отправки на фронт. Для приема и отправления поездов всего было 4 пути и тупик в лес.

Развитие станция получила при строительстве механического завода, когда были уложены дополнительные пути и ходовые пути на кирпичный завод. Вместо деревянного пассажирского вокзала построено новое кирпичное здание вокзала. В 1962 году создана государственная база нефтепродуктов. Расширился элеватор, построен комбикормовый завод, подъездной путь завода дезхимооборудования, предприятия ЯК 7/5, ЯК 7/4 и др.

С 1936 по 1938 год дежурным по станции Селикса, а затем начальником станции работал Маслов Константин Иванович, потом он был на финской войне. Вернувшись, работал в отделении дороги.

Начальники станции: Казанцев А.М. 1972 — 1980 гг., Ефимова Е.И. — 1980 — 1998 гг.



Заместитель начальника — Бельков М.И.

ДСП: Волкова А.Д., Борzych В.Ф., Искорин П.В.

В 1980 году введена электрическая централизация.

В 1957 году были закрыты разъезды Поселки и Никоново. В 90-е годы стали вспомогательными и полузакрыты ст. Шнаево и Кадада.

Начальники станций участка Пенза — Кузнецк:

Станция Леонидовка — Орлов Г.А., Азарникова Н.П. (к станции по грузовой работе примыкает воинская часть).

Станция Шнаево — Орлов Н.А., Бычков, Афтаева О.П. (к станции по грузовой работе примыкает Золотаревская суконная фабрика).

Станция Канаевка расположена вдоль правого берега реки Сура, перед подъемом на возвышенность, ограниченную реками Сура, Вядь и Ишимка. Высота подъема составляет около 300 метров. Для преодоления этого подъема организовано подталкивание нечетных поездов. На станции было большое количество предприятий, получающих и отправляющих свою продукцию. Начальники станции — Сорокин А.И., с 1979 года работает Ивашкин К.С.

Станция Асеевская — по грузовой работе примыкает подъездной путь. Основной грузополучатель и отправитель — Сурская суконная фабрика, расположена на берегу реки Сура в семи километрах. Начальники станции: — Миронов Ю.М., Почекунин М.А.

Станция Чаадаевка — большой рабочий поселок, где построено много предприятий: домостроительный комбинат шведских домов для сельской местности, деревообрабатывающий завод для изготовления древесностружечной плиты, леспромхоз, мясокомбинат, маслозавод и другие. В 1979 году был построен и включен в ЭЦ приемосдаточный путь. Начальники станции — Краснощекова А.И., Кошарев Н.И., Садчиков М.К.

Станция Елюзань — был шпалопропиточный завод, имелись клуб, магазин, позже они существовали при начальниках станции Прохорове и Козелковой Валентине. В 90-е годы все закрыли, станция является парком ст. Сюзюм.

Станция Сюзюм — базируются грузоотправители леспромхоз и хлебоприемный пункт. Профиль железной дороги очень сложный, от станции Кадада до станции Сюзюм железная дорога поднимается на возвышенность 250 м, а потом до станции Кузнецк опускается в долину реки Труев, поэтому здесь было организовано движение поездов с толкачами из Кузнецка и Чаадаевки, когда поезда водили паровозы. Клиентура имела свои подъездные пути. Начальники станции — Батин В.П., Буравлева В.П.

Кучумов Леонтий Андреевич,

2 декабря 2003 г.

В 1975 — 1976 годах на участке Кузнецк — Ртищево проходило в сутки до 120 — 125 пар грузовых поездов, на участке Пенза — Рузаевка до 36 — 37 пар.

На участках диспетчерской централизации Пенза — Ряжск и Пенза — Рузаевка на малых станциях и разъездах, где нет грузовой работы, исполняют обязанности начальника станции электромеханики ДЦ, дежурных по станции — электромонтеры ДЦ.



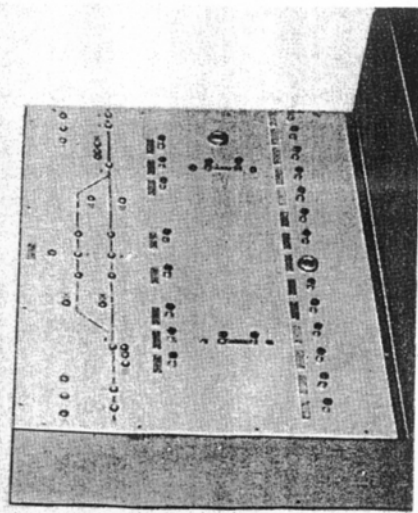


Рис. 1. Пульт-табло

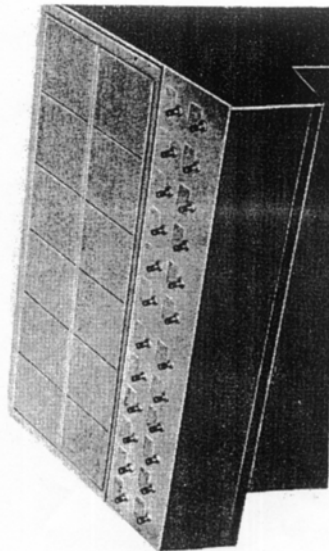


Рис. 2. Манипулятор

УДК 658.386.012.42.002.54:656.21.071.4

ТРЕНАЖЕР ДЛЯ ОБУЧЕНИЯ ДЕЖУРНЫХ ПО СТАЦИИ

Тренажер предназначен для обучения и проверки знаний дежурных по станциям (ДСП) участков, оборудованных диспетчерской централизацией. Он состоит из двух пульт-табло и манипулятора, включающих схемы электрической централизации двух смежных станций и перегона для двустороннего движения.

Построение схем не типовое, но соблюдены все требования, предъявляемые к действующим устройствам ЭЦ. Условия работы на тренажере максимально приближены к реальным.

Для исправления повреждений ЭЦ используется специальный текст последовательности действий ДСП, разработанный в соответствии с ПТЭ и действующими инструкциями.

На панели манипулятора размещены 24 кнопки (по 12 на каждую станцию), а также тексты неисправностей и последовательности их исправления. Экзаменатор, нажатием одной из кнопок, вносит неисправность в устройства ЭЦ. В то же время на манипуляторе включается лампочка, освещающая соответствующий текст, по которому экзаменатор следит за правильностью и последовательностью действий ДСП.

Тренажер, как правило, устанавливается в помещении отделения дороги и используется работниками отдела движения.

В. И. АВДОНИН, инженер

Инженерное отделение дороги.

Пассажирский отдел — дирекция по обслуживанию пассажиров — ДОП

В 1940 году через Пензу проходил один пассажирский поезд 81/82 Харьков — Казань, Москва — Куйбышев два пассажирских поезда. В 1960 году через ст. Пенза-I проходило в сутки 25 пар пассажирских поездов, в 1970 году — 42 пары пассажирских поездов, в 1980 году — 56 пар пассажирских поездов, в 1990 году — 62 пары пассажирских поездов в сутки. Поезда дальнего следования: Москва — Фрунзе, Москва — Алма-Ата, Москва — Орск, Харьков — Владивосток, Харьков — Свердловск, Одесса — Новосибирск и др. Мест не хватало, были очереди, и по заказу в кассах предварительной продажи и в городских кассах у Центрального универмага проводилась продажа билетов.

Формируются прицепные вагоны к дальним поездам. Курсируют поезда: Горький — Пенза, Пенза — Челябинск, Пенза — Моршанск. Пригородные поезда: Пенза — Кузнецк, Пенза — Рузаевка, Пенза — Пачелма, Пенза — Сердобск, Пенза — Саловка в летнее время и др. В 1980-х, 1990-х годах пригородных поездов было 21 пара летом и 13 пар зимой. С 1997 года за последние 5 лет через ст. Пенза-I ежедневно проходит 27 пар поездов дальнего следования и 18 пар пригородного сообщения летом. В зимний период 14 пар дальнего следования и 10 пар пригородного сообщения.

Построены вокзалы: ст. Верда — в 1890 году, ст. Лунино — в 1894 году, ст. Пенза-III — в 1906 году, ст. Кузнецк — в 1913 году, ст. Пенза-IV — в 1914 году, ст. Кривозеровка — в 1914 году, ст. Симанщино — в 1914 году, ст. Башмаково — в 1917 году, ст. Вернадовка — в 1937 году, ст. Селикса — в 1956 году, ст. Моршанск — в 1957 году, ст. Рамзай — в 1957 году, ст. Пенза — в 1974 году, ст. Белинская — в 1978 году, ст. Пашково — в 1985 году, ст. Земетчино — в 1986 году, ст. Ракша — в 1986 году, ст. Пачелма — в 1989 году, ст. Асеевская — в 1989 году, ст. Чаадаевка — в 1990 году, ст. Гольцовка — в 1994 году, ст. Студенец — в 1995 году. С 1956 года строятся вокзалы взамен старых деревянных, построено 114 посадочных платформ пригородного сообщения.

Примечание: По Пензенской области построены новые вокзалы на станциях Ардым, Колышлей, Сердобск в 1986 — 1989 гг.

Построена прачечная для стирки постельного белья в поезда для пассажиров.

Строительство вокзалов велось силами строительных организаций СМП-507 и СМП-536.

Построено здание ДОП — в 1995 году, цех текущего ремонта пассажирских вагонов — в 1997 г.

Поезд 51/52 «Сура» введен в эксплуатацию 4 августа 1966 года. Поезд 171/172 «Пенза — Москва» введен в эксплуатацию в сентябре 1988 г. Фирменный поезд № 51/52 сообщением Пенза — Москва в 1989 году награжден серебряной медалью на Всесоюзной выставке достижений народного хозяйства (ВДНХ СССР).

Всего за 15 лет коллектив дирекции по обслуживанию пассажиров награждался 25 раз Почетными грамотами и дипломами во всесоюзном отраслевом



соревновании, 7 раз коллективу вручались Почетные грамоты администрации города и района с занесением коллектива дирекции на районную Доску почета. Большое внимание руководство дирекции уделяет освоению новых технологий.

В 1998 году введен в эксплуатацию цех для ремонта пассажирских вагонов с необходимым оснащением общей сметной стоимостью 9288,66 тыс. руб., стендом для ремонта и испытаний гасителей колебаний. Для механизации трудоемких процессов внедрен электрогайковерт, мостовой кран, электрические домкраты, решается вопрос о создании цеха по окраске пассажирских вагонов своими силами.

Для производства единой технической ревизии пассажирских вагонов внедрено более десяти приспособлений, облегчающих производственный процесс и улучшающих условия труда. Решается вопрос о постройке ранжирного парка пассажирских вагонов.

Основным показателем работы дирекции является количество отправленных пассажиров в дальнем и пригородном сообщении, количество сформированных вагонов, пробег пассажирских вагонов на всем пути следования, реализация постельных принадлежностей, проследование пассажирских вагонов через ПТО, объем обработки вагонного белья, выполнение программы ремонта пассажирских вагонов, внедрение механизированного снабжения углем и вагономоечного комплекса. Строительство комплекса позволит улучшить качество подготовки вагонов в рейс, высвободить женщин-работниц с тяжелых условий труда по наружной обмывке вагонов.

Внедрение вагономоечной машины с очистными устройствами комплексно улучшит экологическую обстановку на предприятии.

Так как основной деятельностью дирекции по обслуживанию пассажиров являются пассажирские перевозки, производится большая работа по обновлению эстетического состояния фирменного поезда с разработкой индивидуальной формы проводника.

Фирменный поезд 51/52 «Сура» сообщением Пенза — Москва отличается высоким качеством обслуживания пассажиров, о чем свидетельствует его участие во Всесоюзной выставке достижений народного хозяйства в 1989 году, присуждение ему звания лауреата Выставки с награждением серебрянной медалью ВДНХ СССР.

Жаркова Анна Петровна — Герой Социалистического Труда, трижды Почетный железнодорожник.

Орденом Трудового Красного Знамени в 1986 году награждена начальник поезда Титова А.В.

Орденом Трудовой Славы награждена Безяева А.Ф.

Медалью «За трудовую доблесть» награждены: Решетов А.И., Евсеев Г.С.

Медалью «За доблестный труд в годы Великой Отечественной войны» награждены: Наумова С.И., Петрунин Н.Ф.

В годы Великой Отечественной войны знаком «Почетному железнодорожнику» награждена Бугреева М.А. 17 работников дирекции отмечены высшей наградой отрасли — знаком «Почетному железнодорожнику».

19 работников дирекции награждены именными часами МПС.



25 раз дирекция по обслуживанию пассажиров была признана лучшей по МПС с присуждением диплома и денежной премии коллективу. Бригады проводников (начальники поездов Дружаева, Белохвостикова), бригада осмотровщиков вагонов (сменный мастер Гуров) были признаны «Лучшими по профессии» в отраслевом соревновании.

В 1991 году молодежная бригада фирменного поезда «Сура» (начальник поезда Титова) принимала участие во Всесоюзном конкурсе, объявленном газетой «Комсомольская правда», где заняла 1 место и была награждена дипломом и путевками в круиз по реке Дунай.

Знаком «За безопасность движения» награждены 6 работников дирекции.

Сидорина Светлана Викторовна награждена Почетным знаком Куйбышевской железной дороги.

Начальники отдела — ДОП:

Голегов Ю.Г., Первушкин С.П., Колодин А.В.

Дирекция по обслуживанию пассажиров образована в июле 1987 года.

Начальник дирекции — Колодин А.В. 1987 — 2003 гг.

Главные инженеры дирекции:

Краснов В.В., Ротанин Б.А., Трофимов Н.И., Битюков Д.А., Бычков М.Г., Алексеев И.В.

Отдел кадров:

Ковалевская Л.Е., Зубкова В.Д.

Главные бухгалтеры:

Дюкова В.Н., Маслова Л.Н.

Начальники вокзалов:

Станция Пенза-I: Горелкин А.Г., заместитель — Лукьянов В.З.

Спирочкин В.А., заместитель — Сидорина С.В.

Дежурные по вокзалу:

Пенза-I: Дубинин Я.П., Бугреева М.А., Стулова Н.Г., Синельников Н.И., Князева Р.Г., Федотов Н.С., Мамаева В.В., Алимова Н.М., Сатурнова Т.Е., Локтева Т.А., Пиларь О.В.

Кузнецк: Жаркова А.П., Попова А.С., Фролов В.Ю.

Ст. Белинская: Кузнецов В.И.

Ст. Пачелма: Кадомцева Т.П.

Ст. Чаадаевка: Кистин М.П.

Ст. Моршанск: Ермишкин А.Я., Иванов А.С., Колесникова Т.К.

Начальники поездов:

поезд 51/52 «Сура» Пенза — Москва: Чембулатов А.Ф., Монахова Л.А., Палладова Р.А., Петряева Е.Ф., Трушнина Е.М., Сорокина А.Ф., Вишнякова А.Е., Кузнецова О.А., Галимова Г.В., Потехин А.А., Дружаева Т.В., Белохвостикова Л.С.

поезд 171/172 «Пенза» Пенза — Москва: Солуянов Н.В., Лукьянова Н.К., Мордвинова В.И., Афанасьев В.А., Касимовский В., Ибрагимов С.У.

поезд 266/265 Пенза — Челябинск: Куракина Г.С., Петряева Е.А., Петрунин Н.Ф., Алтухов Л.Н., Тимкина Н.П., Галимова Г.В., Зимаев В.П.



Пензенская дирекция по обслуживанию пассажиров является филиалом государственного унитарного предприятия «Дорожная дирекция по обслуживанию пассажиров» Куйбышевской железной дороги МПС РФ. Имеет федеральную форму собственности.

Дирекция осуществляет свою деятельность в сфере транспортных услуг, основной вид деятельности — пассажирские перевозки.

Основными задачами дирекции являются:

- получение прибыли и обеспечение самофинансирования;

- более качественное осуществление перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа, почты во внутреннем и международном сообщениях;

- обеспечение стабильной работы вокзалов, резерва проводников, конторы обслуживания пассажиров, прачечной и других подразделений;

- сервисное обслуживание пассажиров на вокзалах и в пути следования, оказание бытовых, коммунальных и транспортных услуг, создание комфортабельных условий перевозок;

- расширение платных услуг пассажирам и населению;

- укрепление трудовой дисциплины, эффективная кадровая политика, повышение квалификации подготовки кадров.

Основным показателем работы дирекции является количество отправленных пассажиров в дальнем и пригородном сообщении, количество сформированных вагонов, пробег пассажирских вагонов на всём пути следования, реализация постельных принадлежностей, проследование пассажирских вагонов через ПТО, объем обработки вагонного белья, выполнение программы ремонта пассажирских вагонов.



Делегаты 24-го съезда Независимого профсоюза железнодорожников (25-26 февраля 1997 г.).

*1-й ряд, слева направо — Н.И. Шигин,
В.А. Мойсеевич, А.С. Левченко;*

4-й ряд, третий слева — Ю.А. Ковергин.

*Колодин Александр Владимирович,
Сидорина Светлана Викторовна,
июнь 2003 года.*





*Коллективная фотография работников Пензенского отделения дороги
после награждения орденами и медалями СССР
во Дворце культуры им. Ф.Э. Дзержинского.
Пенза, май 1981 года.*





Железнодорожный вокзал станции Пенза-I. Построен в 1974 году.



Министр путей сообщения СССР Б.П. Бещев прибыл в Пензу для осмотра вновь построенного вокзала станции Пенза-I. Слева направо: Б.П. Бещев, его помощник, первый секретарь Пензенского обкома КПСС Л.Б. Ермин, главный инженер СМП-507 Маслов, главный инженер отделения дороги Г.Н. Конашенков, начальник отделения дороги М.Д. Воропаев. 1974 год.





На демонстрацию. Слева направо: М.Д. Воропаев, В.П. Гусев, начальник отделения В.А. Дьяконов. 1968 год.



На демонстрации. Слева направо: Ю.А. Сузов, В.А. Кабанов, Г.Ф. Оськин, А.Л. Сас, С.А. Шутов, В.П. Гусев, Н.И. Безруков, М.Д. Воропаев. 1 мая 1974 года.

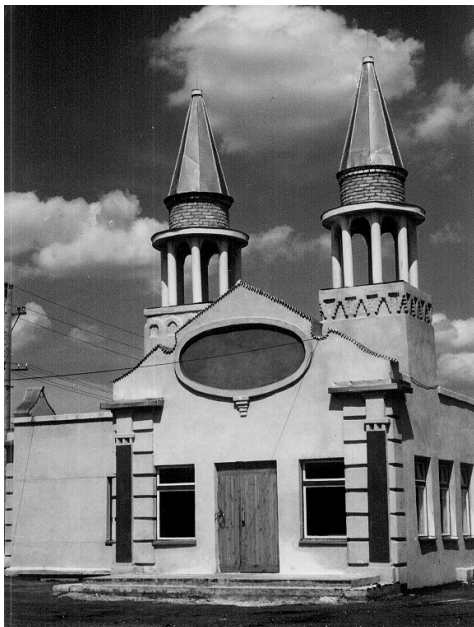


*Операторы Пензенского отделения дороги.
1-й ряд: Г.И. Авдоница, З.С. Царева, И. Малышева,
стоят: В. Грачева, В. Кузнецова. 1984 год.*



Дежурный по вокзалу ст. Пенза-I Н.Г. Стулова среди пассажиров. 1977 год.





Вокзал станции Панчулидзева.



Вокзал станции Пачелма.



Заместитель начальника вокзала станции Пенза С.В. Сидорина, приемосдатчик билетного отдела Н.К. Бадач, инженер ДОП-1 Е.В. Плахута, инженер М.Ю. Просвирнина. 2003 год.

***История
развития
путевого
хозяйства
Пензенского
отделения
дороги***

Отдел пути Пензенского отделения Куйбышевской железной дороги 1946 — 1996 гг.

1946 — 1950 гг.

На всех дистанциях пути эксплуатировались рельсы и стрелочные переводы легких типов: IV-а, III-а, II-а, I-а со слабым скреплением от 28 кг — до 40 кг на п/м, стрелочные переводы укладывались на шпалы, шпалы зашивались на 2 и 3 костыля. Балласт укладывался в путь песчаный из местных карьеров, путь был закреплен от продольного угона клиновыми противоугонами, которые изготавливались в дистанционных мастерских, между шпал укладывались деревянные распорки.

Инструмент путевой был изготовлен в мастерских: лапа костыльная, ключ гаечный, молоток костыльный, шаблон уголковый, подбойка маховая, домкрат для вывески пути ручной, модерон для подвозки материалов и инструмента. Из механизмов был мотовоз с платформой. Обрезка рельсов производилась ручной лучковой пилой, отверстия сверлили трещоткой ручной.

1951 — 1960 гг.

На все дистанции пути стали поступать новые рельсы с усиленным скреплением Р43, Р50 и стрелочные переводы, деревянные шпалы и переводные брусья шпалопропиточного завода ст. Елюзань. Балласт поступал с дороги крупнозернистый сакмаровский тяжелый. Также пошел балласт и щебеночный на платформах и полувагонах. В 60-е годы также начала поступать и техника для производства путевых работ — малая механизация: дрезины АГМ, сварочные агрегаты, краны для погрузки и выгрузки рельсов, землеборочные машины — Балашенко, ЭЛБ-3, струги, снегоочистители, снегоборочные машины системы Говриченко, электростанции ЖЭС-2 и электросверлильный инструмент, рельсорезные, сверлильные станки.

1961 — 1970 гг.

В 70-е годы путевое хозяйство стало мощнее благодаря использованию новых машин и механизмов, поступающих с заводов: путеразборщиков, путеукладчиков, ХДВ (хоппердозаторных вертушек), краны ДГКу, ШПМ-02, гайковерты, ВПО-3000, рельсы и стрелочные переводы Р50, Р65.

1970 — 1980 гг.

В конце 70-х — начале 80-х годов путевое хозяйство стало переходить на новые методы работ: звеньевая замена путевой решетки новой путеразборщиками и путеукладчиками, щебень выгружался в путь с ХДВ, рельсы укладывались в путь Р65, Р75. Старогодная путевая решетка с главных путей стала укладываться на станционные пути в приемоотправочные и сортировочные парки, а на главные пути начали укладывать ж/б шпалы. Весь объем капитального ремонта выполнялся силами ПМС-151 и 209 с использованием комплекса тяжелых путевых машин: УК-25/9-18, ВПО-3000, ЭЛБ-3, рихтовочной машины Балашенко, ХДВ, БМС, мощными бульдозерами и автогрейдером. Велась укладка пути на участках Пенза — Ряжск, Пенза — Кузнецк, бесстыкового пути с длиной плетей 500 — 800 п/м пути.



1981 — 2000 гг.

Усиление мощности пути укладкой в путь рельсов Р65, Р75 с объемной закалкой. Внедрялись на текущем содержании пути путевые машины нового поколения, не уступающие аналогам зарубежных мировых образцов типа ВПР-1200, ВПР-02, ВПРС, Р-2000 и другие. Закладывались опытные участки бесстыкового пути с грузонапряженностью более 50 млн. т/км брутто в год на направлении Кузнецк — Пенза. Длина плетей была равной длине блок-участка, а на перегоне Чаадаевка — Асеевская равной длине перегона — 13 км с рельсами Р75. В эти годы стали оснащаться дополнительно новыми путевыми машинами. ПМС-151 получил СЧ-600 (для очистки щебня при усиленном среднем ремонте пути), состав для уборки засорителей, малые машины для выполнения капитального ремонта раздельным способом типа МВТХА. И все это за 50 лет — от маховой подбойки балласта и ручного станка по обрезке рельс и перетягивания их веревкой.

Начальники отдела пути — НОДП-1:

Ведехин А.И.	1947 —
Милов Д.А.	1956 —
Богданов В.Г.	
Сонин В.К.	1964 — 1969
Ивасенко Н.С.	1969 — 1981
Македон В.А.	1981 — 1987
Гришин Н.В.	1988 — н.в.

Заместители начальника отдела пути:

Чуприна А.А.	1959 — 1972
Иванов И.Ф.	1973 — 1976
Македон В.А.	1976 — 1981
Пимбурский Б.П.	1981 — 1988
Винокуров Л.	
Кириянов А.Н.	1991 — 1993
Семенов Ю.А.	1994 — н.в.
Смирнов М.И.	2001 — н.в.

Приемщики по качеству ремонта пути:

Пимбурский Б.П.	1971 — 1975
Кириянов А.Н.	1988 — 1991



Почетные железнодорожники:

Гришин Николай Викторович
Ивасенко Николай Семенович — заслуженный строитель России
Пимбурский Борис Петрович
Семенов Юрий Анатольевич

*Пимбурский Борис Петрович,
15 июня 2003 года*



Моршанская дистанция пути — ПЧ-4

Моршанская дистанция пути — одно из старейших предприятий путевого хозяйства Куйбышевской ордена Ленина железной дороги. Днем рождения Моршанской дистанции пути считается 12 октября 1867 года: в этот день прибыл первый пробный поезд из Ряжска в Моршанск. Состав состоял из 10 вагонов общим весом 120 тонн. Регулярное движение Ряжск — Моршанск открыто 28 ноября 1867 года. В сутки проходили 3 поезда. С 1867 по 1874 год дистанция именовалась Моршанская железная дорога. В 1874 году открыто движение поездов на участке Моршанск — Сызрань. В этом же году Моршанская дорога вошла в состав Сызрано-Вяземской железной дороги. За дистанцией был закреплен участок пути с 320 по 476 км и участок пути Ухоловской ветки с 1 по 7 км и ст. Ухолово, и она получила название Моршанская дистанция пути Сызрано-Вяземской железной дороги. В 1918 году Сызрано-Вяземская железная дорога была национализирована и передана государственным железным дорогам. Участок железной дороги с 320 по 476 км с ветвью Кензино — Ухолово 1 — 7 км передан и закреплен за 14-й Моршанской дистанцией пути Московско-Рязанской ж.д. Участок ж.-д. пути с 477 по 566 км передан и закреплен для обслуживания за Земетчинской дистанцией пути Московско-Рязанской ж.д. В 1953 году Земетчинская дистанция пути расформирована и участок пути с 477 км по 566 км передан 14-й Моршанской дистанции пути и одновременно с 1953 года именуется 7-я Моршанская дистанция пути Московской ж.д. и обслуживает участок с 320 по 566 км направления Ряжск — Пенза. С 1959 года 7-я Моршанская дистанция пути передана по приказу министра путей сообщения Куйбышевской ордена Ленина железной дороге. В 1959 году приказом начальника дороги участок пути с 520 по 566 км 3 околотка 12-13-14 на ст. Хутор, ст. Башмаково, ст. Глебовка переданы 1-й Пачелмской дистанции пути КБШ ж.д. В 1968 году Московская ж.д. передала 4-й Моршанской дистанции пути участок Земетчинской ветви с 92 по 127 км и ст. Земетчино — Оторма. В 1982 году передан участок с 91 по 65 км и ст. Пашково — Морсово.

4-я Моршанская дистанция пути обслуживает участок ж.-д. пути с 320 — 519 км направления Ряжск — Пенза, с 65 по 128 км Вернадовка — Кустаревка, с 1 по 7 км ветви Кензино — Ухолово, 22 станции. Протяженность главного пути 268,4 км: приемо-отправочных путей 61,1 км, прочих 106,3 км. Количество стрелочных переводов — 322, на главном пути — 130, приемоотправочных — 100, на прочих — 92. Искусственных сооружений 86, в том числе: больших мостов — 2, железных — 1, железобетонных — 1, средних железных мостов — 5, малых железных мостов — 21, малых железобетонных мостов — 40, каменных труб — 8, чугунных труб — 10. Железнодорожных переездов — 69, из них: охраняемых — 40, неохраняемых — 29. Охраняемые переезды оборудованы механическими шлагбаумами, настил переездов устраивался из старогодных шпал, освещение переездов — керосиновые фонари. Подходы к переездам в основном были грунтовые профилированные. Переездные



будки, построенные в 1880 — 1890 годах, деревянные, ошпелые тесом, пришли в ветхое состояние, полезная площадь будки малая, печное отопление угольное. Все это требовало замены. Жилые здания в основном были деревянные, в том числе: казарм — 21, полуказарм — 20, барачков — 24, будок — 7, переездных и мостовых будок — 32. Служебные здания — 2, контора ПЧ и мастерские. Красный уголок — 1, площадью 57 кв. м, сарай и гаражи — 97, колодцы — 96, бани — 3. Но все эти старые постройки 1880 — 1890 годов пришли в ветхое состояние и требовалась их замена. Руководителем дистанции был начальник 14-й дистанции пути. Текущее содержание пути возлагалось на зам. начальника дистанции пути в пределах границ дистанции, было 14 мастеров, 42 бригадира пути, 2 старших дорожных мастера, обслуживающих первый участок с 320 по 439 км — 8 околотов, второй участок с 440 по 519 км — 6 околотов, 14 дорожных мастеров по 15 км за каждым околотком, кроме 9 — 3 км, 42 бригадира пути по 5 км за рабочим отделением, 42 путевых обхода круглосуточно. Техническим отделом руководил старший инженер, под его руководством были инженер и техник дистанции. Бухгалтерией руководил главный бухгалтер, под его руководством были старший бухгалтер, счетовод, кассир, семь счетоводов (табельщиков) околотов, за каждым закреплено по 2 околотка. Текущее содержание мостов возложено на мостового мастера и освобожденного бригадира по ремонту мостов. Механик мастерских, мастер мастерских, мостовой мастер и освобожденный бригадир отвечали за исправное состояние мостов и их текущее содержание в пределах дистанции.

Коллективом 4-й Моршанской дистанции пути проделана большая работа по усилению верхнего строения пути по главному ходу с 320 по 519 км.

1. С 1940 по 1950 год выполнено 118 км среднего ремонта пути с заменой рельсов, но резкого улучшения состояния пути коллектив не добился из-за того, что рельсы в основном лежали типа III-а и II-а. Балластная призма из мелкозернистого песка, эспюра шпал — 1520 — 1600 штук на километр, из них до 20 — 25% негодных шпал. Необходимое количество рельсов для замены не поступало, средний вес рельса вырос с 27 кг до 35,88 кг (33%), нагрузка на ось — 110%.

Во время Великой Отечественной войны разрушено большое количество ж.-д. путей и для восстановления требовались большие ресурсы. По состоянию ж.-д. пути вынуждены выдавать предупреждения об ограничении скорости движения поездов до 50 — 60 км/час. Восстановление железных дорог, разрушенных во время войны, окончено в основном только в 1950 г. Настало время лечить хорошо поработавший за годы войны железнодорожный путь. В 1951 году начали производить капитальный ремонт пути.

2. С 1951 по 1960 гг. было выполнено капитального ремонта 192 км, среднего ремонта 124 км, подъёмочного ремонта 195 км, заменено рельсов 28 км. При капитальном ремонте уложены рельсы типа Р43 182 км и типа Р50 15 км. Средний вес рельсов по главному пути с 35,88 кг/п.м. в 1950 г. увеличился в 1951 году до 44,13 кг/п.м. Балластная призма была оздоровлена, но



на мелкозернистом балласте скорость движения поездов была увеличена: грузовых до 70 км/час, пассажирских до 80 км/ч.

3. С 1961 по 1970 год было выполнено капитального ремонта пути — 175,6 км, среднего ремонта пути — 96 км, подъемочного ремонта — 158 км, заменено рельсов новыми — 35 км. Капитальный ремонт выполнен рельсами Р65 с укладкой железобетонной решетки на щебень и бесстыкового пути. Плетей укладывались длиной 500 — 800 м, с устройством изолированных стыков монтажом объемлющими 6-дырными накладками и фибровой изоляции. В последующие годы (с 1965 по 1970 гг.) изолирующие стыки монтировались из 6,25-метровых рельсов с клееболтовыми стыками. В эксплуатации они показали себя плохо, изоляция в стыках быстро разбивалась. В дальнейшем стали изготавливать изолирующий стык из рельсов длиной 12,5 м. Подрельсовые прокладки были уложены не из резины, а полиэтиленовые, которые в эксплуатации показали себя плохо: они не увеличивали сопротивления продольному перемещению рельса, а снижали его, быстро изнашивались и плохо удерживались на подкладке при малейшем ослаблении клеммных болтов. В дальнейшем заменены на рифленные, из резины.

4. С 1971 по 1980 год было выполнено капитального ремонта пути 189,6 км, среднего ремонта пути — 136 км, подъемочного ремонта пути — 219 км. Капитальный ремонт выполнен с укладкой новых рельсов типа Р65 с укладкой длинномерных рельсовых плетей, на железобетонных шпалах. Изолированные стыки укладывались клееболтовые, выполненные из 6-дырных двухголовых накладок, в эксплуатации они показали себя хорошо. Стык стоял устойчиво, изоляция служила долго. Под рельсовые подкладки уложены гофрированные резиновые подкладки, которые резко увеличили продольное сопротивление перемещению рельсов и способствовали уменьшению жесткости бесстыкового пути на ж/б шпалах. Промежуточное скрепление применялось отдельно, скрепление типа КБ для железобетонных (струнбетонных) шпал. Старые плети резались автогенем по 25 м, снимались с пути укладчиками кранами и укладывались на станционные пути после соответствующей их обработки. Была разработана технология использования плетей, лежащих на главном пути, с помощью балластера. Такую работу выполнили на ст. Базево, Дашково. Работы по сдвигу плети проводились в одно «окно», предоставленное для укладки новой решетки по главному пути станции.

5. С 1981 по 1990 год выполнен следующий объем работ: капитальный ремонт пути — 43,2 км, средний ремонт пути — 23 км, подъемочный ремонт пути — 182 км.

6. С 1991 по 2000 год выполнен следующий объем работ: капитальный ремонт пути — 4 км, средний ремонт пути — 51 км, подъемочный ремонт пути — 31,5 км. В 1993 году на участке перегона Верда — Ремизово была сварена длинномерная плеть длиной 10277 м. В результате были ликвидированы уравнильные пролеты в районе изолирующих стыков. Изолирующие стыки изготовлены клееболтовые с высокопрочными накладками на 6 высо-

копрочных болтах и вваренные в плетъ. Плетъ расположена на участке: 378 км пк 5+58 — 388 км пк 8+36.

В 1994 году были сварены еще две плети: длиной 7102 м перегона Ремизово — Муравлянка и длиной 6033 м перегона Муравлянка — Ягодное, а также Ягодное — Хлудово в 1995 году.

7. По станционным путям вопрос с рельсами решен положительно. По состоянию на 1.1.2000 года в пути лежат рельсы: по главному пути 268,4 км, из них типа Р75 — 12,9 км, Р65 — 252 км, Р50 — 3,5 км. На прочих станционных путях — 106,3 км, в том числе по типам: Р75 — 10,9 км, Р65 — 70,9 км, Р50 — 15,4 км, Р43 — 9,1 км. На приемо-отправочных путях: 61,1 км, в том числе Р75 — 7 км, Р65 — 50,6 км, Р43 — 3 км. На станционных путях уложено 100 км путевой решетки на ж/б шпалах. Согласно новой типизации верхнего строения пути, введенной приказом МПС №38-Ц 1958 года, предусматривалось три типа верхнего строения пути (легкий, нормальный, мощный) с рельсами Р43, Р50, Р65, применение которых определялось интервалами грузонапряженностей брутто менее 10, от 10 до 25 и более 25 млн. т/км на 1 км в год. При этом сохранялся уровень нагружения для легкого типа верхнего строения пути не более 20 т.о., для среднего — до 23 т.о., для тяжелого — до 27 т.о. на ось локомотива. Несколько позднее, в 1964 году, новая типизация была утверждена Госстроем СССР. Область применения верхнего строения пути этих типов определяется только грузонапряженностью. Нормальный тип с рельсами Р50 должен укладываться при грузонапряженности до 25 млн. ткм/км, тяжелый тип с рельсами Р65 — при 25 — 50 млн. ткм/км, тяжелый тип с рельсами Р75 — при грузонапряженности более 50 млн. ткм/км в год. Рельсы Р43 исключены из типизации.

Из вышесказанного можно сделать вывод: рельсовое хозяйство 4-й Моршанской дистанции пути как по главному пути, так и по станционным путям соответствует типизации 1958 года и 1964 года и допускает пропуск локомотивов и вагонов с осевой нагрузкой 25 — 27 т.о. со скоростью 80 — 100 км/час.

Стрелочные переводы уложены в количестве 322 комплектов, в том числе 238 Р65, 71 — Р50, 13 — Р43 и уложены соответственно примыкающим типам рельсов. Все стрелочные переводы на главных и приемо-отправочных путях оборудованы электрической централизацией за исключением стрелок ст. Ухолово, Заметчино, Оторма, Пашково, Моросово, все стрелочные переводы поставлены на щебеночный балласт.

Всего на дистанции было 69 переездов — 40 охраняемых и 29 неохранных, по согласованию с местными предприятиями и райисполкомами; закрыто 27 переездов, в результате осталось 42 переезда — 5 охраняемых и 37 неохранных. Охраняемые переезды оборудованы автоматическими шлагбаумами и заградительными светофорами. Построены 5 кирпичных типовых переездных будок, будки оборудованы местным электрическим отоплением, внутренним и наружным освещением. Уложен типовой резиновый настил. Переезд 444 км оборудован УЗП — универсальное заграждение пере-



езда. Подходы к переездам асфальтированы. Все 37 неохраемых переездов оборудованы напольными автоматическими светофорами, наружным освещением, настилом из ж/б плит. Все переезды оборудованы перильными ограждениями и соответствующими знаками.

Заменены следующие мосты: железный 4-пролетный мост 451 км через реку Цна, 4 фермы с ездой по низу, расчетным пролетом 55 метров системы Журавского, введенный в эксплуатацию в 1874 году и прослуживший до 1962 года 88 лет. 4 железных пролета в зимний период в поперечном направлении были сдвинуты с опор, сброшены на лед и порезаны в металл. Структура металла в нижнем поясе ферм была уже не кристаллической, а напоминала асбестовую волокнистую. Вновь построенный мост представляет 4 пролета по 55,5 м из предварительно напряженного железобетона всех элементов моста. Все элементы моста изготовлялись на заводе, на месте работ бетонировались все узлы с предварительным натяжением арматуры. Мост 373 км через реку Верда, железная ферма со сплошной стенкой с ездой по верху, пролетом 36,32 м, построен в 1867 году, заменен в 1974 году. Мост 121 км через реку ветви Вернадовка — Кустаревка, железная ферма со сплошной стеной с ездой по верху, пролетом 34,2 м, построен в 1898 году, заменен в 1998 году. Мост 456 км железный пролетом 11,5 м заменен на железобетонный. Мост 457 км, железный пролетом 13,13 м заменен в 1980 году на железобетонный. Заменено 20 малых железных мостов на железобетонные.

Одновременно с усилением мощности верхнего строения пути постоянно совершенствовалась и организация его текущего содержания. Вместо малочисленных рабочих отделений были созданы укрупненные механизированные бригады. Пересмотрены границы административного деления околотов и рабочих отделений.

В 1959 году было 14 околотов и 42 рабочих отделения. В 1967 году стало 11 околотов и 26 рабочих отделений.

Увеличение рабочих отделений до 10 км поставило вопрос: как доставлять рабочую силу к месту производства работ, где собираться к 8 часам на работу, где жить приезжающим путевым обходчикам. Коллективом принято решение данный вопрос решать комплексно. Для сбора рабочих надо на каждой околотове строить контору дорожного мастера, где предусмотреть комнату для сбора рабочих, отдельную комнату для конторы дорожного мастера и техника околотов, комнату для приезжающих в командировку дефектоскопистов, водителей транспорта, мостовых рабочих и т.д. В пунктах сбора надо строить кладовые для хранения рабочего инструмента, материалов, механизмов, шпалоподбоек, электростанций, сверлильных станков, рельсорезных, рихтовщиков, путевых домкратов и других инструментов для текущего содержания пути. Коллектив дистанции принял решение: надо строить путевые городки.

Для расположения путевых городков было намечено 13 станций. Первым инициативу проявил дорожный мастер 2 околотов Швырев Алексей Тро-



фимович, который активно помогал мастеру по капитальному строительству зданий Шепилову Василию Никитовичу. За 3 года при ст. Желобово был построен первый путейский городок: контора дорожного мастера, типовая кладовая, гараж для автомашины, четыре 2-квартирных дома и один 4-квартирный, и здесь же стояла путевая казарма на 3 квартиры. К городку подведена вода и поставлены 2 колонки, построены у каждого дома надворные постройки для скота. Вся территория ограждена штакетной изгородью, у конторы посажен фруктовый сад. Вторым самостоятельно без помощи строителей по ст. Моршанск построил контору дорожного мастера и 2 типовые кладовые дорожный мастер 7 околотка Сапфиров Борис Алексеевич. По ст. Моршанск были построены силами дистанции компрессорная и 6 домов, из них один 8-квартирный, два 4-квартирных и один 3-квартирный. Дополнительно выделялись квартиры в построенных отделением дороги домах.

В последующие годы был построен путейский городок на ст. Кензино: контора дорожного мастера, кладовая, гараж для автомашины, два двухквартирных дома, один одноквартирный и имеется путевая казарма. На ст. Верда были построены контора дорожного мастера, кладовая, гараж, три 4-квартирных дома, один 2-квартирный дом. На ст. Ремизово построены контора дорожного мастера, кладовая, гараж, жилой дом на 4 квартиры и 2-квартирный дом. На ст. Ягодное построены контора дорожного мастера, кладовая, компрессорная, два 2-квартирных дома и один 4-квартирный. На ст. Ракша построены контора дорожного мастера, кладовая, гараж, одноквартирный дом, двухквартирный и 4-квартирный дом, имеется путевая казарма. На ст. Коршуновка: построены контора дорожного мастера, кладовая, компрессорная, 2-квартирный дом и два 4-квартирных дома. На ст. Фитингоф построены контора дорожного мастера, кладовая, гараж для автомашины, три 2-квартирных дома. На ст. Вернадовка построены контора дорожного мастера, кладовая, гараж, компрессорная, один 2-квартирный дом и три 4-квартирных дома. На ст. Соседка построены контора дорожного мастера, гараж, кладовая, два 4-квартирных дома. На ст. Заметчино построены контора дорожного мастера, гараж, кладовая, имелась кузница, один 4-квартирный дом. На станциях Еголдаево, Сухарево, Малютино, Кривский, Муравлянка, Хлудово, Базево, Кашма, Вяжли, Дашково, Поминаевка для сбора и обогрева рабочих, обслуживающих рабочие отделения, построены так называемые пункты обогрева — это кладовая, совмещенная с комнатой для обогрева и собраний рабочих отделения, отапливаемые в зимний период. На этих станциях для укомплектования рабочего отделения строили также жилье: Еголдаево — 2-квартирный и 4-квартирный жилые дома и существующая путевая казарма. Ст. Сухарево — 3-квартирный дом. Малютино — 3-квартирный дом. Кривский — 4-квартирный дом. Базево — 4-квартирный дом. Муравлянка — 4-квартирный дом и отремонтирован 2-квартирный дом. Хлудово — 4-квартирный дом, кладовая, пункт обогрева, гараж. Кашма — 2-квартирный дом с рабочим помещением, кладовая, два 4-квартирных дома. Вяжли — одноквартирный дом с рабочим помещением. Дашково — 4-квар-



тирный дом, кладовая, рабочее помещение в будке. Поминаевка — 4-квартирный дом, кладовая. Всего построено 38 жилых домов. Большая работа проделана по капитальному ремонту и среднему ремонту жилых помещений старой постройки.

Одновременно решался вопрос о снабжении околотов машинами и механизмами. На каждое укрупненное отделение, руководимое бригадиром пути, была выдана передвижная электростанция типа АБ-2, пять шпалоподбоек, разгоночный прибор, пять комплектов рихтовочных гидравлических комплектов-приборов, рельсорезный и рельсосверлильный станки. На околотов выделена одна электростанция АБ-4 и 8 шпалоподбоек для производства работ укрупненной околотовой бригадой при выполнении среднего подъемочного ремонта пути. За 1, 2, 3, 4, 5, 9, 10, 11, 12 околотками были закреплены путевые ремонтные летучки; 6, 7, 8 околотки обеспечивались автотранспортом по заявкам дорожных мастеров из дистанции пути. Отдельные рабочие отделения имели тракторы с прицепными тележками для перевозки инструмента и материалов. С получением шпалоподбивочных машин ШПМ-02, ВПР-120, гайковертов, транспортных грузовых дрезин ДГК требовались условия их правильного содержания, особенно для работы в зимних условиях. В 1967 году были построены гараж для путевых машин и стоянки для автомашин. В 1965 году построено 2-этажное здание конторы дистанции пути, на первом этаже расположились дистанционные мастерские. На втором этаже расположилась контора дистанции пути. На первом этаже расположились дистанционные мастерские со следующими цехами: столярный цех, мостовой цех, токарный цех, слесарный цех, цех дефектоскопии, кузница, кладовая, женский и мужской душ, раздевалка, туалеты мужской и женский, гаражи для автомашин, котельная. В дальнейшем контора дистанции, общежитие, столовая, магазин, гаражи для тяжелых машин и гаражи для автотранспорта, мостовой цех подключены для отопления к котельной локомотивного депо Моршанск. Все это позволило механизировать текущее содержание пути, резко облегчить труд путейцев и добиться отличного и хорошего содержания пути и его обустройства. В зимний период содержание централизованных стрелок сильно затрудняется. Для облегчения работы путейцев зимой на ст. Моршанск, Вернадовка, Коршуновка, Ягодное все стрелки на главном и приемо-отправочных путях оборудованы пневматической обдувкой стрелок, для чего на этих станциях построены трансформаторные подстанции и компрессорные.

На станциях Хлудово, Муравлянка, Кривский, Малютино, Желобово все централизованные стрелки оборудованы микрообдувкой. В горловинах станции установлены боллеры для запаса воздуха, передвижные электрокомпрессоры производительностью 4 м³/мин. и шкафы для приборов автоматики. Обдувка работала в автоматическом режиме и включалась от дежурного по станции. Очистку станционных путей производили снегоуборочной машиной, перегонов — снегоочистителями ССДП.

Построена база отдыха в зоне моста 453 км перегона Коршуновка —



Кашма. Помещение имело 5 спальных комнат на 20 мест, обеспеченных постельными принадлежностями и необходимой мебелью, красный уголок, оборудованный необходимой мебелью и телевизором, столовую с газовой плитой. Оборудована детская игровая площадка. Построен закрытый колодец, оборудованный электронасосом для подачи питьевой воды.

У железнодорожного моста построен 2-квартирный дом для обслуживающего персонала. Построена платформа для посадки и высадки пассажиров и отдыхающих с пригородного поезда, который имел остановку 4 раза в сутки. Территория базы ограждена штакетником, благоустроена.

В районе железнодорожного моста имеется озеро, залив от реки Кашма, где отдыхающие купались, загорали, отдыхали. В выходные дни на базу отдыха выезжали семьями до 50 — 60 человек от всех железнодорожных предприятий ст. Моршанск.

На ст. Моршанск в районе конторы дистанции и общежития построены столовая и магазин со всем необходимым оборудованием.

В самые грузонапряженные годы (1975 — 1976 гг.) на однопутном участке при грузонапряженности 50 — 52 млн. т/км в год коллектив дистанции в социалистическом соревновании завоевывал первые места по дороге и второе, третье места по МПС. Дистанции присваивалось звание предприятия высокой культуры, звание предприятия коммунистического труда.

Моршанская дистанция пути — ПЧ-4.

Начальники Моршанской дистанции пути:

Романов В.В.	1940 — 1944	Кистенев В.П.	1961 — 1962
Шитов А.И.	1945 — 1948	Томин И.С.	1962 — 1993
Кольцов Г.Н.	1949 — 1950	Козлов Г.А.	1993 —

Главные инженеры дистанции:

Короблев В.Н.	Фадеев Н.Ф.
Корогодов М.Ф.	Чумак А.А.
Федюшин В.П.	Куделин А.А.

Заместители начальника дистанции:

Финицкий С.И.	1949 — 1951	Чернышов М.Д.	1972 — 1982
Новичков В.И.	1953 — 1957	Козлов Г.А.	1982 — 1993
Томин И.С.	1958 — 1962	Чернавин В.В.	1993 — 1999
Курилович И.С.	1962 — 1965	Куделин А.А.	1999 — 2002
Колесников В.Н.	1965 — 1972	Латыпов В.Ф.	2002 —

Начальники отдела кадров:

Кривошеев Д.С., Тучин М.П., Сафиров Б.А., Костенко З.И.

Главные бухгалтеры:

Столярова А.К., Епишкина З.С., Носкова В.И., Нечаева М.В.

Технический отдел дистанции:

Кузниченко М.В., Короблев В.Н., Фадеев Н.Ф., Соколовский В.К., Беликова Л.А., Ковригина



Главные механики:

Плаксин В.С., Юров В.П., Гранаткин А.Н.

Секретари партийной организации:

Кривошеев Д.С., Плаксин В.С., Тучин М.П., Сапфиров Б.А.

Председатели профсоюзного комитета:

Горячев А.Ф., Мясников А.П., Виноградов, Ермошкин В.Ф., Глебов Н.Г., Кузнецова Е.Л., Шuvaкин И.П.

Старшие дорожные мастера:

Митякин П.Т., Медведев А.М., Кузниченко Л.М., Короблев В.Н., Богданов В.Г., Мишакин М.А., Урманцев Т.Х., Ермошкин В.К., Боткин В.И., Глебов Н.Г., Сурков А.С.

Дорожные мастера:

Зеленцов Ф.А., Прилищухов Ф.Д., Лаптев Е.В., Ковылин Е.И., Бакулин Ю.В., Воронов В.Н., Фомин В.Н., Текмаков Г.Д., Шевырев А.Т., Панин Н.К., Мишин П.Т., Томилов С.А., Луканин С.В., Голиков А.П., Щербаков А.П., Дьячков В.И., Якунькин А.С., Куделин А.А., Нечаев А.Н., Голышкин И.П., Поляков А.С., Черных А.В., Латыпов В.Ф., Зебрев А.М., Данилин Н.И., Ваулин В.Д., Кулажников Д.Н., Султанов А.Ф., Вилонов А.И., Урманцев Т.Х., Исаев В.В., Пузиков Н.Г., Попов А.В., Сапфиров Б.А., Щербаков А.П., Ермошкин С.В., Потапов П.Ф., Селезнев В.Б., Карсеев А.П., Карчковский В.П., Шишеня А.Ю., Кораблев В.Н., Барышников Н.Г., Замзерев С.С., Чумак А.А., Каширин П.М., Кунавин А.А., Романев М.Д., Кривошеев Ю.И., Дюжев М.А., Волков В.А., Милехин А.К., Садчиков К.М., Саугов Е.П., Мсаев В.В., Козлов Н.В., Прошин Б.И., Зобнин В.А., Шиндяпин А.З., Макаров П.П., Афанасьев С.В., Соколовский В.К., Сурков А.С.

Награждены:**Орденом Ленина**

Козырев Федор Афанасьевич
Нефедов Михаил Петрович
Соломатин Аким Иванович

Почетные железнодорожники:

Бусыгин Анатолий Николаевич
Дюжев Михаил Архипович
Ермошкин Василий Киреевич
Жирнов Николай Трофимович
Козлов Геннадий Анатольевич
Носкова Валентина Ивановна
Томин Иван Степанович
Шевырев Алексей Трофимович

Ветераны труда:

Сапфиров Борис Алексеевич
Мишин Петр Фетисович
Карсеев Алексей Павлович



Дюжев Михаил Архипович
Сурков Александр Степанович
Шиндяпин Алексей Захарович
Литвинов Яков Петрович
Богомолов Иван Андреевич
Морева Ольга Прокофьевна
Никитин Василий Иванович
Нефедов Михаил Петрович
Соломатин Аким Иванович
Козырев Федор Афанасьевич
Садчиков Кузьма Миронович
Политов Валентин Алексеевич
Орлов Петр Матвеевич
Воронова Мария Петровна
Глодева Анна Федоровна
Киняев Николай Антонович
Панин Николай Никифорович
Беликов Иван Дмитриевич
Никитин Николай Кузьмич
Кондрашин Иван Иванович
и многие другие.

Работники дистанции награждены орденами и медалями за боевые заслуги в Великой Отечественной войне, за трудовую доблесть в 1941 — 1945 гг. Многие работники дистанции пути награждены юбилейной медалью «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И. Ленина».

*Томин Иван Степанович,
8 апреля 2003 года.*

Пензенская дистанция пути в основном узловая — ПЧ-2

По протяженности в период 1946 — 1951 гг. составляла: главных путей — 63,4 км, приемо-отправочных путей — 54,5 км, станционных путей — 138 км, стрелочных переводов — 67 шт. Протяженность искусственных сооружений составляла 1532 м, в том числе шесть больших металлических мостов через р. Сура и два больших деревянных моста, построенные в период Великой Отечественной войны (1941 — 1942 гг.) по четному направлению Кривозеровка — Пенза-III и Пенза-III — Пенза-II. В основном по главным путям лежали рельсы типов I-а, II-а, III-а и частично Р43 на деревянных шпалах на песчано-гравийном балласте, на приемо-отправочных путях лежали рельсы типов III-а, IV-а и частично II-а, на станционных путях лежали рельсы III-а, IV-а второй укладки на песчаном балласте, в том числе стрелочные переводы на деревянных переводных брусках на песчаном основании. Во время эксплуа-



тации, особенно 1946 — 1950 годов, коллективом дистанции пути при ПЧ-2 Сергееве В.Н. и ПЧ-2 Фатееве Т.О. приложено много усилий по обеспечению безопасности движения поездов и отмене длительных предупреждений по дефектности и износу рельсов, сплошной гнилости шпал, переводных брусьев, износу частей стрелочных переводов, загрязнению балластного слоя с устранением выплесков под шпалами, частично замене песчано-гравийного балласта на главных и приемо-отправочных путях. Ввиду малого поступления верхнего строения пути на дистанции была организована круглосуточно работа в механических мастерских по реновации скрепления, изготовлению крестовин для стрелочных переводов, полукрестовин для сброса башмаков. Отличились работники механических мастерских кузнецы Шуйский В.Е., Кулюцин В.П., Тютюнькин П.И., токарь мастерских Чуприков А.П.

Мостовая бригада под руководством мостового мастера Кузнецова И.А. производила работы по замене поперечин, подкосов, замене свай на деревянных мостах.

На дистанции велись капитальные работы по сплошной замене рельсов и стрелочных переводов со снятием рельсов типа I-а, II-а, III-а и укладкой рельсов типа Р43 по главным путям и стрелочным переводам. При ПЧ-2 Дубове и ПЧ-2 Толмириди А.П. с 1950 года по мере поступления на дистанцию малой механизации для эффективного использования ее на узле были созданы 4 механизированных околотка по ст. Пенза-I, Пенза-II, Пенза-III под руководством старших мастеров механизированного околотка Никитина В.Д., Люлькова М.К., Баскакова Н.Г., Ротанина А.Н., и две колонны по подъемочному и среднему ремонту пути. Начальниками колонн были Рябых М.И., Воронцов А.В.

На дистанцию кроме малой механизации (электростанция АБ-2, АБ-4, шпалоподбойки, рельсорезные сверлильные станки) при главном механике Клишштейне Л.М. начали поступать машины и тяжелого типа — СМ-2, ДГКУ, ШПМ, мощные бульдозеры. В последующие годы при главном механике Джепецком П.И. начали поступать машины тяжелого типа ВПРС, МПТ-1, СДПМ, автомашины-летучки, автобусы для перевозки людей.

В 1952 — 1956 гг. ввиду увеличения грузопотока поездов произведена реконструкция путей и развитие Заречного парка ст. Пенза-III с отсыпкой и уширением земляного полотна, с постройкой большого моста через р. Пенза на 258 км, с укладкой путей четного направления, одновременно проводилась реконструкция путей ст. Пенза-II, Пенза-IV.

В 1950 — 1953 гг. были разобраны деревянные мосты и построены вновь металлические мосты через р. Пенза на 264 км и на 2 км через р. Сура. Силами коллектива дистанции пути были изготовлены и заменены железобетонные пролетные строения на мостах 697 км и перегон Пенза-I — Пачелма, 1 км пк 4, 3 км пк 9, перегон Пенза-I — Пенза-III, 135 км, перегон Пенза-IV — Бессоновка при мостовом мастере Лехине А.С., бригадире Рябове Н.М.

В 1949 — 1955 гг. происходит обновление верхнего строения пути с укладкой рельсов тяжелого типа Р43 и стрелочных переводов типа Р43 по главным путям. Снятые с главных путей рельсы типов I-а, II-а, III-а укладыва-



лись на приемо-отправочных путях силами околотков дистанции пути. Ежегодно коллективы околотков кроме текущего содержания пути оказывают помощь в выполнении работ по замене стрелочных переводов, замене переводных брусьев, сплошной смене рельсов при капитальном ремонте пути, тем самым способствуя улучшению текущего состояния пути и балльности по околоткам и в целом по дистанции пути. Большую работу по оздоровлению ст. Пенза-III — Пенза-I внесли дорожные мастера Ельчинов Н.Н., Пимбурский Б.П., Шурыгин А.О., Полозов А.Н. В 1958 году ввиду расформирования 4-й Чаадаевской дистанции пути, вошедшей в состав Пензенской дистанции пути, увеличилась протяженность главных, станционных путей, стрелочных переводов и искусственных сооружений.

В 1957 — 1961 гг. ввиду усиления мощности верхнего строения пути произведена замена рельсов с типа Р43 на Р50 на деревянных шпалах с заменой песчано-гравийного балласта, с укладкой стрелочных переводов тяжелого типа на песчано-гравийном основании по главным путям.

С 1962 года начата замена рельсов по главным путям и стрелочных переводов со снятием рельсов типа Р50 на тип Р65, Р75 с укладкой на деревянных шпалах с заменой песчано-гравийного балласта на щебеночный.

С 1978 года вместо деревянных шпал начата укладка железобетонных шпал по главным путям.

С 1991 года стали укладывать на стрелочных переводах вместо деревянных переводных брусьев железобетонные брусья на щебеночном основании.

В 1960 — 1998 гг. при ПЧ-2 Милове Д.А., Македоне В.А., Рогожинском П.В. производились работы по оздоровлению искусственных сооружений. Были заменены металлические пролетные строения старых расчетных норм на железобетонные пролетные строения длиной от 5,2 до 12 м в количестве 43 пролета. Переустроен металлический мост на железобетонную трубу диаметром 2 м через станционные пути ст. Пенза-I. Произведено усиление фундаментов опор №2 и №3 моста 712 км через р. Сура, усиление фундаментов опоры №1 моста 2 км нечетного пути перегона Пенза-II — Пенза-III.

С 1980 года мостоотрядом №20 (начальник Зинченко А.А.) с участием коллектива дистанции пути ПЧ-2 Рогожинского П.В., главного инженера Бачерикова В.Н., зам. ПЧ Терехина Н.А., мостовых мастеров Лехина А.С., Козлова А.З. производилась замена металлических пролетных строений старых расчетных норм на новые длиной 66 — 55 метров мостов 712 км пк 4, 2 км перегона Пенза-III — Пенза-II, четные и нечетные пути, 264 км первого главного пути через р. Сура, мост 258 км пк 6 четного пути через р. Пенза. Мостоотрядом №20 совместно с коллективом, возглавляемым ПЧ-2 Бачериковым В.Н., зам. ПЧ Пимбурским Б.П., Кирьяновым А.Н., Терехиным Н.А., мостовым мастером Снединым М.И. заменено пролетное строение длиной 86 м перегона Кривозеровка — Заречный парк ст. Пенза-III через р. Пенза.

В 2002 году ввиду расформирования Пачелмской дистанции пути участок от ст. Симанщина до 705 км ст. Пенза-I передан во 2 Пензенскую дистанцию пути.



На 1 января 2003 г. протяженность главных путей составляет 186,7 км, станционных путей 267 км, приемо-отправочных путей 54,4 км, стрелочных переводов 914. Протяженность искусственных сооружений составила 2057,2 метра.

За высокие показатели и при отличном состоянии балльности пути коллектив Пензенской дистанции пути неоднократно награждался переходящим Красным знаменем и дипломом дороги Министерства путей сообщения с выдачей денежных премий для поощрения работников дистанции пути.

Послевоенные годы в жизни коллектива дистанции пути были наполнены напряженным трудом по дальнейшему развитию путевого хозяйства, реконструкции верхнего строения пути, оснащению новой техникой и малой механизацией трудоемких процессов при производстве работ по текущему содержанию и ремонту пути.

Большая нагрузка и ответственность за развитие и реконструкцию путевого хозяйства, обеспечение бесперебойной работы на дистанции пути в послевоенные годы легли на плечи командиров старшего, среднего и младшего звена — начальников дистанции, их заместителей, дорожных мастеров и бригадиров.

В Отечественную войну коллектив Пензенской дистанции пути возглавлял Македон Антон Петрович. Действенную помощь командирам производства оказывали партийные и профсоюзные организации в сплочении коллектива, повышении производительности труда, укреплении трудовой дисциплины.

Еще до войны на железнодорожном транспорте в дистанциях пути были введены должности заместителей начальников по политчасти, которые сыграли большую роль в укреплении производственной дисциплины. Впоследствии эта должность была упразднена, политической работой стали заниматься секретари партийных организаций, вначале освобожденные, а впоследствии неосвобожденные от основной работы.

Большую работу профсоюзные организации проводили по организации социалистического соревнования на околотках и в цехах. Регулярно подводились итоги, победители награждались денежными премиями, вручались Почетные грамоты, заносились в Книги почета дистанций пути отделения дороги, а также в Книгу почета МПС. Присваивались звания «Отличный путеец», «Отличник социалистического соревнования», «Ударник Сталинского призыва». По ходатайству руководства дистанции, партийной и профсоюзной организаций приказом министра путей сообщения им вручались нагрудные знаки.

Так в 1963 году в Книгу почета МПС занесены дорожный мастер 2 околотка Пимбурский Борис Петрович, мостовой мастер Лехин Анатолий Петрович.

Награждены:

— нагрудными знаками «Ударник Сталинского призыва» — зам. ПЧ Шапенков С.П., путевой обходчик Папшев Г.М.;

— значком «Отличник социалистического соревнования» — бригадир пути Шишорин И.А.;



— значком «Отличный путеец» — путевой обходчик Ахапов С.П., бригадир пути Максаев П.Ф., дорожный мастер Люльков К.С., путевой обходчик Смагин П.С.

Значительная роль в обеспечении устойчивой работы дистанции принадлежит передовикам производства, кто днем и ночью, в любую погоду, обеспечивал безопасность движения и бесперебойный пропуск поездов с народнохозяйственными грузами. За самоотверженный и долголетний труд они указами правительства были удостоены высоких наград.

Огромный вклад в выполнение производственных показателей, в обеспечение безаварийной работы внесли передовики производства. Лучшие из них приказом министра путей сообщения удостоены звания «Почетный железнодорожник» с вручением нагрудного знака «Почетному железнодорожнику».

Работники дистанции пути награждены орденами и медалями за боевые заслуги в Великой Отечественной войне и за трудовую доблесть в 1941 — 1945 гг.

Многие работники дистанции пути награждены юбилейной медалью «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И. Ленина».

Начальники дистанции пути — ПЧ-2:

Македон А.П.	— 1945	Богданов В.И.	1957 — 1960
Сергеев В.И.	1945 — 1950	Милов Д.А.	1960 — 1965
Фатеев Т.О.	1950 — 1952	Македон В.А.	1965 — 1970
Дубов В.В.	1952 — 1955	Рогожинский П.В.	1970 — 2000
Толмириди А.П.	1955 — 1957	Бачериков В.Н.	2000 —

Главные инженеры дистанции, зам. начальника дистанции:

Новиков	— 1950	Пимбурский Б.П.	1975 — 1981
Петрищев И.А.	1950 — 1955	Кириянов А.Н.	1981 — 1987
Шапенков С.П.	1955 — 1963	Терехин Н.А.	1987 —
Лучников В.В.	1963 — 1975		

Начальники отдела кадров:

Виноградов, Карагульский, Кирилин В.А., Лукьянов С.И., Колесников Г.М., Козлов А.З., Лахвич В.Г., Семенихин С.М.

Главные бухгалтеры:

Крылов Ф.А., Соболев И.И., Костиков А.И., Додонова К.С., Оставнова Т.В., Шевякова О.Н.

Старшие инженеры технического отдела:

Белицкий И.Т., Клишштейн А.А., Груненкова Л.П., Баскакова А.Ф., Исаев А.С., Яковенко З.Г., Королева О.В.

Заместители начальника дистанции по политчасти:

Козлов С.Н., Макеев С.Я., с 1950 года были отменены.

Секретари партийной организации:

Филичкин К.Д., Кирилин В.А., Лехин А.С., Козлов А.З., Сухомлин Г.Л., Исаев А.С., Сидоров А.А.



Председатели профсоюзного комитета:

Барышников, Чембаров Г., Евстифеев П.Г., Горлов М.С., Выгодина А.Г.,
Зубкова В.П., Андрияшина И.Н.

Начальники механических мастерских:

Митин Ф.Ф., Никишин Г.Н., Гусев П.И., Чуприков А.П., Рудаков В.С.

Главные механики:

Короченко Н., Клинштейн Л.М., Новиков В.А., Джепецкий П.И.

Старшие дорожные мастера:

Никитин В.Д., Люльков М.К., Баскаков Н.Г., Ротанин А.Н., Рябых М.И.,
Воронцов А.В., Козлов И.Г., Колчин В.С., Филичкин К.Д., Шишкин А.В.,
Киреев В.Н., Бирюков В., Никонов В.П., Прудченко А.И., Горлов М.С., Туга-
ев С.П., Губарь В.Г.

Дорожные мастера:

Ельчиков Н.Н., Никитин В.А., Сторожев И.Н., Баскаков Н.Г., Шурыгин
А.А., Вьюнов Н.И., Полковников М.К., Мячин А.Ф., Жучков Н.С., Курденков
А., Куренков М.Ф., Уткин А.Ф., Оленин В.С., Бормотин В.М., Ильичев А.И.,
Агапов Н.А., Акимов Н.Ф., Белогозинов Т.И., Шамин Н.И., Кормишин И.А.,
Вербицкий А.П., Петрунин Б.И., Малюков Н.Н., Немов А.Д., Жидов Н.Н.,
Мельников А.П., Монахов П.И., Зуев Е.Д., Галкин И.М., Сухомлин Г.Л.

Козлов Ф.С., *ст. Кривозеровка*; Авдонин И.Е., *бригадир пути ст. Криво-
зеровка, ст. Пенза-III, с 1944 года дорожный мастер ст. Ардым.*

Мастера искусственных сооружений:

Веденин А.И., Кузнецов И.А., Лехин А.С., Снадин М.И.

Цех дефектоскопии:

Никонов В.П., Прудченко А.И., Горлов М.С., Тугаев С.П., Губарь В.Г.

Правительственные награды:



Орден Ленина

Сапожников Иван Данилович
Безруков Иосиф Григорьевич
Мокшанцев Василий Алексеевич
Филимонов Александр Селиверстович
Саранцев Тимофей Иванович
Коротков Павел Михайлович
Шишорин Иван Андреевич
Чернов Герасим Алексеевич
Акимов Георгий Фомич



Орден Трудового Красного Знамени

Авдонин Иван Ефимович
Грубник Семен Матвеевич
Акимов Павел Николаевич
Козлов Иван Гордеевич
Волонин Алексей Андреевич
Никитин Василий Дмитриевич





Горельникова Анна Григорьевна
Рябов Николай Михайлович

Орден «Знак Почета»

Земсков Михаил Андреевич

Орден Октябрьской Революции

Гришин Владимир Алексеевич

Орден Дружбы народов

Серебряков Михаил Сергеевич

Орден Трудовой Славы 3-й степени

Королева Вера Петровна

Орден Трудовой Славы 4-й степени

Митянин Николай Павлович

Медаль «За трудовую доблесть»

Авдонин Иван Ефимович

Безруков Василий Иванович

Дугаева Татьяна Викторовна

Медаль «За трудовое отличие»

Максаев Никифор Федорович

Манахов Петр Иванович

Петрунин Борис Ильич

Агапов Николай Андреевич

Награждены знаком

«Почетному железнодорожнику»:

Саранцев Тимофей Иванович

Брюмина Наталья Иосифовна

Кузнецова Елизавета Ивановна

Мельников Андрей Ефимович

Белоусов Федор Васильевич

Киреева Елена Николаевна

Петрунин Борис Ильич

Лехин Анатолий Семенович

Рогожинский Петр Васильевич

Расчетов Владимир Петрович

Терехин Николай Алексеевич

Снадин Михаил Иванович

Бирюков Виктор Григорьевич

Бочерилов Владимир Николаевич

Джепецкий Петр Иванович

Семенихин Сергей Михайлович

Шишкин Александр Владимирович

Белогозинов Тимофей Иванович

Миронов Владимир Сергеевич — Заслуженный работник транс-

порта РСФСР



*Лехин Анатолий Семенович, Бусыгин Владимир Яковлевич,
20 июня 2003 года*





*Работники Пензенской дистанции пути на первомайской демонстрации.
Пенза, 1960 год.*



*Бригадир пути А.Н. Кирьянов (слева) и дорожный мастер Б.П. Пимбурский за
проверкой состояния пути ст. Пенза-III.*





Коллектив Пензенской дистанции пути. 1951 год.



Коллектив Пензенской дистанции пути. 1973 год.





Механические мастерские.



Механизированная база дистанции



Железнодорожный мост 267 км.



Переезд.





Переезд 713 км.



Начальник отдела пути Н.В. Гришин (второй слева) и старший дорожный мастер В.Г. Бирюков (первый слева) осматривают новые устройства закрытия переезда УЗП на переезде 713 км ст. Пенза-II. Новая система УЗП внедрена на переездах 718 км Пенза-II — Селикса, на 823 км перегона Сюзюм — Кузнецк.



Кузнецкая дистанция пути — ПЧ-5. 50 лет в составе Пензенского отделения (1946 — 1996 гг.)

1. Из истории дистанции.

В октябре 1874 года было открыто организованное движение поездов на участке Моршанск — Сызрань. На станции Кузнецк был создан 10-й участок с границами от ст. Евлашево до ст. Пенза. В пути лежали рельсы легких типов IV-а и легче, балласт песчано-зернистый, эпюра шпал — 1440 штук на километр.

На основе этого участка была организована дистанция пути. Сначала она называлась 64-й дистанцией Московско-Казанской железной дороги, а с 15 августа 1933 года стала называться 31-й дистанцией отдела пути Московско-Казанской железной дороги. С 1 октября 1936 года — 1-я дистанция службы пути имени В.В. Куйбышева. С 15 августа 1949 года — 5-я дистанция пути железной дороги им. В.В. Куйбышева.

В 1932 году были построены вторые пути, в 1940 году закончились работы по оборудованию автоблокировкой, а в 1964 году участок пути был электрифицирован.

Сегодня 5-я Кузнецкая дистанция пути представляет собой высокоорганизованное, технически оснащенное предприятие, способное решать сложные и ответственные транспортные задачи.

2. 5-я Кузнецкая дистанция пути в период с 1946 по 1996 годы.

По степени напряжения сил военная пора в истории Кузнецкой дистанции пути, безусловно, ни с чем не сравнима. Однако и в послевоенные годы расслабляться времени не оставалось, поскольку на очередь вставали новые сложные задачи. В марте 1946 года Верховный Совет СССР принял Закон о пятилетнем плане восстановления и развития народного хозяйства СССР на 1946 — 1950 годы.

Железнодорожный транспорт переходит на мирный труд развития.

В хозяйстве пути и сооружений внедряются новая техника, средства малой механизации. Дистанция получает путевые машины, моторно-рельсовый транспорт, рельсовые дефектоскопы, станки, механизмы, автомобили, тракторы, электросварочные агрегаты и другое. Все это значительно облегчило труд путейцев, повысило производительность их труда.

Уложенные ранее на дистанции рельсы легких типов: I-а, II-а, III-а и легче меняются на более мощные типы Р43, Р50, тяжелые и особо тяжелые рельсы типов Р65 и Р75. Шпалы — деревянные с большим износом и негодные оздоравливаются на старогодные и новые при текущем содержании, подъёмочном, среднем и капитальном ремонтах пути. Балласт — песчаный и песчано-гравийный из местных карьеров — меняется на гравийный, щебеночный и асбестовый. Стрелочные переводы легких типов на шпальном и песчано-гравийном основании меняются на переводы типов Р50, а затем на тип Р65 с постановкой их на деревянные бруссы и щебеночное основание.



Искусственные сооружения XIX — начала XX веков требуют усиления их и обновления. Значительная часть мостов дистанции, построенных в конце XIX и начале XX веков, имели расчетную несущую способность на пределе. Часть мостов, построенных в 20-е — 30-е годы, также имели недостаточную грузоподъемность для пропуска современных, более тяжелых поездов.

В эти годы немало было сделано на дистанции по ремонту, усилению и обновлению искусственных сооружений. Практически ежегодно на дистанции велись работы по замене малых мостов в объемах поставок их пролетных строений, в основном железобетонных. До 1996 года было заменено 42 пролетных строения железобетонных и металлических.

Для коллектива Кузнецкой дистанции пути годы с 1946 по 1996 были годами напряженного труда, внедрения научно-технического прогресса, более совершенных конструкций пути и путевой техники и технологии работ, улучшения условий труда и быта тружеников дистанции и членов их семей.

Кузнецкая дистанция расположена на территории двух областей: Пензенской и Ульяновской, а до 1971 г. и Куйбышевской области. С 1971 г. участок обслуживания дистанции — с 753 по 879 км направления Пенза — Сызрань.

Длина главных путей дистанции 256,6 км, грузонапряженность в отдельные годы рассматриваемого периода доходила по четному пути до 100 млн. т/км. брутто, а по нечетному пути до 133 млн. т/км. брутто.

Из общего количества стрелочных переводов 380 шт. было оборудовано электрической централизованной воздухообдувкой. Всего на дистанции 13 околотков, возглавляемых дорожными мастерами, три участка, возглавляемых старшими дорожными мастерами.

Текущее содержание пути осуществляется непрерывно в течение года и включает в себя:

- а) систематический технический надзор за состоянием пути;
- б) изучение причин появления неисправностей;
- в) выполнение работ по устранению неисправностей — возлагается на путевые бригады, бригады по содержанию искусственных сооружений, на работников рельсовой дефектоскопии, путевых обходчиков, дежурных по переездам.

Планирование работ по текущему содержанию пути производится на основании осенних и весенних осмотров пути. Планирование неотложных работ производится каждую половину месяца на основе натурного осмотра пути с использованием результатов проверок пути путеизмерительным вагоном.

Ведутся работы планово-предупредительного характера. В эти работы входят: замена негодных шпал, удаление засорителей из-под подошвы рельсов, замена негодных и пополнение недостающих скреплений, выправка пути в плане и профиле и т.д. Совершенствуя технику и технологию производства, применяя прогрессивные методы труда, внедряя передовой опыт работы, проявляя творческую инициативу в поисках нового, коллектив дистанции достиг хороших показателей в своей работе.



В 50-е — 90-е годы были выполнены большие работы по усилению хозяйства дистанции. В связи с переводом на тепловозную и электрическую тягу участка Сызрань — Пенза была проделана большая работа по реконструкции станций, удлинению и укладке новых станционных путей и усилению их мощности. Это дало возможность повысить пропускную и провозную способность участка. В этот период к концу электрификации участка Сызрань — Пенза, к 1965 году, на главных путях дистанции были уложены рельсы типов Р65, Р75 и Р50. Рельсы типа Р50 были уложены только на четном пути перегона Коптевка — Репьевка. Все это уже тогда позволило повысить скорости движения поездов: до 80 км/час — грузовых, до 100 км/час — пассажирских.

Дальнейшее усиление пути шло за счет укладки пути с рельсами типов Р65, Р75 и стрелочных переводов типа Р65 на щебеночном и асбестовом балласте.

В 1986 г. руководством Министерства путей сообщения и Куйбышевской железной дороги Кузнецкая дистанция пути была определена как опытная дистанция по внедрению в эксплуатацию прогрессивных конструкций бесстыкового пути с рельсовыми плетями длиной в блок — участок, а затем и длиной в перегон.

Среднегодовая оценка состояния пути в эти годы на дистанции была от 13 до 47 баллов, что соответствует отличному и хорошему содержанию пути. Высокие результаты работы способствовали вхождению в число лучших дистанций на дороге. Начиная с 1966 года и до 1996 года МПС и ЦК профсоюза железнодорожников коллективу дистанции неоднократно присуждались победы в отраслевом соревновании.

В 1967 г. дистанции было присвоено звание «Предприятие высокой культуры производства». В честь 50-летия Великого Октября руководством дороги и дорпрофсожа Кузнецкой дистанции пути передано памятное знамя на вечное хранение.

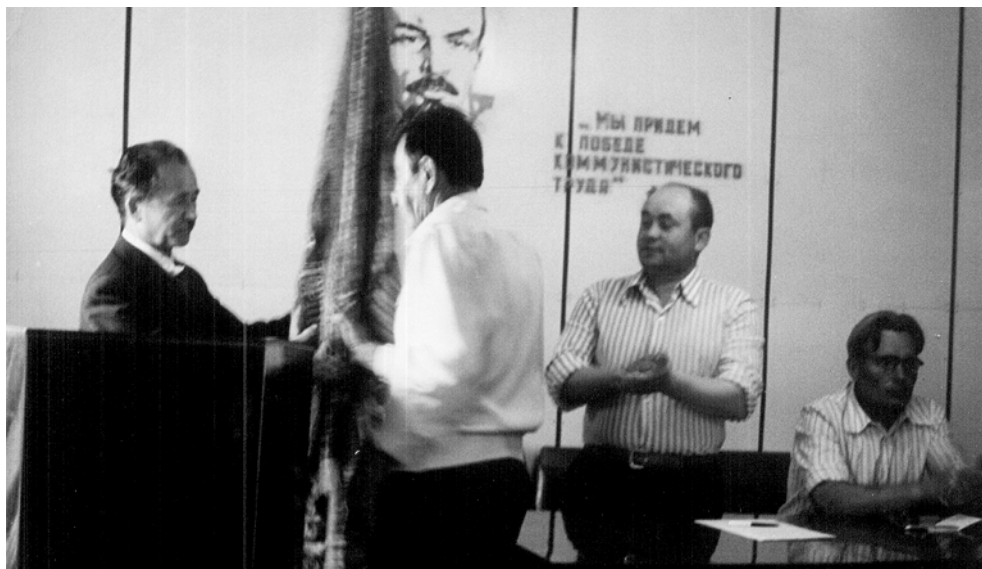
На базе Кузнецкой дистанции пути неоднократно проводились семинары, школы передового опыта по содержанию пути, по охране труда и обеспечению безопасности движения поездов.

В 1993 г. на перегон Асеевская — Чаадаевка, где эксплуатируется бесстыковой путь с рельсовыми плетями длиной в перегон, приезжала делегация транспортного вуза г. Пекин (КНР).

Путейцы Кузнецкой дистанции нескольких поколений по праву гордятся сделанным за прошедшие 50 лет со дня образования Пензенского отделения Куйбышевской железной дороги. Их трудом, мастерством и талантом создана надежная основа железнодорожного транспорта — хороший путь, обеспечивающий безопасную и бесперебойную работу на обслуживаемом ими участке.

Впереди — большая работа по усилению мощности пути, полной замене звеньев пути на бесстыковой со сверхдлинными рельсовыми плетями и тотальной автоблокировкой. Нет сомнения в том, что эти планы коллективом неоспоримых тружеников Кузнецкой дистанции пути будут успешно выполнены.





Заместитель начальника дороги П.Ф. Ваняев вручает заместителю ПЧ-5 Кузнецкой дистанции пути П.А. Урину переходящее Красное знамя. В президиуме: председатель профкома А.Т. Ежкин, гл. механик В.Я. Теплов.



Зашурупование стрелочного перевода шуруповертом ШПМ-2: монтеры пути К.Х. Шабакеев и И.И. Маслихин, сигналист В.И. Мартынова. 7-й околоток пути, ст. Кузнецк.



Справка обеспечения Кузнецкой дистанции пути путевыми машинами и механизмами по состоянию на конец 1996 г.

1. Путевые машины:

СС — 1 шт. 1962 г. выпуска
СДПМ — 1 шт. 1966 г. выпуска
ВПр-1200 — 1 шт. 1980 г. выпуска
СМ-2 — 1 шт. 1988 г. выпуска
ВПРС-02 — 1 шт. 1994 г. выпуска

2. Моторно-рельсовый транспорт:

ДГКу — 1 шт. 1985 г. выпуска
МПТ-4 — 1 шт. 1993 г. выпуска

3. Средства диагностики:

«Поиск-2» — 3 шт. 1989, 1990, 1991 г. выпуска
«Поиск-10» — 5 шт. 1991, 1992, 1993 г. выпуска
«Рельс-6» — 1 шт. 1993 г. выпуска

4. Путевые станки, механизмы:

Рельсорезные РМ5Г — 12 шт.
Рельсосверлильные — 29
Рельсошлифовальные — 21
Ключи электрогаечные — 6
Шпалоподбойки электрич. — 130
Гидравлические домкраты — 102
Рихтовщики гидравлические — 45
Приборы для разгонки и регулировки зазоров — 28
Электрошуроповерты — 16

5. Автомобили:

ЗИЛ-130 — 1 шт.
Автобус ПАЗ — 1 шт.
Путеремонтные летучки — 6 шт.
Автомобиль-фургон — 1 шт.

6. Краны козловые:

Кран козловой грузоподъемн. 5 т. — 1 шт.

7. Тракторы:

Тракторы колесные Т-40, МТЗ-80 — 5 шт. 1966, 1967, 1968, 1972, 1992 гг.

8. Электросиловые агрегаты:

АБ-2, АБ-4 — 20 шт.

9. Электросварочные агрегаты:

АДД, АДБ, ДП — 3 шт.

10. Электросварочные трансформаторы:

ТДМ-401 — 5 шт.

11. Токарные станки — 2 шт.

12. Вертикально-сверлильные станки — 2 шт.

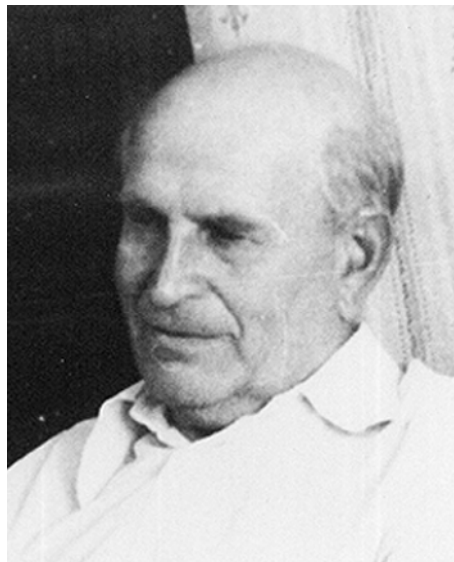
13. Фрезерные станки — 2 шт.

14. Молоты кузнечные — 2 шт.





*Чварков Михаил Андреевич,
начальник Кузнецкой
станции пути.*



*Кисурин Ю.П. первым осваивал
первую машину ВПР-21
в Кузнецкой ПЧ-5, на КБШ ж.д.*



*Уринев Петр Александрович,
зам. начальника Кузнецкой
станции пути.*



*Юрлов В.А., зам. начальника
Кузнецкой станции пути,
начальник Луинской станции пути.*



Начальники дистанции пути ПЧ-5:

Петрищев И.А. 1952 — 1962 Чварков М.А. 1964 — 1998
Сонин В.К. 1962 — 1964

Главные инженеры — первые заместители начальника:

Фирулин А.П. 1969 — 1975 Сухов А.И. 1987 — 1996
Гришин Н.В. 1975 — 1987

Заместители начальника:

Катков М.В. 1946 — 1956 Юрлов В.А. 1986 — 1990
Уринев П.А. 1956 — 1984 Афонюшкин М.З. с 1995 года.
Данилов В.Ф. 1984 — 1986

Помощник — заместитель начальника по кадрам:

Афонюшкин М.З., с 1982 года.

Главные бухгалтеры:

Пушкин И.И., Калашников М.Я., Макеев Г.И., Севостянихина Н.А.

Старшие инженеры технического отдела:

Трусова А.П., Ильина К.И., Наганова Л.А.

Начальники мастерских:

Теплов В.Я., Кисурин Ю.П.

Главные механики:

Теплов В.Я., Мордвинкин В.П., Ежкин В.А.

Секретари партийных организаций:

Теплов В.Я., Маренников Ю.А., Щипанов В.А.

Председатели местного комитета:

Данилов В.А., Ежкин А.Т., Сурова А.Л.

Старшие дорожные мастера:

Фролов В.Д., Кузнецов А.П., Данилов В.Ф., Ежкин А.Т., Сухов А.И.,
Съедугин А.П., Чунесов С.П.

Правительственные награды:**Орден Трудового Красного Знамени**

Мякшев Михаил Григорьевич
Живаев Владимир Иванович
Кунцев Виктор Федорович
Кирилин Владимир Егорович
Аржанова Лидия Степановна

Почетные железнодорожники:

Анохин В.И., Борисов Н.И., Данилов В.Ф., Кисурин Ю.П.,
Мамелин В.М., Сюлаев Н.В., Теплов В.Я., Уринев П.А.,
Тарасов Е.С., Чварков М.А., Цибусева Л.А., Шемсутдинов Т.Х.

Работники дистанции пути награждены орденами и медалями за боевые заслуги в Великой Отечественной войне и за трудовую доблесть в 1941 — 1945 гг.

Многие работники дистанции пути награждены юбилейной медалью «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И. Ленина».





Медаль «100 лет Транссибирской магистрали»

Пушкин В.И.

Часы от МПС

Афонюшкин М.З., Барышева М.К.

*Чварков Михаил Андреевич,
17 июня 2003 года*

Летописная справка по Лунинской дистанции пути

3-я Лунинская дистанция пути образована в феврале 1949 года. Точной даты и приказа об организации дистанции в архивах дороги и отделения дороги нет.

Со слов старейшего работника дистанции, бывшего главного бухгалтера Ульяновой Анастасии Семеновны, трудовой стаж в дистанции пути 45 лет, это было так: «До февраля 1949 года дистанция носила №21 и базировалась в Пензе. В феврале 1945 года дистанцию перебазировали на станцию Лунино, изменили границы, номер и наименование. Нас, работников контро-ры, в один день перевезли по железной дороге в вагоне на новое место работы и жительства. В трудовой книжке никаких записей о переименовании дистанции не сделано».

Факт образования 3-й Лунинской дистанции пути в 1949 году подтверждается техническим паспортом дистанции, из которого следует, что на 1 января 1949 года дистанция носила название №21, а на 1 января 1950 года — уже 3-я Лунинская дистанция.

В послевоенное время железнодорожный транспорт переходит на мир-ный путь развития. На участке дистанции от Пензы до Рузаевки в то время железная дорога была единственным видом транспорта, которым доставля-лись товары первой необходимости в пензенскую «глубинку». Призывный гу-док паровоза на железной дороге говорил всей округе о том, что жизнь идет вперед.

До середины 50-х годов движение поездов на участке дистанции осу-ществлялось паровозами ВЛ, в пути эксплуатировались рельсы типов I — I-а, III — III-а, балласт песчаный и крупнозернистый гравий, стрелочные перево-ды Р43. Грузонапряженность до 21 млн. т. брутто в год. На смену паровозам пришли тепловозы ТЭ-3, которые перевозили грузы и пассажиров до 1970 года. С середины 50-х годов в пути эксплуатировались рельсы типов Р43 и Р50 на деревянных шпалах, песчаном и гравийном балласте. Грузонапря-женность до 32 млн. т. брутто в год. В 60-х годах началась реконструкция станций, удлинялись и укладывались новые станционные пути для повыше-ния пропускной способности. Значительно переименовалась и станция Лунино, длина станционных путей достигла 56 км.

В конце 60-х годов завершена электрификация на всем участке дистан-ции. На дистанции зазвучали гудки мощных электровозов ВЛ-8, с 1976 года





Работники Лунинской дистанции пути.

ВЛ-10, с 1977 года ЧС-2; для пассажирских перевозок в пригородном сообщении начали обращаться электропоезда. С 1967 года на дистанции начинается укладка рельсов типа Р65 на деревянных шпалах, балласт заменяется на щебеночный. В 1971 году завершилась укладка в главный путь на всем участке дистанции рельсов длиной 25 м типа Р65. В 70-х годах на участке начинается быстрый рост грузонапряженности.

С 1971 года в главном пути эксплуатируются стрелочные переводы типа Р65 1/11. Постепенно происходит замена на более тяжелый тип стрелочных переводов на станционных путях. В 1981 году введен в эксплуатацию нечетный путь на перегоне Бессоновка — Пенза-IV. Развернутая длина главных путей составила 140,6 км.

С 1995 года на дистанции началась укладка бесстыкового пути на железобетонных шпалах. На 1 января 2003 года в главном пути уложено 19,8 км бесстыкового пути. С 1993 года на дистанции укладываются стрелочные переводы на железобетонные брусья, на 1 января 2003 года уложено 22 комплекта.

В 70-х годах началась замена металлических мостов старых расчетных норм на железобетонные. В начале 70-х годов вводится в строй новое двухэтажное кирпичное здание административного корпуса дистанции. В начале

80-х годов силами 6-го околотка под руководством дорожного мастера Малова П.Н. построено новое здание конторы 6-го околотка и переездной будки на переезде 92 км.

С 1989 года грузонапряженность на участке дистанции вследствие перестроечных процессов в стране начала уменьшаться:

В 90-х годах в целях уменьшения эксплуатационных расходов начинается демонтаж малодеятельных станционных путей и стрелочных переводов по приказу начальника дороги. Протяженность станционных путей с 56 км сократилась до 49,8 км, стрелочных переводов со 152 до 130. Полная развернутая длина дистанции составляет 193,9 км.

Лунинская дистанция пути — ПЧ-3.

Начальники дистанции пути:

Наумов	1949 — 1954	Улимджиев В.Д.	1965 — 1973
Лучников В.В.	1954 — 1962	Баданов П.П.	1973 — 1990
Нестеров	1962 — 1963	Юрлов В.А.	1990 — 2002
Свистунов В.В.	1963 — 1964	Гречишкин Н.С.	2002 —

Заместители начальника дистанции:

Чупрына А.А.	1953 — 1959	Бутров Г.П.	1974 — 1980
Токмаков А.В.	1960 — 1965	Воронков А.Н.	1980 — 1989
Рамакаев Ю.В.	1965 — 1970	Соломанин В.С.	1989 — 2000
Урманцев Т.Х.	1970 — 1973	Павловский С.Н.	2000 —

Главные инженеры дистанции:

Мизеров П.С.	1986 — 1989	Рассказов А.П.	1998 —
Павловский С.Н.	1989 — 1998		

Начальники отдела кадров:

Мезенцев К.И., Свищев Н.Л., Мудрова Л.Ф., Жаренов О.А.

Главные бухгалтеры:

Баженов Г.И., Скворцова Р.И., Ульянова А.С., Андриянова А.Ф., Гучкина В.Д.

Старшие инженеры дистанции:

Гордеева А.Ф., Бараева Т.Д., Мудрова Л.Ф.

Секретари партийной организации:

Тарасов В.Ф., Свищев Н.Л., Мудрова Л.Ф.

Председатели местного комитета профсоюза:

Гордеева А.Ф., Ефремов Н.И., Каплин Н.Ф., Сидякина Л.Н., Журавлев В.В.

Старшие дорожные мастера:

Исаев Г.И., Рамакаев Ю.М., Хрипунов В.Ф., Коновалов И.К., Сметанин Д.Е., Большев Н.И., Балабанов Н.А., Бурмистров А.А.

Начальники мастерских:

Кочетков А.П., Просвирин А.Г., Кондраков А.П.

Главные механики:

Елизаров А.С., Горбатов А.Н., Говоров А.Ф., Пенькин А.Н.



**Работники дистанции, имеющие награды:****Орден Трудового Красного Знамени**

Чубаров Александр Львович

Орден «Знак Почета»

Кузнецова Раиса Матвеевна

Рунцев Валерий Юрьевич

**Награждены знаком «Почетному железнодорожнику»:**

Баданов Петр Павлович

Каплин Николай Федорович — именные часы
от начальника КБШ ж.д.

Малеев Петр Николаевич

Юрлов Василий Александрович

Назаркин Иван Степанович



Баданова Раиса Борисовна награждена знаком «Лучший по профессии».
Многие работники дистанции награждены юбилейной медалью «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И. Ленина».

*Кручина А.А., Журавлев В.В.,
11 апреля 2003 года.*

Пачелмская дистанция пути — ПЧ-1

На Пачелмской дистанции пути с 1968 года начали переходить с звеньевого пути на деревянных шпалах, с рельсов Р50 на бесстыковой путь с рельсами Р65 на перегонах, на станциях заменяли стрелочные переводы с типа Р50 на Р65 в комплексе с капитальным ремонтом пути.

На дистанции пути проводилась большая работа по замене пролетных строений мостов укладки 1907 года, всего 27 мостов. Большая работа проделана по лечению земляного полотна и ликвидации пучинистых мест в пути на 15 км. Огромная работа проведена на дистанции пути по ремонту дренажных водоотводных сооружений по ст. Пачелма, ст. Белинская, 640, 642, 643 км.

Начальники дистанции пути — ПЧ-1:

Сорокин М.И. 1947 — 1959 Новосельцев А.К. 1972 — 1973

Македон В.А. 1959 — 1965 Малинин М. 1973 — 1974

Ивасенко Н.С. 1965 — 1969 Семенов Ю.А. 1974 — 1984

Нарзаяев А.Н. 1969 — 1972 Смирнов М.И. 1984 — 2001

Главные инженеры ПЧГ-1:

Евграфов Н.И. 1975 — 1981 Смирнов М.И. 1981 — 1984

Зам. начальника дистанции — зам. ПЧ-1:

Онуфриев Е.М. 1946 — 1957 Кишов В.И. 1964 — 1999

Князев Я.Н. 1959 — 1964



Зам. начальника дистанции по кадрам:

Ведюшкин В.Д., Бусыгин В.Я., Шишкин М.В., Логинова А.А.

Главные бухгалтеры:

Киселев Н.П., Вавилова В.П., Долгушева М.И.

Главные механики:

Гнусин Н.В., Нефедов Б.Ф.

Старшие дорожные мастера ПДС:

Долгушев И.И., Тормин А.П., Исаев В.В.

Секретари партийной организации:

Бусыгин В.Я., Нефедов Б.Ф.

Старшие инженеры технического отдела:

Стабирова Т.Ф.



Почетные железнодорожники:

Гречихин Николай Петрович

Долгушев Иван Иванович

Жигалов Александр Петрович

Захаров Дмитрий Иванович

Исаев Владимир Васильевич

Манаев

Нефедов Борис Федорович

Смирнов Михаил Иванович

Челбаева З.В.

Имеют правительственные награды:

Гречихин Николай Петрович

Митянин В.А.

Исаев Владимир Васильевич

Гнусин Николай Васильевич — награжден именными часами МПС.

Пачелмская дистанция пути упразднена в 2002 году.

*Нефедов Борис Федорович,
июнь 2003 года.*

ПМС-151

С развитием железнодорожного транспорта хозяйство путейцев стало механизироваться. В 1940 году на Куйбышевской дороге была сформирована путевая машинная станция для выполнения капитального ремонта пути, оснащенная в основном малой механизацией. Отсутствие тяжелых путевых машин для уборки снега и укладки путевой решетки, разгрузки и дозировки балласта не позволяло еще механизировать основные путевые работы. Ремонт пути производился раздельным способом в среднем за месяц до 7 — 8 км пути.

Позже путевая машинная станция №151 стала превращаться в сравнительно мощное формирование путевого хозяйства, способное в плановом порядке выполнять оздоровительные виды ремонта.



С 1963 г. коллектив своими силами начал создавать производственную базу, где размещались помещения для ремонта путевых машин тяжелого типа, строительство бытовых помещений. Коллектив ПМС-151, возглавляемый опытным руководителем А.Т. Бакулиным, разработал и внедрил технологию производства капитального ремонта пути, при которой укладка путевой решетки производилась кранами УК 25/9 с применением машины ВПО-3000, щебне-очистительные машины электробалластеры, хоппер-дозаторы и другие машины. Ежегодно путевая машинная станция выполняет капитальный ремонт на протяжении 80 — 95 приведенных километров.

Особенно большое значение придавалось развитию производственной базы. Строятся жилые дома, культурно-бытовые и служебно-технические здания. Вошли в строй типовые помещения для ремонта путевых машин тяжелого типа. Оснащение современными путевыми машинами позволило коренным образом изменить технологию выполнения капитального и среднего ремонта пути. Это такие машины, как укладочные краны УК 25/8, ВПР-1200, Р-2000, ПБ-01, которые позволили повысить уровень механизации при капитальном ремонте пути: в 1980 году он составил 78 процентов, на звеносборочной базе 84 процента.

С 1996 года были внедрены ресурсосберегающие технологии ремонта пути с помощью таких машин, как СЧ-600, УМ-02, состав для засорителей ПМТ, ВПР-02, Р-2000, шпальные краны МВТХ для замены шпал.

Данные технологии позволили экономно расходовать новые материалы. Повторно использовали с/годные материалы, шпалы, щебень, скрепление.

1963 год.	Путевые машины	
	УК 25/9	Хоппер-дозаторы
	ВПО-3000	ЩОМ-Д
1980 год.	УК 25/18	БМС
	ВПО-3000	ВПР-1200
	Хоппер-дозаторы	Р-2000
1996 год.	СЧ-600	Состав засорит.
	ЦМ-02	ВПР-02
	ПМГ	МВТХ
	ПБ-01	

С 1984 года ПМС-151 возглавил начальник ПМС-151 Сологуб Григорий Степанович.

За это время построены два жилых дома, которые позволили расселить из вагонов. На производственной базе построены административный корпус, депо для машин т/типа, механические мастерские, ангары, кузнечный цех. База производит сборку звеньев на ж/б шпалах на линии ХАБИИЖТ, разборку с/г решетки на линии ЗРС, оснащение козловыми кранами КДКК-10 в количестве 6 единиц.

Гл. механик Перепелицин Николай Анатольевич.

Прораб производственной базы Каширов Борис Владимирович.

Начальник ПМС-151 Сологуб Григорий Степанович





Сетевая школа передового опыта в ПМС-151, г. Пенза.

Путевая машинная станция ПМС-151

Начальники ПМС-151:

Рябых М.И.	1939 — 1941	Богданов	1958 — 1959
Спиридонов	1941 — 1953	Сасулин Е.В.	1959 — 1961
Золотницкий	1953 — 1955	Бакулин А.Т.	1961 — 1984
Крутинов	1955 — 1957	Сологуб Г.С.	1984 — н.в.
Борисов	1957 — 1958		

Главные инженеры:

Баталин Ю.А.	1952 — 1958	Богдатов Г.И.	1973 — 1986
Сасулин Е.В.	1958 — 1959	Драгунов А.И.	1986 —
Иванов И.Ф.	1960 — 1973		

Начальники отдела кадров:

Ежов Г.К., Платонов, Богдатов Г.И., Серегин Б.С., Луканин Ю.С., Тиликин В.П., Новиков В.А., Пчелинцева В.А.

Главные бухгалтеры:

Викулов М.И., Савинкин Е.П., Ракитин Н.А., Енгальчева Н.И., Бондарь З.Д., Семенова Л.Н.

Начальники технического отдела:

Лавришко А.И., Лушников Е.В., Ваняев П.Ф., Дохлов Ф.Е., Соколова Л.П., Джепецкая Т.К., Мерочкин Л.В.

Секретари партийной организации:

Рассказов А.П., Ежов Г.К., Платонов, Серегин Б.С., Луканин Ю.С., Тиликин В.П., Новиков В.А.

Председатели профсоюзной организации:

Матюшин В.Н., Миронов Н.А., Денисов А.П., Абрамова М.В., Литвинов В.П., Джепецкая Т.К., Арапов Е.И., Пчелинцева В.А., Миронов И.Н.

Главные механики:

Козлов, Маркелов К.И., Коржевский Н.Г., Богдатов Г.И., Сахонов В.М., Перепелицин Н.А.

Прорабы:

Белоногов Н.И., Матюшин В.Н., Шейкин А.П., Миронов Н.А., Федосеев В.И., Каширов Б.В., Усков Ю.С., Кулаков С.В.

Награды за труд:

Орден Трудового Красного Знамени

Глазков Федор Федорович
Залуйкин Николай Яковлевич

Орден «Знак Почета»

Косов Анатолий Петрович

Орден Трудовой Славы 1-й степени

Бакулин Алексей Тихонович

Орден Трудовой Славы 3-й степени

Шершневу Юрий Васильевич
Кувакин Александр Иванович





Медаль «За трудовое отличие»

Федосеев Владимир Иванович
Сухов Федор Михайлович
Рузляев Анатолий Николаевич
Уткина Валентина Павловна
Шахов Юрий Васильевич
Алимова Мария Сергеевна



Почетные железнодорожники:

Бакулин Алексей Тихонович
Долгушев Иван Иванович
Миронов Игорь Николаевич
Миронов Николай Алексеевич
Перепелицин Николай Анатольевич
Глазков Федор Федорович
Шейкин Александр Петрович
Сологуб Григорий Степанович

94 работника ПМС-151 награждены медалью «Ветеран труда», многие работники — юбилейной медалью «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И. Ленина».

*Сологуб Григорий Степанович,
Пчелинцева Вера Алексеевна,
10 июня 2003 года*

История развития ПМС-209, ст. Кузнецк

Путевая машинная станция ПМС-209 образовалась в ноябре 1968 года. Сначала организация размещалась в здании ПЧ-5, начинал создание ПМС-209 и до 1975 года был ее начальником Ваняев Петр Филиппович. С 1975 года по 1996 год начальником ПМС-209 был Белоногов Николай Иванович, с 1996 года начальником ПМС-209 стал Бердников Геннадий Иванович, бывший до этого зам. ПЧ-5.

Главные инженеры:

Белоногов Н.И.	1968 — 1975	Сологуб Г.С.	1980 — 1985
Мищучков Н.Г.	1975 — 1977	Подгорный Г.В.	1985 — 1986
Никонюк П.К.	1977 — 1979	Андреенков В.И.	1986 —

Помощники начальника — зам. начальника по кадрам:

Жарков Н.В., Гульшин В.Д., Принцев А.Ф., Федосеева Л.В., Рыжков В.Я.

Главные бухгалтеры:

Скворцова Р.И., Рыжкова К.С., Николаева Т.М., Бортнева Н.А.

Главные механики:

Коржевский Н.Г., Челядинов И.И.



Секретари партийной организации:

Гульшин В.Д., Принцев А.Ф., Федосеева Л.В. (с 1988 года до 1990 года — секретарь узлового парткома ст. Кузнецк), Рыжков В.Я.

Председатели профсоюзного комитета:

Волков Н.И., Дерябин В.В.

Старший инженер — начальник техотдела:

Сологуб Г.С., Бараев Р.М., Куприянов А.В.

Инженер по охране труда и технике безопасности:

Федосеева Л.В.

Прорабы:

Андреенков В.И., Принцев А.Ф., Никитин В.В., Киселев О.В., Лопатов Г.В., Кошкарковский В.Н.

Старшие дорожные мастера:

Андреенков В.И., Булычев Н.С., Кошкарковский В.Н.

**Награды:****Орден «Знак Почета»**

Голубков Анатолий Евдокимович

Сидоров Николай Васильевич

**Орден Трудовой Славы 3-й степени:**

Ганцев Владимир Михайлович

Мешалов Александр Федорович

**Медаль «За трудовую доблесть»**

Тюрин Василий Иванович

**Медаль «За трудовое отличие»**

Рахмадулин Дамир Алиевич

Рахмадулина Алия Аббясовна



Филичин Владимир Александрович

**Почетные железнодорожники:**

Белоногов Николай Иванович

Булычев Николай Степанович

Сидоров Николай Васильевич

Почетный знак Куйбышевской ж.д.

Челядинов Иван Иванович — именные часы МПС.

Именные часы Н КБШ ж.д.

Якупов Ислям Искандерович

Ганцев Владимир Михайлович

Пантелеева Галина Демьяновна

Волков Николай Иванович

Синюков Вячеслав Васильевич

Бердников Геннадий Иванович

Усачев Иван Васильевич

Знак «За безупречный труд на железнодорожном транспорте 20 лет»

Фирстов Александр Петрович





Ветераны труда ПМС-209:

Еникеев Р.К., Ергакова М.Ф., Тюрин В.И., Шамсутдинова С.Я., Одрузова Н.П., Одрузова Е.А., Одрузова Е.А., Никитин В.Т., Насмутдинов Р.Ш., Синюков В.В., Пелькин Д.М., Павлова А.Н., Хусаинов У.М., Глухова В.Х., Пантелеева Г.Д., Паль Н.Г., Паль И.Д., Синцев В.П., Рахматулина А.А., Рахматулин Д.А., Князев А.А., Синцева Н.Д., Ягудин С.Ф., Арапов Н.Я., Влоков Н.И., Бараев Ф.С., Мамадалиев Х.Т., Якупов И.И., Алексеев Н.С., Кадров Д.Х., Большакова Н.И.

*Зам. начальника ПМС-209 по кадрам Федосеева Л.В.,
15 июня 2003 года*

История Пензенской дистанции защитных лесонасаждений

Одновременно со строительством железных дорог в России встал вопрос об организации их защиты от снежных заносов в зимний период. Так еще в 1863 году на Московско-Нижегородской ж.д. для этих целей были применены деревянные щиты, устанавливаемые вдоль железнодорожного пути, которые в течение зимы неоднократно переставлялись по мере заноса снегом. В направлении Моршанск — Сызрань такие щиты начали применяться с 1874 года. Одновременно становилось ясно, что такая защита была слишком дорога и ненадежна. И уже в конце XIX века начали производиться работы по посадке древесно-кустарниковой растительности вдоль железных дорог для защиты от снежных заносов. В 20 — 30 гг. XX века на нашей дороге создано 116 га лесопосадок и 2,8 км еловых изгородей. Экономическое сравнение этих защит было в пользу живых изгородей. Для увеличения темпов создания лесопосадок стали создаваться специализированные предприятия, и 1 июля 1940 года организована Пензенская дистанция защитных лесонасаждений, с 1946 года находящаяся в составе Пензенского отделения железной дороги.

В это время посадка производилась в объеме 8 — 20 га в год, в основном вручную под меч Колесова. Уход в междурядьях производился конной тягой, а внутри рядов ручным мотыжением.

В период Великой Отечественной войны, благодаря героическому труду, патриотическому энтузиазму всего народа, для создания бесперебойного движения поездов с военными грузами из тыла к линии фронта значительно возросли и темпы создания лесопосадок, проводимых Пензенской дистанцией защитных лесонасаждений. В тяжелый военный 1943 год создано 55 га лесопосадок. С каждым годом темпы работ заметно возрастали.





*Самарцев Александр Яковлевич,
начальник Пензенской дистанции
защитных лесонасаждений,
заслуженный рационализатор
РСФСР, изобретатель, кандидат
сельскохозяйственных наук,
почетный железнодорожник.*

Учитывая важность этих работ, дистанция стала получать технику, механизировать ручной труд. Появились первые трактора СТЗ-Нати и «Универсал».

В 1948 году объем посадок составил уже 153 га, а в 1950 г. — 320 га. Активную роль в становлении дистанции сыграл Самарцев Александр Яковлевич, который возглавлял организацию с 1953 года. Энтузиаст своего дела, человек, обладающий большой работоспособностью, он всю энергию отдавал рационализаторской работе, чтобы механизировать тяжелый ручной труд в лесопосадках. В дистанции стали применять лесопосадочные машины СЛЧ-1, СЛН-1. Темпы создания посадок увеличились по сравнению с 1943 годом в 10 раз и составили в 1955 году 500 га.

В 1961 году появился первый кусторез, в 1963 — волокуша, а в 1968 году — маятниковая пила. С этого года начал использоваться полный набор механизмов для рубок ухода, включая бензопилу «Дружба». Уровень механизации к этому времени достиг 98%.

Если в 1953 году в дистанции была одна кузница с ручным горном, с дутьем в виде меха, то к 1968 году для текущего ухода за техникой создаются механические мастерские на всех участках, а на ст. Чаадаевка строятся механические мастерские по ремонту техники и механизмов и разработке новых образцов для всех 5 участков.

В 1957 году дистанция приняла участие в ВСХВ, а в 1968 — 1969 гг. и в 1985 г. — в ВДНХ.

В 1964 году ЦП МПС возложило на дистанцию проведение опытно-конструкторских работ. В этом же году руководством дороги ей присвоено почетное звание «Предприятие высокой культуры производства», а позже — «Предприятие коммунистического труда».

Темпы создания защитных лесонасаждений позволили к 1980 году полностью снять щитовую защиту.



В 1987 году Пензенскую дистанцию возглавил Горшков Виктор Никитович. Он продолжил традиции развития производства. Но основной задачей становится уже не создание новых лесопосадок, а их эксплуатация с целью сохранения защитных свойств и долговечности.

Серьезное внимание уделяется экономике производства, развитию подсобно-вспомогательной деятельности. Проведены и завершены работы по расширению оранжереи, реконструкции существующих мехмастерских, строительству и реконструкции цехов по переработке древесины.

В новых экономических условиях производится серьезная работа по самоокупаемости уходных работ, дистанция добивается получения дохода от основной и вспомогательной деятельности предприятия. Все это помогает в тяжелые перестроечные годы (начиная с 1990 г.) проводить стабильную работу и ежегодно достигать хороших финансовых показателей.

Пензенская дистанция защитных лесонасаждений неоднократно занимала классные места и награждалась свидетельствами победителя в отраслевых министерских и дорожных соревнованиях. На базе дистанции проводились мероприятия по обмену опытом и обучению кадров передовым методам работы.

Успехи, достигнутые дистанцией, были бы невозможны без опытных кадров, работающих в разные годы. Заместителем начальника дистанции работал Родионов А.Я. Финансовую службу в дистанции возглавляла Турукина Л.А., бухгалтером-кассиром работала Кузьмина З.В., инженерную службу возглавляли: Сидоренко В.С., Плеханова П.М., Дорофеев Н.И., Ефимычева Н.С.

Кадровые вопросы вели: Степанова А.П., Овчинникова Т.П., Копняк О.Н.

Производственные участки возглавляли: Сидоренко Г.С., Томкин А.С., Скоромолов О.Н., Емельянов К.М., Макарычев М.Т., Логутов А.А., Ермаков Н.П., Прокудин И.В., Ильин П.Ф., Новиков В.С., Десятников И.М., Кудяева Е.С., Бессонова О.В.

Внесли свой вклад в становление лесополос мастера: Ежов В.Н., Серов А.П., Смирнов А.Н., Пушкина Е.С., Кондратьева М.И., Макарычев Н.И., Рыбаков Н.В., Кормишин Н.Я., Варламов Г.С., Куропова З.М., Стрижкова Н.Т., Коровин П.Н., Ермаков А.Н., Ильина С.Г., Павлов В.И., Колесников С.В., Васина В.А., Фаюстова М.Г., Савина Ю.В.

Техническую политику в дистанции осуществляли Власенко А.Г., Барышев Е.П., Шабает Г.П.

Успехи дистанции в механизации технологических процессов были бы невозможны без сплоченного коллектива рационализаторов, возглавляемых заслуженным рационализатором РСФСР Самарцевым А.Я. Это Порядин Н.Д., Колбанов А.А., Николаев Н.И., Клянин Н.М., Власенко А.Г., Барышев Е.П.



С помощью рационализаторов удалось изготовить, довести до рабочего состояния и внедрить на всех участках такие механизмы, как кусторез, волокуша, маятниковая пила, кусторез-измельчитель, что позволяло проводить уходные работы за лесопосадками с большой экономией финансовых средств. А работали на этих агрегатах и добивались хороших результатов передовики производства: механизаторы Филькин М.А., Металин С.Е., Христофоров П.С., Никитин Д.Ф., Сурков Н.А., Хохлов А.И., Спиридонов Е.И., Сурков Н.И., Журкин Н.П., Андреев С.С.; рабочие Степанов Н.П., Стрелкова Т.Г., Воробьева А.И., Тырина М.С, Медушонкова Е.М., Бенина М.П., Фоканова А.Н. и многие другие, которых просто нет возможности всех перечислить.

В настоящее время Пензенская дистанция защитных лесонасаждений имеет на балансе 4888,2 га лесопосадок, 764,7 га естественных лесов, ими ограждено 657,6 км железнодорожных путей.

Количество работающих составляет 85 чел, в т.ч. 20 чел на ПВД. В наличии имеется 20 тракторов, 3 автомашины и много другой с/х техники.

Задача дистанции, как и прежде — защищать путь от снежных заносов и других неблагоприятных факторов, а также ограждать окружающую среду от неблагоприятных факторов, возникающих в связи с перевозимыми железнодорожным транспортом различными грузами, с чем коллектив дистанции успешно справляется.

С 1962 по 1972 год на дистанции производительность труда увеличилась вдвое. Все тракторные механизмы: кусторезы, волокуши, маятниковые пилы, косилки для стрижки, трелевочные приспособления стали изготавливать силами дистанции. В дальнейшем эти механизмы получили распространение не только на Куйбышевской, но и на других железных дорогах.

В августе 1968 года на Пензенской дистанции защитных лесонасаждений проводилась сетевая школа передового опыта. Представителям 26 железных дорог была показана серия машин, позволяющих комплексно механизировать работы. Снятый на дистанции научно-популярный фильм «Механизированные рубки в защитных лесонасаждениях» и брошюры А.Я. Самарцева «Дорогам — зеленые заслоны» и «Механизация лесокультурных работ» позволили широко распространить передовой опыт дистанции на дороге.

Заслуги коллектива Пензенской дистанции защитных лесонасаждений отмечены дипломом Всесоюзной сельскохозяйственной выставки 1957 года и Выставки достижений народного хозяйства 1968 года. Тридцать ее работников награждены серебряными и бронзовыми медалями ВСХВ и ВДНХ.

*Горшков Виктор Никитович,
20 марта 2003 года*



***История
развития
локомотивного
хозяйства
Пензенского
отделения
дороги***

Локомотивный отдел НОДТ-1

Пензенское отделение дороги при паровозной тяге имело 73 грузовых паровоза и 18 пассажирских. При переходе на тепловозную тягу отделение дороги имело 160 тепловозов.

При переходе на электровозную тягу отделение дороги имело приписных 207 электровозов, 40 маневровых тепловозов, на участке Пенза — Ряжск 60 грузовых тепловозов.

Отделение дороги имеет два восстановительных поезда, пожарный поезд, грузоподъемные краны и другую железнодорожную технику.

Начальники локомотивного отдела:

Вачеберидзе Г.С.	1946 – 1948	Рудаков Б.М.	1969 – 1974
Томин Н.Ф.	1948 – 1956	Маслялко Б.Т.	1974 – 1999
Самсонов П.Ф.	1956 – 1958	Алексин Н.А.	1999 – 2001
Рудаков Б.М.	1958 – 1968	Каблов В.П.	2001 – 2002
Устинов Ю.А.	1968 – 1969	Родионов Г.Н.	2002 –

Заместители начальника отдела:

Гусев В.П.		Казанцев В.Г.	1974 – 1976
Шипенцов М.А.		Чиков В.А.	1976 – 1998
Тюжиков В.М.		Алексин Н.А.	1998 – 1999
Лебедев В.С.		Маслялко Б.Т.	1999 – 2000
Немцов В.В.		Литвинов А.Е.	2000 – 2001
Малофеев П.И.	1962 – 1963	Кабацкова А.	2001 –
Маслялко Б.Т.	1963 – 1974		

*Маслялко Борис Тихонович,
5 октября 2003 года*

Локомотивное депо Пенза-I им. Ухтомского — ТЧ-2

Депо на станции Пенза-I было открыто 19 ноября 1873 года.

Ведущее паровозное депо Пенза-I обслуживало участок отделения Пачелма — Кузнецк. С увеличением грузопотока на участке начальник депо Борис Михайлович Рудаков сделал перерасчет и предложил отменить толкачи Кузнецк — Пенза. С вводом мощных паровозов ФД А.Г. Гринюк, комиссар паровозной колонны имени Государственного Комитета Обороны 1942 года, почетный железнодорожник, первым провел спаренный поезд.

В 30-40 годы в СССР широко развернулось стахановское — кривоносое движение за увеличение производительности труда. В первых рядах соревнующихся шел В.В. Китаев, он был награжден знаком «Отличный паровозник», а также А.И. Иващенко, Л.М. Соколов, комсомольцы-стахановцы Г. Горбань, Б. Невзоров, Н. Базарнов. Впоследствии движение перешло в социалистическое соревнование.

Много сил вложили работники депо в помощь фронту. Они организовали строительство бронепоездов. За строительство бронепоезда «Смерть фа-





Начальник восстановительного поезда В.Н. Шиндин, ревизор по безопасности движения В.Г. Казанцев, начальник локомотивного отдела Б.Т. Маслялко транспортируют паровоз на постамент по ул. Луначарского, г. Пенза.

шизму» слесарь депо В.Д. Мельников награжден медалью «За отвагу». Много работников ушли на фронт. Работник депо А.М. Иванников, участвовал в боях за Ленинград, за Сталинград, на Дону, Украине, Прибалтике, награжден двумя орденами Красной Звезды, орденами Отечественной войны 1-й и 2-й степени, орденами Славы 2-й и 3-й степени, медалями «За отвагу», «За оборону Ленинграда», «За оборону Сталинграда» и др.

В послевоенный период на Пензенском отделении произошли коренные изменения в локомотивном хозяйстве. Паровозное депо Пенза-I обслуживало участок отделения Пенза — Пачелма и Пенза — Кузнецк, паровозное депо Пенза-III обслуживало участок Пенза — Рузаевка. Все сформированные на станции Пенза-III составы на Кузнецк передавались передачами на станцию Пенза-II.

С вводом тепловозов и электровозов тяговые плечи изменились, так как в 1959 году участок Ряжск — Пачелма передан Пензенскому отделению дороги, депо Моршанск перешло на тепловозную тягу обслуживать участок Ряжск — Пенза. Депо станции Пенза-III с переходом на электровозную тягу обслуживало участок Пенза — Сызрань, с переходом участка Кузнецк — Сызрань вновь созданному Сызранскому отделению дороги депо Пенза-III обслуживает участок Пенза-III — Кузнецк. Электровозы пошли по большому кольцу



Пенза — Кропачево. На станции Кузнецк построен дом отдыха локомотивных бригад. Участок Пенза — Рузаевка с переходом на электровозы передан локомотивному депо Рузаевка.

Ведущее паровозное депо Пенза-I перешло во вспомогательное хозяйство отделений дороги. Оно стало специализироваться на ремонте всех паровозов и грузоподъемных кранов Пензенского отделения дороги, а также заниматься эксплуатацией маневровых локомотивов как на узле, так и на отдаленных станциях, в других предприятиях отделения дороги, в ПМСах на капитальном ремонте пути и других видах работ, в выполнении работ восстановительными поездами. Машинисты и работники прошли курсы переподготовки и получили права на вождение тепловозов и электровозов, перейдя в основном на работу в локомотивное депо Пенза-III. Поэтому количество рабочих в депо Пенза-I уменьшилось.

Я, Спирин Владимир Ефимович, работал в депо 35 лет (1953 — 1988 годы), за это время практически знаю и помню, как технически перевооружалось депо. Во-первых, главным направлением было внедрение, замена маломощных паровозов серий Ов, Щ, Н, К, С, Э и других, на более мощные по тем временам паровозы серий Эр, Су, Еа, Л и ПЗ6. Тем самым повышалась производительность труда, возрастали грузовые и пассажирские перевозки, внедрялись передовые методы труда, шло увеличение веса грузовых поездов, повышение скоростей движения поездов и их время движения, в результате чего добивались высоких экономических показателей.

Во-вторых, велась работа над повышением технического уровня ремонта паровозов. Оснащали цеха новым станочным оборудованием, грузоподъемными механизмами, кран-балками, электротельферами и другими приспособлениями. В механическом цехе все станочное оборудование с трансмеханического (трансмиссионного) общего привода было подключено индивидуально на электропривод-электродвигатель.

В-третьих, работали над созданием условий для работы в самих помещениях, в цехах, безопасных условий труда и санитарной гигиены на рабочих местах: освещение, приточно-вытяжные устройства, отопление, замена оконных рам, замена перекрытий и другие виды условий по технике безопасности на производстве. Затем было построено новое бытовое двухэтажное здание, где были размещены раздевальные комнаты, здравпункт, зубной кабинет, душевые помещения. Все делалось для улучшения условий для работников локомотивного депо. Самое ценное — для своих рабочих было построено четыре двухэтажных кирпичных жилых дома, 16-квартирных, по горьковскому методу.

Много было сделано по замене технического оборудования на самих паровозах. 100% замена старого на новые средства — воздушные компаунд-насосы, воздухораспределители, тормозные краны машиниста, автосцепки с крюкового-винтового сцепления и двухзвенных цепей и многое другое. А для обеспечения безопасности движения поездов оборудовали паровозы АЛСН — автоматической локомотивной сигнализацией и поездной радиосвязью.



Все старые паровые грузоподъемные краны ПК-6 и ПК-15 были заменены на новые, грузоподъемные краны — дизель-электрические КДЭ 15- и 25-тонные.

К этому надо было привыкнуть, обучить работе, эксплуатации и ремонту машинистов, помощников машинистов и слесарей.

Последнее – это реконструкция депо на тепловозный парк.

В 1998 году депо Пенза-I объединили с депо Пенза-III.

К 100-летию депо, в 1973 году, ему было присвоено имя революционера А.В. Ухтомского, работавшего в депо в 1893 — 1895 годах и проживавшего рядом на улице, в настоящее время носящей его имя — улица Ухтомского.

Начальники локомотивного депо Пенза-I — ТЧ-1:

Морозов Д.С., Беляев П.В., Рудаков Б.М., Самсонов П.Ф., Радченко А.Ф., Исаков А.В., Татаров М.Н., Сальников А.В., Красильников Т.М., Кузькин П.Н.

Главные инженеры – первые заместители начальника:

Сас А.Л., Пахалин И.В., Колокольников С.В., Маликов Б.С.

Заместители начальника депо:

Пахалин И.В., Журкин И.В., Устинов Ю.А., Исаков А.В., Рожков В.А., Спирин В.Е., Индисов В.М.

Начальники отдела кадров:

Сикерин Н.А., Сенцова О.Г.

Главные бухгалтеры:

Тесемникова Н.И., Рожков Г.Н., Дихтярева О.Д.

Начальники технического отдела:

Панфилов Н.П., Шовдин В.П., Тарусов Н.Ф.

Секретари партийной организации:

Скворцов Н.В., Шитов А.П., Фадеев А.М., Тарусов Н.Ф.

Председатели профсоюзной организации:

Кайманов В.П., Трунченков Н.Г.

Начальник цеха:

Горсткин Г.Е.

Машинисты инструкторы:

Буланов И.И., Иващенко А.И., Пименов Н.П.



Работники депо имеют почетные звания и награды:

Филиппов В.Т. — депутат Верховного Совета РСФСР первого созыва, делегат XVIII съезда ВКП(б), почетный железнодорожник.

Жуков В.Е. – Герой Советского Союза, почетный железнодорожник.

Драгунов И.П. – Герой Советского Союза.



Награждены орденом Ленина:

Бакулин А.С.

Быстров Н.А.



Иващенко А.И.
Мосолов А.А.
Морозов Д.С.
Потехин Н.А.
Семисаженков А.В.
Филиппов В.Т.



Орденом Октябрьской Революции:

Ежов А.И.



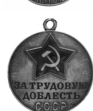
Орденом Трудового Красного Знамени:

Поликарпов В.И.
Штурмин Ю.В.,
Иващенко А.И.
Меркулов Н.Ф.



Орденом «Знак Почета»:

Ноев В.К.
Кайманов В.П.



Медалью «За трудовую доблесть»:

Долгих М.В.
Орлов К.Ф.
Юрков И.В.



Медалью «За трудовое отличие»:

Баженов А.С.
Быстров Н.А.
Второв А.Е.
Юрков И.В.

Многие работники депо Пенза-I награждены орденами и медалями за боевые заслуги в Великой Отечественной войне и за трудовую доблесть в 1941 – 1945 гг.

В апреле 1970 года 67 лучших производственников были награждены юбилейной медалью «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И. Ленина», многие работники депо получали Почетные грамоты, заносились на Доску Почета. Коллективу депо Пенза-I по итогам работы 1969 года было присуждено переходящее Красное знамя МПС и ЦК профсоюза железнодорожного транспорта. Присуждались переходящие Красные знамена Пензенского отделения дороги.

Многие работники депо награждены медалью «Ветеран труда». Заслуженный авторитет среди товарищей завоевал Александр Соенко за активное участие в соревнованиях по городкам, в августе 1956 года стал чемпионом РСФСР по этому виду спорта. Ему первому в Российской Федерации присвоили звание заслуженного тренера по городошному спорту.

*Спирин Владимир Ефимович,
25 августа 2003 года.*





*Открытие памятника-паровоза по ул. Луначарского, г. Пенза.
У микрофона первый секретарь Железнодорожного райкома КПСС В.И. Симанов,
слева начальник Пензенского отделения дороги В.С. Мышенков,
справа Герой Социалистического Труда Н.Р. Колобов.
1985 год.*

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от 16 ноября 1977 г. № 577
г. Москва

**О присвоении имени Ф.Э. Дзержинского локомотивному депо
Пенза-III Куйбышевской, ордена Ленина, железной дороги.**

Совет Министров РСФСР постановляет:

Принять предложение Пензенского обкома КПСС, Пензенского облисполкома и Министерства путей сообщения о присвоении имени Феликса Эдмундовича Дзержинского локомотивному депо Пенза-III Куйбышевской, ордена Ленина, железной дороги и впредь именовать его - локомотивное депо Пенза-III имени Ф. Э. Дзержинского.

Председатель
Совета Министров РСФСР

М. Соломенцев

Управляющий делами
Совета Министров РСФСР

И. Смирнов



Развитие локомотивного депо станции Пенза-III с 1946 года

За годы войны 1941 – 1945 гг. паровозный парк сильно сократился, поэтому перед работниками депо Пенза-III была поставлена задача по обеспечению перевозок за счет приведения в действие неиспользованных резервов, в частности, повышения производительности труда и увеличения сроков службы механизмов и деталей паровозов. В 1947 году в депо поступили паровозы серии Еа. Передовые машинисты-лунинцы депо И.И. Зубков, А.А. Увеночкин, А.П. Пияйко и другие доказали, что норма пробега паровозов между подъемочными ремонтами устарела. Экономисты подсчитали, что увеличение пробега между подъемочными ремонтами на 10 – 15 тысяч км по Пензенскому отделению позволит получить экономию не меньше 500 – 600 тысяч рублей в год. Исходя из этого основания в социалистических обязательствах на первую послевоенную пятилетку было принято направление:

1. Пятилетнее задание по пробегу паровозов выполнить за 4 года.
2. Увеличить пробег паровозов между обточками до 80 тысяч км, меж-промывочный пробег до 8 тысяч км.
3. Закончить пятилетнее задание по пробегу 400 тысяч км без постановки паровозов в средний ремонт.
4. Промывочный ремонт выполнять лунинскими методами – силами паровозных бригад.
5. Обеспечить экономию топлива не менее 3% и экономию по хозрасчету за пятилетку не менее 50 тысяч рублей по каждому паровозу.

Особенно ценным в послевоенный период было движение пятисотников, позволявших увеличить среднесуточный пробег паровозов с 205 до 400 – 500 и более. Коллектив депо поддержал обращение 35 московских предприятий по сверхплановым накоплениям. Борясь за экономию и удешевление себестоимости перевоза, большинство паровозных бригад имели экономию по хозрасчету от 200 до 300 рублей на каждый паровоз.

В октябре 1950 года депо получило новые мощные паровозы серии Л. Бригады быстро освоили новую технику. В ходе своего развития в пятидесятые годы, движение пятисотников переросло в движение тяжеловесников — скоростников.

Благодаря творческой инициативе и возросшему мастерству машинистов появилась возможность при пересмотре общественных графиков движения практически ежегодно устанавливать новые, более прогрессивные нормы веса и скорости движения поездов. Соревнование за увеличение полезной работы локомотива обогатилось новым содержанием – оно было направлено на улучшение конечного показателя – производительности локомотива в тонно-км брутто. Эта проблема стала актуальной в связи с внедрением новых, более прогрессивных видов тяги.

К концу 1956 года все грузовые перевозки на участке Пенза – Ртищево стали осуществляться тепловозами, а годом раньше началась интенсивная работа по строительству нового депо, заготовительного цеха и бытового корпуса.



Паровозные бригады с 1957 года стали обслуживать участок Пенза – Кузнецк. Период реконструкции депо совпал с решением МПС о внедрении тепловозной тяги на Пензенском отделении на базе депо Пенза-III. Благодаря принятым мерам депо своевременно подготовилось к приему тепловозов. Первые тепловозы прибыли в конце декабря 1957 года.

В первый рейс на участке Пенза – Кузнецк тепловоз ТЭ-3-2972 вывела локомотивная бригада под руководством машиниста Ю.Б. Александровского.

В 1960 году была внедрена прогрессивная сменная езда. Институт старших машинистов был ликвидирован. Тепловозы стали эксплуатироваться по большому кольцу. В 1961 году производительность труда выросла на 9% по сравнению с 1960 годом, средний вес поезда вырос на 15%, выработка на одного рабочего на 20% и выше. Для того, чтобы добиться таких показателей, потребовались поиски, напряженная учеба всего коллектива. В это время тепловозные бригады обслуживали грузовые и пассажирские перевозки на участках Пенза – Рузаевка, Пенза – Пачелма, Пенза – Октябрьск. Эксплуатация – это только одна сторона деятельности депо. Важно было быстро и надежно отремонтировать тепловозы. Здесь, в ремонтных цехах, было широкое поле деятельности для комплексной механизации и автоматизации производственных процессов. В 1960 году был проведен общественный смотр механизации трудоемких процессов. К этому времени было завершено строительство цехов: большого периодического ремонта тепловозов, аппаратного и инструментального отделения по ремонту аккумуляторных батарей с их подзарядкой, котельной, кладовой и красного уголка.

Были созданы общественный отдел кадров, общественное нормировочное бюро, общественные советы колонн локомотивных бригад, советы общественных инспекторов по безопасности движения поездов, совет наставников. Коллектив депо стал работать под девизом «Делать больше сегодня – это значит завтра иметь больше».

Комплексные бригады по ремонту тепловозов перешли на общий наряд. Заработок стал распределяться с учетом квалификационного разряда работников. Был введен порядок о владении смежными профессиями.

В 1964 году коллектив депо провел еще одну реконструкцию на базе электрификации. В короткий срок получили новую квалификацию машиниста электровоза, а работники депо профессию электровозник: слесари-ремонтники, командный состав.

Первый поезд электровозом серии ВЛ-8 на участке Пенза – Кузнецк провел машинист Чернышев Ю.Г.

В 1964 году было закончено строительство цеха профилактического ремонта электровозов, в 1965 году — пункта технического осмотра на 6 стойл с бытовым корпусом. В 1968 году завершено строительство ПТО с бытовым корпусом на станции Пенза-I.

Пензенский узел стал пунктом стыкования двух родов тока: постоянного и переменного. Поэтому были проведены большие и сложные работы по пуску уникального комплекса технического осмотра электровозов двух родов тока, комплекса экипировки и пескоснабжения электровозов. Учитывая, что работа элект-



ровозов на участке Пенза – Кузнецк сдерживала рост производительности труда, было решено освоить обслуживание удлиненного участка Пенза – Октябрьск.

В 1968 году депо начало освоение и ремонт более мощных электровозов серии ВЛ-10, а затем ВЛ-10-У.

В декабре 1970 года было начато строительство пятистойлового ПТО и бытового корпуса с учебными кабинетами и конференц-залом на 300 посадочных мест.

В то же время вводится в действие не имеющее аналогов в мире и России песочное хозяйство, где процесс приготовления сухого песка полностью механизирован и автоматизирован. Весь процесс контролируется электронной системой.

Министр путей сообщения своим приказом обязал руководителей всех депо внедрить это изобретение. В 1975 году в целях повышения производительности труда было внедрено обслуживание маневровых тепловозов в одно лицо.

Для закрепления практических навыков в эксплуатации электровозов, тепловозов в депо установлены тренажеры электровозов ЧС-2, ВЛ-10, тепловозов 2ТЭ-10-У. В конце 1978 года в депо было 128 машинистов первого и второго классов, 104 помощника машиниста имели право самостоятельного управления локомотивами.

В депо регулярно проводились школы передового опыта ремонта, механизации и автоматизации производственных процессов, повышения уровня безопасности движения поездов и улучшения условий труда и отдыха локомотивных бригад. В 1974 году проведена сетевая школа «Передовой опыт ремонта и технического обслуживания локомотивов». В 1976 году — «Опыт использования новых средств обучения локомотивных бригад на тренажерах и повышения уровня безопасности движения поездов». В 1985 году — «Опыт использования гимнастических комплексов в снижении отрицательных воздействий гиподинамического фактора на здоровье, выбор рациональной диеты питания и методы оздоровления работников депо в санатории-профилактории «Жемчужина».

С 1973 года коллектив депо с честью оправдывает высокое звание «Предприятие высокой культуры производства».

В 1977 году депо присвоено звание «Локомотивное депо Пенза-III им. Ф.Э. Дзержинского». В ознаменование этого события в 1979 году было сооружено мозаичное панно.

В 1979 году депо было удостоено звания «Предприятие гарантированной безопасности движения поездов».

В 1984 году создается цех электроники, что позволило успешно выполнить программу подготовки приписного парка электровозов для работы по системе многих единиц.

6 апреля 1988 года был проведен поезд длиной 400 осей на участке Пенза – Октябрьск.

В 1963 году был создан музей боевой и трудовой славы депо.

В 1996 году локомотивное депо Пенза-III отмечало 100-летний юбилей своего существования. За минувшее столетие совершенствовалось произ-



водство, неуклонно повышался интеллектуальный и образовательный уровень, обогащались трудовые традиции, сегодня в депо трудится пятое поколение локомотивщиков.

Делегаты съездов КПСС:

А.Н. Вишневский – Герой Социалистического Труда, делегат XXI съезда КПСС, почетный железнодорожник, почетный гражданин города Пенза.

Н.В. Скворцов – делегат XXII съезда КПСС, почетный железнодорожник.

В.Т. Фролов – делегат XXIII съезда КПСС, почетный железнодорожник, почетный машинист депо.

А.П. Тарасов – Герой Социалистического Труда, делегат XXIV съезда КПСС, почетный железнодорожник, почетный гражданин города Пензы.

В.К. Бучинский – делегат XXV съезда КПСС, заслуженный работник транспорта Российской Федерации, почетный железнодорожник.

Н.П. Фетисов – делегат XXVI съезда КПСС, заслуженный работник транспорта Российской Федерации, почетный железнодорожник.

А.Д. Хламов – делегат XXVII съезда КПСС, делегат XVI съезда ВЛКСМ, почетный железнодорожник.

Делегаты съездов ВЛКСМ:

А.Н. Антошкин – делегат XIV съезда ВЛКСМ.

Ю.Н. Скворцов – делегат XV съезда ВЛКСМ.

В.В. Берняков – делегат XVII съезда ВЛКСМ.

А.Д. Шитов – делегат XVIII съезда ВЛКСМ.

А.Н. Ковалев – делегат XIX съезда ВЛКСМ.

В.Г. Жериков – делегат XX съезда ВЛКСМ.

С.М. Журавлев, Е.А. Перевезенцев – делегаты съездов профсоюза.

Н.А. Арыкин – делегат Всесоюзного совещания железнодорожников в Кремле в мае 1962 года.

Н.В. Чупаков, В.Д. Конин – делегаты съезда железнодорожников России в мае 1996 года.

За оснащение новыми технологическими линиями и технологиями начальник депо Г.И. Штейнберг награжден серебряной медалью ВДНХ СССР. Начальник локомотивного отдела Б.М. Рудаков и главный инженер депо Ю.А. Устинов награждены бронзовыми медалями ВДНХ СССР.

За разработку изобретения автоматического приготовления и подачи сухого песка на локомотивы Г.И. Штейнберг, А.Н. Шумилин, Н.Н. Серов получили патент изобретателей. Устройство для заливки смазки, сконструированное Ф.Ф. Денисовым, запатентовано как изобретение.

В локомотивном депо развит спорт, коллектив имеет заслуженных спортсменов: мастер спорта СССР Ю.С. Горбунов, мастер спорта СССР В.И. Безыкорнов, мастера спорта П.И. Ковалев, И.Ф. Чуйков, а также спортсмены-разрядники.

Депо Пенза-III имеет стадион «Локомотив», а также санаторий-профилакторий «Жемчужина» в живописном месте Ахун.



На комсомольской работе зарекомендовали себя хорошими организаторами среди молодежи Ю. Щеголихин, Г. Святлов, А. Федулов, Н. Смагин, А. Морозов, А. Стяжков, Б. Терентьев, А. Климухина, В. Каблов, И. Куликов, А. Юшин, С. Бородин.

Начальники локомотивного депо Пенза-III:

Морозов Д.С.	1940 – 1957	Алексин Н.А.	1992 – 1998
Устинов Ю.А.	1957 – 1960	Каблов В.П.	1998 – 2001
Штейнберг Г.И.	1960 – 1987	Митюков А.А.	2001 –
Кузнецов В.Г.	1987 – 1992		

Главные инженеры – первые заместители начальника:

Пахалин И.В.	– 1960	Лысенко Н.Н.	1991 – 1997
Устинов Ю.А.	1960 –	Мальцев М.П.	1997 – 2003
Рыбаков Н.Е.	– 1991		

Заместители начальника депо по эксплуатации:

Миронов Г.А.		Козлов В.М.	1992 – 1995
Миронов Е.А.	– 1983	Литвинов А.Е.	1995 –
Алексин Н.А.	1983 – 1992		

Заместители начальника депо по ремонту:

Коновалов В.А.	1957 – 1960	Каблов В.П.	1987 – 1991
Рыбалкин С.В.	1960 – 1963	Чех В.Н.	1991 – 1995
Колокольников С.В.	1963 – 1967	Лавров В.С.	1995 –
Гоштынар Н.П.	1967 – 1969	Чупаков Н.В.	
Громов Ю.Н.	1969 – 1987		

Заведующий локомотивными бригадами:

Шокоров П.Н.

Заместитель начальника по строительству:

Виничик В.Л.

Заместители начальника депо по снабжению:

Гоштынар Н.П., Рыбаков В.Д., Штейнберг Г.И., Шумилин А.Н., Сенин С.И.

Заместители начальника депо по кадрам:

Новичков В.Е., Сдатчиков В.Д., Морозов А.П., Мысин В.С., Терентьев Б.А., Тельянова Н.А.

Главные бухгалтеры депо:

Полякова М.И., Аношин П.Г., Пушкова Т.Н., Толбин И.В., Ульянов И.Ю.

Секретари партийной организации:

Маркелов А.Н., Терентьев Б.А.

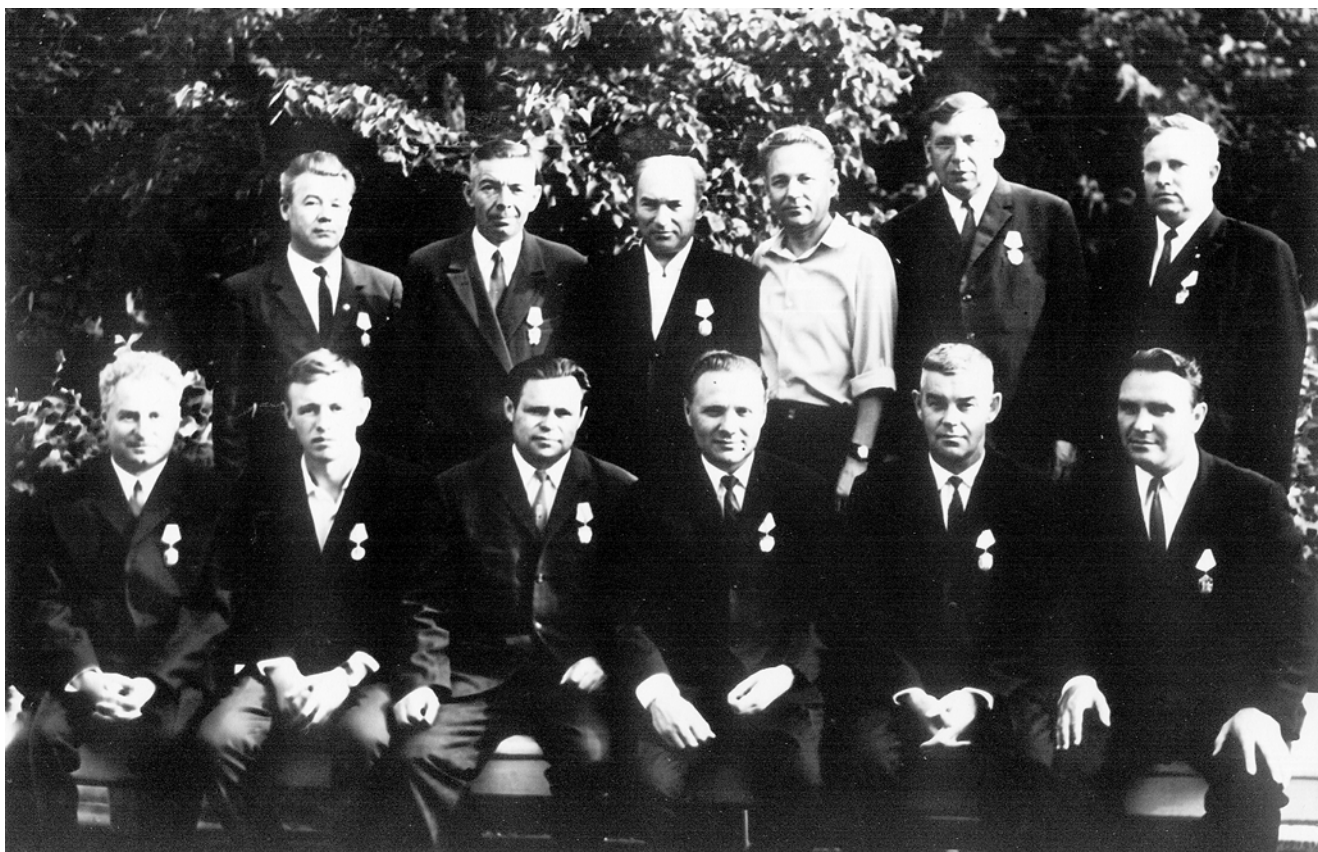
Председатели профсоюзной организации:

Сас П.Л., Терентьев Б.А., Смагин Н.С.

Старшие машинисты-инструкторы:

Ерохов А.Н., Александровский Ю.Б., Рахуба И.Л., Бучинский В.К., Фролов В.Т., Тарасов А.Н., Фитясов Н.П., Хламов А.Д., Григорьев В.М., Арыкин Н.А., Кузнецов В.Г., Скворцов Ю.Н., Кошелев Г.Н., Поверенев С.В., Марков Г.М. и др.





*Начальник Пензенского отделения дороги М.Д. Воропаев и председатель Пензенского райпрофсожа Н.И. Безруков среди работников локомотивного депо Пенза-III после награждения орденами и медалями СССР.
Первый слева: Г.И. Штейнберг, третий слева — Н.И. Безруков, М.Д. Воропаев, В.К. Бучинский, машинист-инструктор, заслуженный работник транспорта. 1974 год.*

Награды коллектива депо за трудовые успехи

За период освоения прогрессивных видов тяги коллектив депо становится одним из крупнейших по объему выполняемых работ и одним из передовых по общему уровню производства, неоднократно выходил победителем в социалистическом соревновании. Об этом свидетельствуют награды, которыми он был удостоен за трудовые успехи и активную общественную деятельность.

1. Коллективу депо переданы на вечное хранение:

Красное знамя Железнодорожного РК КПСС и райисполкома в честь 50-летия Советской власти, 1967 год;

Красное знамя ГК ВЛКСМ за большие успехи по достойной встрече 50-летия ВЛКСМ, 1968 год;

Красное знамя обкома КПСС, облисполкома, облсовпрофа, обкома ВЛКСМ за досрочное выполнение народнохозяйственного плана, 1973 год;

2. Переходящее Красное знамя МПС и ЦК профсоюза рабочих железнодорожного транспорта и транспортного строительства за:

III квартал 1964 года IV квартал 1976 года

II квартал 1965 года II квартал 1978 года

I, III кварталы 1971 года II квартал 1983 года

IV квартал 1973 года IV квартал 1986 года

3. II место и 2 денежная премия МПС и ЦК профсоюза рабочих железнодорожного транспорта и транспортного строительства за II квартал 1977 года.

4. III место и 3 денежная премия МПС и ЦК профсоюза железнодорожного транспорта и транспортного строительства за:

IV квартал 1967 года III квартал 1983 года

IV квартал 1968 года IV квартал 1984 года

I квартал 1980 года

5. Переходящее Красное знамя обкома КПСС, облисполкома, облсовпрофа, обкома ВЛКСМ за IV квартал 1983 года.

6. Переходящее Красное знамя горкома КПСС и горисполкома за:

III квартал 1983 года

I квартал 1987 года

7. Переходящее Красное знамя райкома КПСС и райисполкома за:

IV квартал 1967 года II квартал 1978 года

I квартал 1968 года I квартал 1980 года

III квартал 1971 года III квартал 1983 года

IV квартал 1973 года I квартал 1984 года

I, II кварталы 1974 года I квартал 1987 года

IV квартал 1976 года

8. Переходящее Красное знамя Пензенского отделения и райпрофсоюза за: июнь, август, сентябрь 1983 года; март 1984 года; декабрь 1986 года.

9. Свидетельство обкома КПСС, облисполкома, облсовпрофа, обкома ВЛКСМ о занесении на областную Доску Почета за: II квартал 1971 года; год – 1973 год; IV квартал 1976 года; II квартал 1983 года; год – 1983 год.



10. Свидетельство горкома КПСС и горисполкома о занесении на городскую Доску Почета за III, IV кварталы 1983 года.

11. Свидетельство райкома КПСС и райисполкома о занесении на районную Доску Почета за: III, IV кварталы 1967 года; I квартал 1968 года; I, II, III кварталы 1971 года; I, II, III кварталы 1973 года; I, II кварталы 1974 года; III квартал 1975 года; IV квартал 1976 года; II квартал 1977 года; I квартал 1978 года; III, IV кварталы 1983 года; I, IV кварталы 1984 года; I квартал 1987 года.

12. Свидетельство горкома КПСС и горисполкома о занесении в городскую Книгу трудовой славы в связи с 50-летием Великой Октябрьской социалистической революции.

13. Свидетельство горкома КПСС и горисполкома о занесении в городскую Книгу трудовой славы девятой пятилетки в честь 50-летия образования СССР.

14. Свидетельство горкома КПСС и горисполкома о занесении в городскую Книгу трудовой славы одиннадцатой пятилетки за IV квартал 1983 года.

15. Свидетельство Железнодорожного РК КПСС и райисполкома о занесении в Книгу трудовой славы в честь XXIV съезда КПСС, 1971 год.

16. Свидетельство Пензенского отделения и райпрофсожа о занесении в «Ленинскую тетрадь» по достойной встрече 110-й годовщины со дня рождения В.И. Ленина, 1980 год.

17. Диплом Пензенского отделения и райпрофсожа о занесении в Книгу трудовой славы в честь Всесоюзного Дня железнодорожника, 1983 год.

18. Свидетельство ЦК ВЛКСМ о занесении в Летопись комсомольской славы, 1972 год.

19. Вымпел ЦК ВЛКСМ за большие заслуги по достойной встрече XXIV съезда КПСС, 1971 год.

20. Почетная грамота ЦК ВЛКСМ в связи с 50-летием Всесоюзного Ленинского Коммунистического Союза Молодежи, 1968 год.

21. Почетная грамота Комитета народного контроля СССР за активную работу и осуществление контроля за выполнением планов и заданий 9-й пятилетки, 1976 год.

22. Диплом горкома КПСС и горисполкома по благоустройству города за I квартал 1975 года.

23. Почетная грамота Управления Куйбышевской железной дороги и дорпрофсожа за помощь в проведении санитарно-оздоровительного мероприятия в связи с 50-летием Советского Красного Креста, 1968 год.

24. Благодарственное письмо райкома КПСС и райисполкома о подготовке подшефной школы №46 к новому учебному 1984 – 1985 году для работы в условиях реформы.

25. Почетная грамота Пензенского отделения и райпрофсожа за участие в подготовке пионерского лагеря, 1970 год, 1973 год.

26. Диплом II степени ВЦСПС за успехи в культурно-массовой работе и смотре красных уголков, 1962 год.



27. Почетная грамота дорпрофсожа за дорожный смотр художественной самодеятельности, 1964 год, 1965 год.

28. Почетная грамота райкома КПСС за активную работу по пропаганде средствами наглядной агитации, 1971 год.



Работники, удостоенные высокого звания

1. Павлушкин Н.С. – Герой Советского Союза;
2. Вишневский А.Н. – Герой Социалистического Труда;
3. Тарасов А.П. – Герой Социалистического Труда;
4. Бучинский В.К. – заслуженный работник транспорта Российской Федерации;
5. Григорьев В.М. – заслуженный работник транспорта Российской Федерации;
6. Фетисов Н.П. – заслуженный работник транспорта Российской Федерации;
7. Штейнберг Г.И. – заслуженный работник транспорта Российской Федерации;

Кавалеры государственных наград:

Орден Ленина

- | | |
|-----------------|-----------------|
| Бучинский В.К. | Фролов В.Т. |
| Вишневский А.Н. | Хамец В.А. |
| Испольнов В.В. | Чесноков А.П. |
| Рахуба И.Л. | Ярославцев В.С. |
| Тарасов А.П. | |

Орден Октябрьской Революции

- Егорычев А.И.
Симанов А.И.
Тамбулатов А.И.

Орден Трудового Красного Знамени

- | | |
|----------------|-----------------|
| Блинков И.А. | Павловский В.И. |
| Васин И.И. | Скворцов Н.В. |
| Дубанов В.К. | Турыгин В.А. |
| Ерхов А.К. | Тарасов А.П. |
| Золотцев С.И. | Тамбулатов А.И. |
| Испольнов В.В. | Устинов Ю.А. |
| Калинкин Н.И. | Фролов В.Т. |
| Лебедев Н.А. | Худяков В.А. |
| Маркелов А.Н. | Хламов А.Д. |
| Миряев Н.П. | Ярославцев В.С. |

Орден «Знак Почета»

- | | |
|----------------------|---------------|
| Александровский Ю.Б. | Маркелов А.Н. |
| Баканов В.А. | Маслянюк Б.Т. |
| Бучинский В.К. | Миронов Г.А. |
| Винокуров Н.Н. | Николаев К.П. |



Воронкин А.Т.
Глазков Г.М.
Дружинин В.А.
Егорычев А.И.
Ивахин В.И.
Кормильцин И.Ф.



Орден Трудовой Славы

Буров В.М.
Егоров И.Н.
Морозов В.В.
Мысин В.С.
Поверенов С.Ф.



Почетные железнодорожники:

Арыкин Н.А.
Амплетов И.А.
Бучинский В.К.
Буланов И.И.
Буров В.М.
Войцеховский В.И.
Вишневский А.Н.
Величко А.А.
Григорьев В.М.
Гринюк А.Г.
Данилов Ю.П.
Егольников Н.А.
Желтенков В.И.
Исаев А.Н.
Кузнецов В.Г.
Каширин В.В.
Калентьев Г.А.
Конин В.Д.
Лепехов И.М.
Марков Г.Л.
Маслялко Б.Т.
Матюков А.А.
Миронов Г.А.
Миряев Н.П.
Мысякин Г.М.

Пияйко В.А.
Поверенов С.Ф.
Серов Н.И.
Смагин Н.С.
Штейнберг Г.И.
Юдин В.В.

Перевезенцев Е.А.
Фетисов Н.П.
Хламов А.Д.
Шумилин А.Н.

Поляков Ю.А.
Перевезенцев Е.А.
Поверенов С.Ф.
Рахуба И.Л.
Романов И.В.
Ренсков А.И.
Рязанцев Е.М.
Рылин А.М.
Сас П.Л.
Скворцов Н.В.
Скворцов Ю.Н.
Тарасов А.П.
Тимлин В.Г.
Тополев Ю.Н.
Устинов Ю.А.
Фетисов Н.П.
Фролов В.Г.
Хламов А.Д.
Хромов В.С.
Чесноков А.П.
Чупаков Н.В.
Шмелев А.Ф.
Штейнберг Г.И.
Юношкин Б.Д.
Ярославцев В.С.

Почетный знак Куйбышевской железной дороги

Каблов В.П.
Лавров В.С.
Татьянова Н.А.

Многие работники депо в апреле 1970 года награждены юбилейной медалью «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И. Ленина».



Работники локомотивного депо Пенза-III награждены орденами и медалями за боевые заслуги в Великой Отечественной войне и за трудовую доблесть 1941 – 1945 гг.

*Хламов Анатолий Дмитриевич,
Маслянюк Борис Тихонович,
15 октября 2003 года.*

Развитие локомотивного депо Моршанск с 1946 года — ТЧ-1

Локомотивное депо Моршанск Мичуринского отделения Московско-Рязанской железной дороги работало на паровозах серии О до 1924 года, которые были полностью заменены более мощными серии Э. В конце 1943 года паровозы серии Э заменяют на паровозы серии Е и Л. В 1953 году в связи с ростом пассажирских перевозок в депо Моршанск прибывают паровозы серии Л послевоенного выпуска с Коломенского завода со стокерной подачей угля. Грузовое движение на участке Рязань – Моршанск – Пачелма обслуживалось паровозами серии СО и Л. Паровозы серии СО работали на мазуте и угле, а паровозы серии Л работали со стокерной подачи угля. Пассажирское движение на участке Рязань – Моршанск – Пенза обслуживалось паровозами серии П-36. В 1958 году паровозные бригады прошли курсы обучения переквалификации для работы на тепловозах.

В 1959 году депо Моршанск Мичуринского отделения Московско-Рязанской железной дороги и участок Моршанск – Пачелма передаются в состав Пензенского отделения Куйбышевской железной дороги.

В 1960 году началась реконструкция и перевод на тепловозную тягу депо Моршанск со строительством прямоугольного депо для большего периодического ремонта тепловозов, цеха топливной аппаратуры, реконструкцией механического, заготовительного и цеха малого периодического ремонта тепловозов, смотровой канавы, монтажом бака для хранения дизельного топлива.

В 1961 году этот процесс закончился. В связи с ростом перевозок объем работ увеличивается, возникает необходимость проведения капитального ремонта прямоугольного депо, цеха большого периодического ремонта, смотровых канав и других цехов. Построены пешеходные дорожки и подъездные дороги на территории депо. Вплоть до 1980 года велись активное строительство и реконструкция ремонтных цехов, бытового корпуса, административного здания. В каждом году осваивались новые технологии, приобреталось новое технологическое оборудование для ремонтных цехов.

В 1997 году вагонное депо Моршанск было объединено с вагонным депо Пенза-III и переименовано в вагонный участок Моршанск, а в июле 1997 года он был присоединен к локомотивному депо Моршанск, как единое целое, занимаясь ремонтом подвижного состава вагонов и локомотивов.

Период 1987 – 1990 годов является наиболее напряженным для локомотивного депо. За сутки депо обеспечивало тепловозами и локомотивными



*Начальник
локомотивной
службы
КБШ ж.д.
С.В. Колоколь-
ников вручает
начальнику
локомотивного
депо Моршанск
А.А. Грибову
переходящее
Красное знамя
МПС СССР.*



бригадами 24 – 26 пар грузовых поездов, не считая пассажирских. Перевозило за год 11 – 12 миллионов тонно-километров брутто. За этот период произошла полная реконструкция основных цехов, была построена узловая котельная. Депо из старого паровозного превратилось в развитое современное передовое. Неоднократно занимало призовые места по отделению, дороге и министерству, а в 1994 году — первое место в отраслевом соревновании локомотивных депо. В 1997 году локомотивное депо Моршанск получило 1-ю денежную премию среди сети дорог. В 2000 году депо заняло 3-е место по отрасли. В 2002 году по итогам за 9 месяцев локомотивному депо Моршанск присуждено 2-е место по отрасли.

В ноябре 2002 года локомотивному депо Моршанск Куйбышевской орденена Ленина железной дороги исполнилось 135 лет.

Большая заслуга в реконструкции депо Моршанск принадлежит руководителям и всему коллективу депо за последние 50 лет XX века.

Ветераны депо Моршанск совместно с руководством депо:

Установили памятник работникам депо, погибшим в годы Великой Отечественной войны 1941 – 1945 годов.

Основали музей истории локомотивного депо Моршанск 28 октября 1967 года, в день 100-летия депо.

Установили памятный знак основания депо (28 октября 1867 года).

В депо Моршанск трудятся династии Добычиных, Скатовых, Козловых, Будановых.

**Куйбышевская ордена Ленина железная дорога
Реконструкции локомотивного депо Моршанск**

<i>Цех, отделение</i>	<i>Годы рекон- струкции</i>	<i>Начальник депо</i>	<i>Главный инженер</i>
Цех ТР-2 (цех по ремонту хopper-дозаторов)	1960	Колпаков В.А.	
Бытовой корпус лок. депо	1964	Добычин В.А.	Христофоров Д.Ф.
10-11-12-13 стойла (примыкание)	1974–1975	Добычин В.А.	Савин В.И.
Цех эксплуатации	1975	Добычин В.А.	Савин В.И.
Красный уголок, лаборатория	1977–1978	Добычин В.А.	Савин В.И.
ПТО «Плауэн»	1979	Осипов В.Н.	Грибов А.А. Жуков А.И.
Цех ТР-3	1979-1981	Осипов В.Н.	Грибов А.А.
Котельная	1980	Осипов В.Н.	Грибов А.А.
1-4 стойла	1980	Осипов В.Н.	Грибов А.А.
Цех ТО-3	1995	Грибов А.А.	Жуков А.И.
Замена тепловозного парка ТЭЗ на 2ТЭ10Л	1970-1975	Добычин В.А.	Савин В.И.
Замена тепловозного парка 2ТЭ10Л на 2ТЭ10У	1990-1991	Грибов А.А.	Жуков А.И.

Введение объектов жил.-соц. культ. быта

Дом по ул. Дзержинского – 16 кв.	1978	Добычин В.А.	Савин В.И.
Дом по ул. Евдокимова – 24 кв.	1986	Грибов А.А.	Жуков А.И.
Два дома по ул. Высокая – по 24 кв.	1988-1989	Грибов А.А.	Жуков А.И.
Дом по ул. Зеленая – 24 кв.	1991	Грибов А.А.	Жуков А.И.
Дом по ул. Изумрудная	1992	Грибов А.А.	Жуков А.И.
Турбаза «Цна – Керша»	1966	Добычин В.А.	Христофоров Д.Ф.
Спортивный комплекс	1991	Грибов А.А.	Жуков А.И.





Открытие построенного ПТО (пункт технического осмотра) локомотивов типа ПЛАУ э, одного из первых на сети дорог МПС, в депо Моршанск. На открытии выступает начальник локомотивного отдела Пензенского отделения дороги Б.Т. Маслянко. Январь 1979 года.

Начальники локомотивного депо Моршанск:

Ежов А.И.	1945 – 1946	Добычин В.А.	1963 – 1978
Дроздов М.А.	1946 – 1947	Самохвалов С.И.	1978
Ноздрюхин И.И.	1947 – 1948	Осипов В.Н.	1978 – 1986
Лештаев А.П.	1948 – 1950	Грибов А.А.	1986 – 2000
Титов В.В.	1950 – 1955	Жуков А.И.	2000 –
Колпаков В.А.	1955 – 1963		

Главные инженеры – первые заместители начальника:

Лештаев А.П.	1957 – 1962	Грибов А.А.	1978 – 1986
Христофоров Д.Ф.	1962 – 1966	Жуков А.И.	1986 – 2000
Савин В.И.	1966 – 1975	Сажин А.Н.	2000 –
Осипов В.Н.	1975 – 1978		

Заместители начальника депо по ремонту:

Стрекалов И.Г.	1945 – 1949	Грибов А.А.	1966 – 1978
Субботин В.Е.	1949 – 1953	Бекетов А.А.	1978 – 1980
Саврасов В.Д.	1957 – 1960	Стрельцов В.П.	1980 – 1984
Корчагин А.И.	1960 – 1963	Котов В.П.	1984 – 2000
Савин В.И.	1963 – 1966	Абрамян И.Т.	2000 –

Заместители начальника по эксплуатации:

Букатин А.А.	1950 – 1955	Колесников В.Д.	1974
Кульпин В.В.	1955 – 1957	Иванов Ю.И.	1975
Саврасов В.Д.	1957 – 1963	Кауркин С.А.	1975 – 1977
Макаров М.А.	1964 – 1965	Осипов В.Н.	1978
Иванов Ю.И.	1971	Голенков Н.И.	1979
Осипов В.Н.	1972	Саврасов В.Д.	1980 – 1986
Пронин Е.В.	1972	Добычин В.В.	1986 –
Завадский В.Д.	1973		

В 1956 – 1960 гг. депутатом Верховного Совета СССР избирался машинист локомотивного депо Моршанск А.Г. Свинухов.

**Получили правительственные награды:****Орден Ленина**

Васильев Евгений Федорович

**Орден Октябрьской Революции**

Зайцев Дмитрий Михайлович

**Орден Трудового Красного Знамени**

Буданов Александр Петрович

Винокуров Михаил Николаевич

Воробьев Александр Иванович

Добычин Вячеслав Александрович

Карцов Михаил Павлович



Милованов Александр Андреевич
Милованов Александр Алексеевич
Митрошин Иван Павлович
Подшивалов Виктор Михайлович

Орден «Знак Почета»

Буданов Виктор Александрович
Воробьев Александр Иванович
Грибов Анатолий Алексеевич
Колчин Валентин Дмитриевич
Тянникова Нелли Максимовна
Ходяков Лев Петрович
Шумилин Виктор Петрович

Орден Дружбы народов

Викторов Григорий Николаевич
Незнанов Виталий Егорович

Заслуженные работники транспорта:

Грибов Анатолий Алексеевич
Плахотный Валерий Данилович

Медаль «За трудовую доблесть»

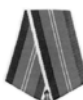
Васильев Евгений Федорович
Винокуров Михаил Николаевич
Ланкин Евгений Александрович
Любимов Михаил Алексеевич
Несмиянов Владимир Сергеевич
Неволина Пелагея Егоровна
Панферов Николай Макарович
Сергеева Клавдия Петровна
Терехова Лидия Николаевна
Тяпкин Александр Александрович

Медаль «За трудовое отличие»

Грибов Анатолий Алексеевич
Аристархов Иван Макарович
Казьмин Михаил Алексеевич
Коблов Сергей Трофимович
Полетаев Николай Федорович
Рязвязов Василий Павлович
Исаев Петр Федорович
Ходяков Олег Николаевич
Шадчнев Алексей Анисимович

Орден Трудовой Славы

Бобков Петр Сергеевич — 3-й степени
Бучилин Николай Михайлович — 2-й и 3-й степени
Козлов Юрий Иванович — 2-й и 3-й степени



Добин Виктор Михайлович — 3-й степени
Попов Владислав Николаевич — 3-й степени
Шиндин Анатолий Иванович — 2-й и 3-й степени
Ширшов Михаил Алексеевич — 3-й степени
Ширшов Анатолий Васильевич — 3-й степени

**Медаль ордена «За заслуги перед Отечеством»
2-й степени**

Мельситов Владимир Николаевич



Знак «Почетному железнодорожнику»:

Берняков Василий Сергеевич
Бекетов Анатолий Аксентьевич
Бит-Зоя Владимир Гаврилович
Грибов Анатолий Алексеевич
Добычин Вячеслав Александрович
Жданов Иван Иванович
Жданов Николай Семенович
Жуков Александр Иванович
Карцев Михаил Павлович
Курбатов Борис Васильевич
Казьмин Николай Николаевич
Мельситов Виктор Николаевич
Неволина Пелагея Егоровна
Стрельцов Владислав Петрович
Хоненев Олег Николаевич



**Медаль
«100 лет Транссибирской магистрали»**

Незнанов Виталий Егорович
Тарасенко Ольга Ивановна

Работники локомотивного депо Моршанск награждены орденами и медалями за боевые действия и заслуги в Великой Отечественной войне и за трудовую доблесть в 1941 – 1945 годах.

Многие работники депо Моршанск в апреле 1970 года награждены юбилейной медалью «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И. Ленина».

*Котов Владимир Павлович,
Маслялко Борис Тихонович,
15 сентября 2003 года.*





Делегация отделения дороги у паровоза-памятника перед следованием на возложение венков к памятнику Победы. Четвертый слева — А.П. Писменный, Т.В. Макаров, А.П. Морозов, Р.М. Алмакаев, Н.И. Шигин, Б.Т. Маслялко. Пенза, 9 мая 1987 года.

***История
развития
вагонного
хозяйства
Пензенского
отделения
дороги***

Вагонное хозяйство Пензенского отделения дороги

Вагонное хозяйство образованного Пензенского отделения железной дороги в 1946 году представляли: вагонный участок с резервом поездных вагонных мастеров (ВЧ), дорожные вагоноремонтные мастерские (ДВРМ), вагонные депо Пенза-I, Пенза-III. В состав вагонных депо входили пункты технического обслуживания вагонов (ПТО) на станциях Пачелма, Пенза-I, Пенза-II, Пенза-III, Пенза-IV, Кузнецк.

Все вагонные депо и ДВРМ производили годовой ремонт сухогрузных вагонов.

Вагоны грузового парка составляли преимущественно двухосные вагоны (в том числе западноевропейские) с деревянными кузовами грузоподъемностью от 16,5 до 20 тонн и частично четырехосные на поясных тележках грузоподъемностью 50 т. Колесные пары были с бандажными колесами и шейками осей для подшипников скольжения, которые заливались кальциевым баббитом в специальных кальциезаливочных отделениях. Буксы были польстерные и польстерно-подбивочные, которые заправлялись пропитанным подбивочным материалом, валиками или польстерами с последующей заливкой сезонным осевым маслом. Автосцепками было оборудовано около 50% вагонов, остальные имели винтовые стяжки с буферными комплектами. Тормозная магистральная труба и соединительные рукава дюймовые, наиболее распространенными воздухораспределителями были М-320, а позднее МТЗ-135 изобретателя Матросова.

Пассажирские вагоны местного и пригородного сообщения преимущественно имели деревянные кузова, освещались свечами, отапливались «буржуйками». Ходовая часть состояла из тележек Фетте и Егорова с люлечным подвешиванием с рессорами Галахова и Брауна и с колесными парами на подшипниках скольжения.

Каждый поезд перед отправлением со станции в техническом отношении принимался поездным вагонным мастером (ПВМ), который после приемки и устранения выявленных неисправностей работниками ПТО брал с собою масленку, ведро с подбивочными концами, фонарь, инструмент, садился на одну из переходных площадок в середине состава и на всем пути следования визуально наблюдал за состоянием вагонов, особенно за нагреванием букс, и в случае возникновения дыма или огня останавливал поезд стоп-краном и производил перезаправку буксы с целью недопущения отвала шейки или отцепки вагона до следующего ПТО.

В середине пятидесятих годов были закрыты ДВРМ, а вагонный участок упразднен вместе с резервом ПВМ. Вместо вагонного участка при отделении железной дороги был организован вагонный отдел (НОДВ). Вагонное депо Пенза-I было объединено с вагонным депо Пенза-III (ВЧД-3). На базе вагонного депо Пенза-I и частично паровозного депо был создан специализированный участок по текущему отцепочному ремонту, экипировке и техническому обслуживанию пассажирских вагонов поездов местного формирова-





*Вагонное депо
Пенза-III
специализируется
на деповском
ремонте
грузовых вагонов
(крытые,
полувагоны,
платформы
и т.п.).*

*В настоящее время
в составе депо
6 ремонтных цехов,
цех оборудования,
электроцех и цех
эксплуатации
в составе двух ПТО
(Пенза-III и
Моршанск), двух
ПОТ (Пачелма и
Кузнецк),*



Административный корпус



Общий вид территории депо

*пяти КП
(Пенза-II,
Пенза-IV,
Вернадовка,
Белинская и
Земетчино) и
механизированного
пункта ремонта
грузовых вагонов по
ст. Пенза-III,
производящего
текущий ремонт.*



ния вместе с резервом проводников, конторой обслуживания пассажиров (КОП), ремонтными цехами и отделениями, пунктом технического обслуживания.

Труд вагонников как в депо, так и на ПТО был тяжелым, грязным и непривлекательным. Рабочие и мастера были в промасленной одежде и обуви. Единственной малой механизацией служили реечные домкраты для подъема кузовов вагонов и гидравлические домкраты для подъема букс при смене подшипников. Неисправные буксы, буксовые лапы, 13-листовые рессоры и серьги двухосных вагонов, автосцепки, воздухораспределители, чугунные тормозные колодки и другие тяжелые детали менялись вручную, в темное время суток освещение производилось свечными фонарями. На работу принимались люди без специального образования с последующим обучением. Лиц с высшим и среднетехническим образованием было недостаточно, поэтому мастерами работали и те, кто прошел обучение в техническом училище, и опытные практики. Городское население такая работа не прельщала, поэтому подавляющее большинство работающих, особенно на ПТО, были люди из близлежащих сел и поселков, расположенных вблизи железной дороги. Отсутствие какой-либо работы по месту жительства и четырехсменная работа на ПТО с бесплатным проездом к месту работы и обратно устраивала сельчан, которые при сменной работе имели достаточно времени, чтобы продолжать вести свое домашнее подсобное хозяйство.

Но неукомплектованность и текучесть кадров продолжались из-за отсутствия жилья и тяжелой работы. Тогда бывшие руководители депо Пенза-I, а затем Пенза-III Конашенков Г.Н. и Бабко-Малый А.Ф. всерьез занялись вопросом закрепления кадров. Было организовано строительство двухэтажных жилых домов в районе ст. Пенза-II хозяйственным способом, проявлена инициатива по внедрению новой техники и технологии, механизации производственных процессов и улучшению бытовых условий. На всех ПТО были построены бытовые помещения с гардеробными, душевыми, комнатами приема пищи и отдыха. Проложены смазко- и воздухопроводы с колонками на железнодорожных путях. Впервые на сети дорог по схеме, разработанной электромехаником ШЧ Авдониным В.И., было внедрено централизованное ограждение поездов карликовыми светофорами от оператора ПТО, внедрена двухсторонняя громкоговорящая связь, позднее были внедрены узколинейные электро-тележки на базе электрокар, рабочие ПТО стали обеспечиваться аккумуляторными фонарями и др. Непосредственно в депо были установлены мостовой и козловой краны, в цехах – кран-балки, что позволило полностью механизировать подъемку вагонов, их разборку и сборку в сборочном цехе, транспортировку и погрузо-разгрузочные работы в ремонтных цехах и текущем отцепочном ремонте вагонов. Был сделан пристрой для деревообделочного цеха, изготовлена оснастка для ремонта и испытания тормозных приборов и арматуры в АКП и в отделениях по ремонту автосцепок и фрикционных аппаратов, ручные тележки для транспортировки деталей между цехами заменили электрокары.



*Феррозондовые
дефектоскопы
контроля
деталей тележки
типа ДФ-201.1
и контроля
деталей
автосцепного
устройства
типа ДФ-105А.*



Дефектоскопирование колесных пар

На участке ремонта, экипировки и технического обслуживания пассажирских вагонов был произведен капремонт вагоноремонтного цеха с установкой современного оборудования, произведена перепланировка цехов, бывших цехов локомотивного депо с организацией отделений по ремонту электрооборудования и аккумуляторов. В цехе текущего отцепочного ремонта установлены электродомкраты и механизирована транспортировка колесных пар, тележек и автосцепок.

В конце шестидесятих годов эстафету преобразований приняли вновь назначенные начальник депо Пивоваров И.И. и главный инженер Мельников Б.М. Во время их работы были построены административно-бытовой корпус, цех подготовки вагонов к ремонту с гаражом, рабочей столовой и отделением ремонта и химчистки спецодежды. На пункте промывки и подготовки крытых вагонов под погрузку построены бытовые помещения с котельной и столойной мастерской. Построено, оснащено и введено в работу административно-техническое здание с бытовыми помещениями для работников ПТО-1 и резерва проводников с размещением электроцеха и ремонта внутреннего оборудования пассажирских вагонов. На ул. Литвинова построена прачечная с установкой стиральных и гладильной машин и организацией ремонта и комплектования постельного белья и мягкого инвентаря. Поступление в депо новых цельнометаллических плацкартных, купейных вагонов и вагонов СВ позволило организовать работы по подготовке этих вагонов, комплектованию бригад проводников с последующей аттестацией и присвоением скорому поезду Пенза – Москва названия фирменного поезда «Сура». Поезд Пенза – Челябинск был укомплектован вагонами с электроотоплением. Большую организаторскую работу здесь проявили зам. начальника депо Киринов А.И., начальник резерва проводников Солюянов Н.В., начальник КОП Антипов В.Я., мастер электроцеха Решетов А.И. и др.



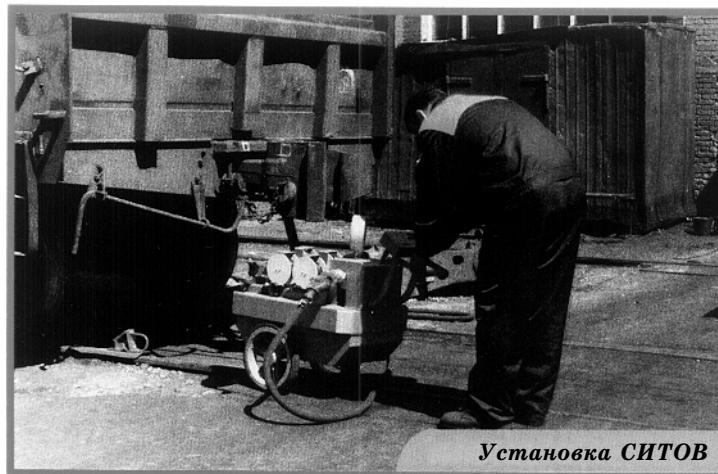
Постепенно преобразался и парк грузовых вагонов. Так, к концу 60-х годов весь подвижной состав был переведен на автосцепку. Сцепщики вагонов стали составителями поездов, сократилось время на расформирование и формирование составов. К концу 70-х годов из движения были исключены все двухосные вагоны. Вновь построенные четырехосные вагоны имели рамы, изготовленные из легированной стали, тележки с литыми боковинами и надрессорными балками, цельнометаллические кузова с увеличенной грузоподъемностью до 60 т, с роликовыми буксами и цельнокатаными колесами. Вместо воздухораспределителей М-320 и МТЗ-135 вагоны оборудовались воздухораспределителями №483, запасными резервуарами объемом 78 л, тормозными цилиндрами диаметром 14", тормозной магистралью 1 1/4", с автоматическими регуляторами тормозной передачи и авторежимом, с применением композиционных тормозных колодок вместо чугунных. Это позволило формировать поезда повышенной длины, увеличить скорость движения грузовых поездов, увеличить вес поездов и пропускную способность дорог.

В восьмидесятых годах вагонное депо Пенза-III возглавлял Науменко А.П., главным инженером был назначен Клянин В.П. За время их работы в депо было продолжено строительство жилья. На ст. Кривозеровка построены два 18-квартирных дома для семей работников депо. С вводом в эксплуатацию построенной четной сортировочной системы в предгорочном парке построен механизированный вагоноремонтный пункт для производства текущего отцепочного ремонта вагонов, что исключило передачу неисправных вагонов в депо и сократило их простой в ожидании ремонта почти на сутки. Построены помещения ПТО в предгорочном парке, тоннель под путями приемо-отправочного парка для безопасного прохода работников ПТО к поездам. Построено своими силами помещение для раздаточной инстру-



*Для испытания
воздухораспре-
делителей после
ремонта в АКП
применяется
прибор УКВР,
авторежимов
УКАР
с фиксацией
результатов
приемки
в компьютере.*

*Для приемки
автотормозов
на вагоне
применяется
установка
СИТОВ
с фиксацией
результатов
приемки
в компьютере.*



Установка СИТОВ

мента и аккумуляторного отделения, внедрены переносные радиостанции и пункт централизованной зарядки и опробования тормозов перед прицепкой поездного локомотива. На ПТО ст. Пенза-II внедрены передвижные ремонтные установки РУ, построено новое помещение для оператора и начальника ПТО. Перед ст. Кривозеровка оборудовано помещение для прибора бесконтактного обнаружения греющихся букс, колес и волочения (ДИСК БКВ). Произведена частичная замена приборов ПОНАБ на ДИСК и установка вновь на всех направлениях отделения дороги. В вагонном депо произведены замены мостового крана в сборочном цехе, козлового крана на текущем ремонте, сделаны пристрои для роликового цеха, отделения для ремонта и правки металлических бортов, участка для правки хвостовиков автосцепок, произведена установка и освоение работы нового колесно-токарного станка для обработки профиля поверхности катания колес с ЧПУ и др. Активное участие в работах по внедрению новой техники принимали начальник техотдела Логунов А.Ф., ст. мастер Трущинский В.А., мастер Кушнин В.Я. и др. Для повышения квалификации рабочих были оборудованы технический кабинет и вагон-тренажер.

Помимо работ для собственных нужд в депо, коллектив депо совместно со строителями построил узловую столовую на ст. Кузнецк, валовню на 100 голов КРС. в совхозе «Победа», магазин «Хлеб» по ул. Урицкого, смонтировал металлический ангар-депо для вагонов и локомотива на детской железной дороге, принимал долевое участие в строительстве нового терапевтического корпуса отделенческой больницы, профилактория «Жемчужина». Оказывалась шефская помощь железнодорожному техникуму, школе №8, детсаду №119, пионерлагерю и городскому парку культуры и отдыха имени Белинского. В 1987 году ПТО-1, резерв проводников с ремонтными цехами были переданы организованной дирекции ДОП.



В начале 90-х годов новый начальник депо Краснов В.В. продолжил работы по строительству жилых домов в районе магазина «Гудок». В связи с полным окончанием работ по переводу всех грузовых вагонов на буксы с роликовыми подшипниками в депо были закрыты кальциезаливочное и концевпропиточное отделения, и за счет освободившихся площадей было организовано отделение по наплавке изношенных гребней колесных пар, расширена котельная с установкой двух паровых котлов Е 1/9. Были продолжены работы по замене приборов ПОНАБ на ДИСК БВ и др. В связи с резким спадом движения поездов были закрыты ПТО на ст. Пенза-II и ПТО централизованной системы ст. Пенза-III. Снизился объем деповского ремонта, штат депо сокращался и приводился в соответствие с объемом выполняемой работы.

При начальнике депо Иванове А.Я. было продолжено сокращение объемов работы и штата. Но в депо повысилась культура производства, произведена покраска цехов и оборудования, заасфальтирована территория, организован специализированный участок дефектоскопии с применением дефектоскопов нового поколения, в тележечном цехе организована наплавка наклонных поверхностей надрессорных балок, внедрена электронная система учета больных вагонов с передачей всех сведений о каждом забракованном и отремонтированном вагоне в дорожный вычислительный центр, а все данные о каждом вагоне были сосредоточены в главном вычислительном центре (ГВЦ) МПС.

Назначенные в 2000 году на должность начальника депо Клянин В.П. и главного инженера Науменко С.А. продолжили работу в депо в условиях начавшейся реформы на железнодорожном транспорте. Плановые виды ремонта вагонов стали производить не по сроку, а по пробегу в тыс. км, с переводом всех грузовых вагонов на тележки ЦНИИ-ХЗ с колесными парами на роликовых подшипниках и завершением работ по установке приборов ДИСК Б и БВ через каждые 25 – 30 км пути (всего на отделении установлено 42 прибора). Приказом МПС были увеличены гарантийные плечи обслуживания и ответственности за отправляемые с ПТО поезда до 600 км для груженых и 1000 – 1200 км для порожних составов. Повышены требования к ремонту тележек при плановых видах ремонта с восстановлением изношенных поверхностей буксовых проемов и установкой дополнительных сменных фрикционных планок на боковинах.

В депо начата и проводится реконструкция, связанная со строительством нового сборочного цеха, с последующими перепланировками ремонтных цехов. Произведен капитальный ремонт деповской гардеробной и душевой с переводом административного аппарата в помещение бывшего детсада.

Произведен капитальный ремонт полов в колесно-роликовом и тележечном цехах. В связи с передачей вагонного депо Моршанск в состав локомотивного депо ПТО Моршанск и линейные пункты безопасности были переданы вагонному депо Пенза-III. Пункт промывки вагонов на ст. Пенза-

II и Вернадовка из-за падения погрузки на отделении дороги были закрыты. Бывшие ПТО Пачелма и Кузнецк переведены по классификации в пункты опробования тормозов (ПОТ), а ст. Пенза-II, Пенза-IV переведены в контрольные посты (КП). По всем направлениям движения стали устанавливаться устройства контроля схода подвижного состава (УКСПС). К концу 2002 года движение поездов стало возрастать, Заречный парк станции не стал справляться с возросшим объемом работы, поэтому в центральной нечетной системе станции Пенза-III вновь заработали сначала Рузаевский, а затем и Сызранский парки. Финансово-экономические показатели депо стали положительными с перевыполнением плановых заданий. После резкого спада работы в 90-х годах начался рост объема перевозок. Депо имеет хорошие перспективы для дальнейшего развития. Во все времена за определенные успехи выполнения условий соревнования депо многократно завоевывало призовые и первые места по району, городу, области, отделению и управлению дороги, МПС. Только за III квартал 2002 года и I квартал 2004 года депо было присуждено первое место среди предприятий вагонного хозяйства сети дорог России.

Нельзя не отметить, что во всех начинаниях по развитию базы вагонного хозяйства вагонные депо постоянно получали помощь и поддержку со стороны начальников отделений тт. Воропаева М.Д., Чеботарева В.Г., Шигина Н.И., главных инженеров Конашенка Г.Н., Гритченко А.Г., начальников служб Колчина В.А., Феклистова Ю.Я., Карташова Н.И., главных инженеров Симановского А.Л., Волошко Г.П. и др. В воспитании у коллектива депо чувства ответственности за порученное дело и дисциплины неоценимую роль играли бывшие партийные, комсомольские и профсоюзные комитеты.

Примечательно, что в советские времена каждому назначению первых руководителей предприятий предшествовала обязательная процедура согласований кандидатур с собеседованиями в районном и городском комитетах КПСС и промышленно-транспортном отделе обкома.

Руководители депо избирались депутатами районного и городского Советов депутатов трудящихся, вели работу в своих округах, возглавляя депутатские группы, их обязательно избирали членами парткомов и профкомов с определением партийных и профсоюзных поручений, они возглавляли и организовывали работу добровольной народной дружины с участием в патрулировании и др. На все это уходило много времени, и чтобы успевать все сделать без ущерба основной работе, приходилось трудиться по 12 – 14 часов в сутки.

В музеях боевой и трудовой славы вагонных депо Пенза-III и Моршанск достойно, хотя и не полностью, запечатлена память ветеранов войны и труда, работавших и работающих до сих пор людей, посвятивших всю свою трудовую жизнь работе на железнодорожном транспорте, и в частности, в вагонных депо. Среди них ведущие организаторы производства и воспитатели в порядке их назначения и избрания.



Начальники вагонного участка:

Колобов С.Р. Сатаров С.С. Куршев В.Т.

Начальники вагонного отдела:

Куршев В.Т. Наumenко А.П. Цыганов В.И.
Сатаров С.С. Бабко-Малый А.Ф. Корецкий П.А.

Начальники вагонного депо Пенза-I:

Колпашников В.А. Туркевич Г.В.
Колобов С.Р. Конашенков Г.Н.

Начальники вагонного депо Пенза-III с 1941 года:

Машлятин М.Н. Бабко-Малый А.Ф. Краснов В.В.
Куршев В.Т. Пивоваров И.И. Иванов А.Я.
Сатаров С.С. Наumenко А.П. Клянин В.П.
Конашенков Г.Н.

Главные инженеры вагонного депо Пенза-III:

Ходяшев Бабко-Малый А.Ф. Клянин В.П.
Туркевич Г.В. Мельников Б.М. Наumenко С.А.

Заместители по ремонту:

Зачернюк А.А. Грибов Н.К. Иванов А.Я.
Мышенков В.С. Карташов Н.И. Ксyлин В.И.
Кирюшин В.Ф.

Заместители по эксплуатации:

Силантьев Л.Д. Чирков А.И. Талалаев В.С.
Горюнов А.Н. Золин Н.И.

Заместители по пассажирским перевозкам (до 1987 г.):

Кириh А.И. Липин В.Т.

Секретари парткома:

Нефедов А.Е. Мышенков В.С. Кривенцева А.П.
Агапова Л.Т. Макаров Т.В. Жидов М.А.

Председатели профкомов:

Ломовцев А.П. Лагунов В.И. Салаев Б.П.
Соколов П.Т. Орехов Г.Н.

Начальники вагонного депо Моршанск:

Хохлов Н.Я. Зубков М.А. Шляхин Н.М.
Кузнецов Н.С. Гавва Е.Е. Патрихин М.Е.

Главные инженеры вагонного депо Моршанск:

Шляхин Н.М. Морозов А.А. Патрихин Н.М.

Начальники ПТО:

Кузнецов Н.С. Борисанов А.С. Шляхин Н.М.

Секретари парторганизаций:

Кислов М.А. Попов А.А. Макарова Н.Ф.

Председатели профкома ВЧД Моршанск:

Медведев П.И. Патрихин М.Е. Суcлова Н.И.
Гавва Е.Е.



Только в послевоенные годы за самоотверженный труд в депо Пенза-III более 40 работников депо награждены орденами правительства и знаком «Почетному железнодорожнику» МПС. Среди них: осмотры-ремонтники Дуненков А.Н., Пушкарев М.А., Зуев Н.И., Гришняков И.А., Купряшин Ю.П., Пыгин Н.А., Шестернин И.В., старшие осмотры вагонов Комин Б.В., Колосков П.И., Антонов Л.С., слесарь депо Милованов В.А., бригадир ДОЦ Качалин В.Д., начальник ПТО-3 Улитин В.А., секретарь парткома Кривенцева А.П., заместитель по эксплуатации Горюнов А.Н., начальники депо Бабко-Малый А.Ф., Пивоваров И.И., Науменко А.П., Иванов А.Я. и другие.

Многие вагонники «выросли» за пределы депо и работали: Машлятин М.Н. – зам. начальника службы; Конашенков Г.Н. – зам. начальника службы, затем главным инженером НОД-1, где за активное участие в организации строительства вокзала ст. Пенза-I и инфраструктуры отделения удостоен звания лауреата Государственной премии и награжден знаком «Почетный железнодорожник»; Мышенков В.С. работал зав. отделом обкома КПСС, начальником отделения дороги и секретарем ЦК профсоюза работников железнодорожного транспорта и транспортного строительства; Карташов Н.И. – заместителем и начальником службы; Феклистов Ю.Я. – заместителем и начальником службы и др.

Время идет, и история депо продолжается.

*Материал по воспоминаниям ветеранов войны и труда
Конашенков Г.Н., Бабко-Малого А.Ф., Кривенцевой А.П.
подготовил и написал Науменко А.П.*

Вагонное депо Моршанск ВЧД-1

В 1959 году участок Рязск – Пачелма был передан Пензенскому отделению дороги. Вагонное депо Моршанск до 1978 года был одним из самых неразвитых на дороге. Большое число строений были деревянными, старыми и гнилыми. В результате случившегося пожара сгорел административно-бытовой корпус. Работавшие в то время начальник депо Гавва Е.Е. и главный инженер Патрихин развернули новое строительство своими силами. За сравнительно короткий срок в депо были построены административный корпус с рабочей столовой, бытовой корпус для рабочих депо, колесно-роликовый участок, деревообрабатывающий цех и др. Депо превратилось в современное предприятие вагонного хозяйства. На его базе была проведена дорожная школа передового опыта, а начальник депо Гавва Е.Е. удостоен отраслевой награды — знака «Почетному железнодорожнику».

В конце 90-х годов вагонное депо Моршанск было передано в состав локомотивного депо и потеряло самостоятельность.

*Науменко Анатолий Павлович,
12 марта 2003 года.*





*Ветераны войны и труда вагонного депо Пенза-III и резерва проводников
у Дворца культуры им. Ф.Э. Дзержинского. 1978 год.*

***Районный
комитет
профсоюза
работников
железнодорожного
транспорта
Пензенского
отделения
дороги***

**Районный комитет профсоюза работников
железнодорожного транспорта Пензенского отделения
Куйбышевской железной дороги**

Важная роль принадлежит профсоюзной организации отделения дороги. Являясь самой массовой общественной организацией, райпрофсоюз считает своей первейшей обязанностью сосредоточить усилия коллектива на выполнении производственных заданий, развитии инициативы, организации социалистического соревнования, повышении организованности и укреплении трудовой дисциплины, состоянии охраны труда в коллективах, на рабочих местах.

Основные обязанности райпрофсоюза:

1. Охрана труда в коллективах отделения дороги.
2. Социальное страхование, санаторно-курортные путевки, больничные листы.
3. Оздоровление коллектива отделения дороги, санаторные и детские учреждения.
4. Распределение профсоюзных взносов: до 1982 года 50% в профсоюзные комитеты предприятий, с 1982 года 65% в профсоюзные комитеты предприятий.
5. 35% распределяются: в ЦК профсоюза — 6%, дорпрофсоюз — 6%, райпрофсоюз — 23%.
6. Финансирование клубных учреждений.

Основные направления деятельности и задачи профсоюза (с 1992 года):

— Улучшение условий труда и жизни членов профсоюза, защита коллективных социально-трудовых, профессиональных, экономических интересов членов профсоюза.

— Участие в разработке системы организации и оплаты труда работников, нормирование труда.

— Содействие и развитие занятости.

— Контроль за состоянием охраны труда, экологической безопасности.

— Расширение социальных гарантий.

— Осуществление контроля за соблюдением законодательства РФ о труде и социальном обеспечении.

— Обеспечение каждому члену профсоюза справедливой оплаты труда.

— Защита каждого члена профсоюза в соответствии с законодательством от применения работодателями противоправного дисциплинарного взыскания и увольнения.

— Обеспечение каждому члену профсоюза льгот и гарантий, предусмотренных законодательством, отраслевым тарифным соглашением, коллективными договорами и другими нормативными документами.





Отчетно-выборная профсоюзная конференция Пензенского райпрофсожа в ДК им. Ф.Э. Дзержинского, 1981 год. Слева направо: начальник Пензенского отделения дороги В.Г. Чеботарев, первый секретарь Железнодорожного райкома КПСС В.И. Симанов, председатель дорпрофсожа Куйбышевской ж.д. Л.Д. Солонский, председатель райпрофсожа Н.И. Безруков. С докладом выступает секретарь райпрофсожа Ю.А. Ковергин.

Председатели Пензенского райпрофсожа:

Колесников Г.М. с 1949 г. по 1962 г.

Малофеев П.И. с 1962 г. по 1965 г.

Безруков Н.И. с 1965 г. по 1981 г.

Макаров Т.В. с 1981 г. по 1994 г.

Ковергин Ю.А. с 1994 г.

Технические инспекторы ЦК профсоюза:

Кабанов В.А.

Прасолов А.М.

Лайцан А.И.

Шитов А.Д.

Мудрова Н.В. — государственный инспектор труда с 2002 г.

Секретари райпрофсожа:

Оськин Г.Ф. 1976 г.

Ковергин Ю.А. с 1976 г. по 1994 г.

Шитов А.Д. с 1994 г.

**Социально-культурно-бытовое развитие
и обслуживание работников
Пензенского отделения дороги:****Детские сады:**

Д/сад №1 ст. Пенза-I — Семахина Л.А.

Д/сад №2 ст. Пенза-I — Калужная А.С.

Д/сад №3 ст. Пенза-II — Волкова В.Ф.

Д/сад №4 ст. Пенза-III — Егорова М.В., Набатова Р.И.

Д/сад №5 ст. Пенза-IV — Козлова А.А.

Д/сад №26 ст. Пенза-I — Баканова Л.В., Воронина Н.В.

Д/сад №41 ст. Пенза-I — Шестакова Е.М.

Д/сад №56 ст. Пенза-I — Лукичева В.Я., Ускова Н.П.

Д/сад №101 ст. Пенза-III — Лапина В.Ф.

Д/сад №120 ст. Пенза-II — Удалова Е.А.

Д/сад №14 ст. Кузнецк

Д/сад №100 ст. Чаадаевка

Д/сад №20 ст. Моршанск

Д/сад №92 ст. Моршанск

Д/сад №125 ст. Моршанск — Курчатова Л.В.

Школы:

Школа №140 ст. Моршанск с интернатом на 24 койки.

Школа №1 ст. Пачелма с интернатом на 85 коек.

Школа №3 ст. Белинская с интернатом на 24 койки.

Школа №11 ст. Чаадаевка с интернатом на 85 коек.

Школа №8 ст. Пенза-3.

Школа №1 ст. Пачелма — начальные классы.





*Колонна демонстрантов отделения дороги по пути на площадь имени Ленина.
Впереди слева НОД-1 М.Д. Воропаев, секретарь райпрофсожа Г.Ф. Оськин,
главный инженер отделения Г.Н. Конашенков. 7 ноября 1975 года.*



*На демонстрацию. Второй слева В.А. Кабанов, В.Т. Куршев,
В.П. Гусев, М.Д. Воропаев. Май 1973 года.*



Работали весенние, летние, зимние детские лагеря с дневным пребыванием детей при школе №140 ст. Моршанск, школе №1 ст. Пачелма, школе №3 ст. Белинская, школе №8 ст. Пенза-III, школе №11 ст. Чаадаевка, при ДК им. Дзержинского, при Детской железной дороге.

Пионерские лагеря:

Пионерский лагерь «Восток-2» на реке Кадада с 1936 г. на 700 детей.

Директора лагеря:

Дьяченко Г.Ф., зам. директора ПТЖТ;

Чернов Б.Н., преподаватель ПТЖТ;

Крянина З.А., зав. У КП.

Пионерский лагерь «Чайка» на Белом озере (Ульяновская обл.) с 1984 г. на 450 детей.

Директора лагеря: Чернов Б.Н., преподаватель ПТЖТ;

Сидорина Т.В., руководитель клуба «Семицветик»;

Кулагина А.Ю., зам. директора школы №46.

Лагерь труда и отдыха при совхозе «Победа» на 240 мест.

Санаторий-профилакторий «Жемчужина» в живописном месте Ахун.

Главные врачи санатория: Москвина Г.М., Бальшин М.С.

Клубы:

Дворец культуры железнодорожников им. Дзержинского.

Директора:

Кухтинов Г. 1954 — 1956 гг.;

Свиридов А.П. 1956 — 1958 гг.;

Чеботкевич И.Т. 1958 — 2002 гг., участник Великой Отечественной войны 1941 — 1945 гг., заслуженный работник культуры;

Сердцев А.П. с 2002 г.

Клуб ст. Кузнецк.

Директора: Лалакин Ф.Е. 1970 — 1985 гг.; Шмотов А.И. 1985 — 1990 гг.;

Прошкина Л.К. 1990 — 1992 гг.; Шиндина Т.В. 1992 — 1999 гг.

Клуб ст. Елюзань.

Директора: Кошелева М.Г., Рамазанова Г.И. с 1989 г.

Клуб ст. Моршанск.

Директор Прохорова С.А. с 1974 г. по 1981 г., клуб снесен.

Клуб ст. Вернадовка.

Директор Новикова М.В. по 1987 г.

Клуб ст. Заметчино, летний кинотеатр, танцевальная площадка.

Директора: Коротина Т.Ф. 1967 — 1978 гг.; Кочетков С.И.

Вагон-клуб.

Директор и киномеханик Королев В.

Были клубы на ст. Сюзюм и на ст. Асеевская, закрыты и отданы под жилье.

Библиотеки:

ДК им. Дзержинского ст. Пенза-1.

Директор Смирнова К.И. с 1982 г.



Ст. Пенза-III.

Директор Македон Т.М. с 1983 г., Лебедева М.Е.

Ст. Моршанск.

Зав. библиотекой Бит-Зоя О.Н. с 1982 г., Смирнова Р.К.

Ст. Заметчино.

Зав. библиотекой Кочеткова Н.А., Шилова Н.А.

Ст. Пачелма.

Зав. библиотекой Ежова В.И. с 1976 г., Соколова Н.Н. с 1977 по 1978 гг.

Ст. Кузнецк.

Зав. библиотекой Гурьянова Г.Г., Тарасова Т.Ф., Мезенцева Т.Ф.

Подростковые клубы:

«Гайдар» — ст. Пенза, руководитель Иванова О.Б.

«Серебряные спицы» — ст. Пенза, руководители: Чуйков И.Ф., Красулин Ф.Н.

«Сурские клинки» — ст. Пенза, руководитель Краюшкин В.А.

Клуб на ст. Моршанск, руководитель Опанасенко А.М.

Стадионы:

ДСО «Локомотив» ст. Пенза.

Председатели:

Абрамов В.Г. 1945 — 1975 гг.;

Ковалев П.И. 1975 — 1986 гг.;

Данилов Ю.Б. 1987 — 1989 гг.;

Грибов Г.К. с 1989 г.

ДСО «Локомотив» ст. Моршанск.

Председатель Политов С.П.

Физкультурно-оздоровительный центр, Пенза.

Руководитель Грибов Г.К.

Физкультурно-оздоровительный центр ст. Моршанск.

Руководитель Медынский В.Ю.

Награждены правительственными наградами:

Безруков Николай Иванович — орденом Трудового Красного Знамени, знаком «Почетному железнодорожнику».

Макаров Трофим Владимирович — знаком «Почетному железнодорожнику».

Ковергин Юрий Александрович — лауреат премии Российского профсоюза работников железнодорожного транспорта и транспортного строительства, награжден знаком «Почетному железнодорожнику».



*Ковергин Юрий Александрович,
председатель райпрофсожа Пензенского отделения
Куйбышевской железной дороги,
10 сентября 2003 года.*





После награждения работников Пензенского отделения дороги во Дворце культуры им. Ф.Э. Дзержинского, 1981 год. Первый ряд, слева направо: дежурный по отделению В.И. Стулов, 5-й — узловой диспетчер отделения дороги В.Н. Илюшин. Второй ряд, стоят слева направо: секретарь райпрофсожа Ю.А. Ковергин, председатель райпрофсожа Т.В. Макаров, главный инженер ШЧ-1 В.И. Авдонин.

***История
внедрения
автоматизации,
телефонизации
и радиофикации
Пензенского
отделения
дороги***



Памятный стенд.



Памятный стенд.

Развитие и внедрение новых средств автоматизации для увеличения пропускной способности и безопасности движения поездов на Пензенской дистанции сигнализации и связи с 1946 г.

Послевоенный период разрушенного хозяйства страны поставил перед железнодорожным транспортом задачу резко увеличить грузооборот для восстановления и развития народного хозяйства. Для этого было необходимо автоматизировать перевозочный процесс и обеспечить безопасность движения поездов.

Организация безопасности движения поездов осуществлялась на участке Пенза – Кузнецк автоблокировкой постоянного тока с резервом от аккумуляторов АБН-72, с запиранием стрелок замками Мелентьева. Участки Пенза – Пачелма, Пенза – Рузаевка оборудованы жезловыми аппаратами, входными семафорами и контрольными замками Мелентьева. Связь осуществлялась ручными аппаратами МБ. В системе хозяйств сигнализации и связи внедряется новая техника: в 1948 г. на ст. Пенза-III устанавливаются радиостанции ЖР-1 для маневровой работы. С 1953 г. на участке Пенза — Кузнецк вводятся локомотивная сигнализация АЛСН и поездная радиосвязь. В 1950 — 1952 гг. на участках Пенза — Рузаевка, Пенза — Пачелма вводятся маршрутно-контрольные устройства системы Наталевича.

В 1963 г. на ст. Пенза-I монтируется линейно-аппаратный зал – ЛАЗ АТС (700 номеров). В 1954 г. начинается внедрение поездной радиосвязи ЖР-3 с установкой шкафов ШРПС-54, впоследствии происходит замена маневровых на ЖР-5, поездной на ЖР-3М, в 1974 г. – на ЖР-У, с 1979 г. – на ЖР-УК, с 1993 г. перешли на радиостанции «Транспорт».

В 1959 г. на участке Пенза – Рузаевка вводится полуавтоматическая блокировка со входными и выходными светофорами ПБЛЦ Окоркова по проекту Е.П. Ларина, Е.С. Хрусталькова. В 1961 г. в соответствии с планом нового путевого развития ст. Пенза-II переключаются устройства СЦБ.

В 1961 – 1963 гг. на участке Пенза – Ряжск построена и введена в эксплуатацию диспетчерская централизация системы ПЧДЦ; с вводом ДЦ демонтированы семафоры.

В 1963 г. на горке ст. Пенза-III ЦС монтируются и вводятся в эксплуатацию ГАЦ и АРС-ЦНИИ. В 1971 г. демонтируется АРС.

В 1962 – 1963 гг. внедрено централизованное ограждение составов при обработке вагонниками на станциях: Пенза-II, Пенза-III, Заречный парк (первые на сети дорог разработал и внедрил электромеханик В.И. Авдонин).

В 1964 г. на ст. Пенза-II вводится электрическая централизация МРЦ 125 стрелок, горка оборудуется электроприводами СП, СПГ.

В 1964 г. на участке Пенза – Сызрань вводится автоблокировка числовая кодовая переменного тока. На станциях Шнаево, Леонидовка, Евлашево, Никулино построены электрические централизации.

На участках Пенза – Сызрань, Пенза – Рузаевка внедрены АЛСН, авто-стоп, поездная радиосвязь, а также все переезды оборудованы автомати-



ческой переездной сигнализацией, авто- и электрошлагбаумами. В 1965 г. построены и введены в эксплуатацию электрические централизации на станциях Пенза-III, Заречный парк блочного типа с выносом табло, ст. Пенза-I – блочного типа, горка Заречного парка оборудована электроприводами СП, СПГ.

В 1969 гг. впервые на сети железных дорог разработан и внедрен узловой диспетчерский контроль Пензенского узла (авторы В.П. Моторный, Ю.А. Ковергин) – экспонат выставки ВДНХ СССР. Семь дней с 23.11.1971 г. консультантом на ВДНХ был В.И. Авдонин.

В 1970 г. на участке Пенза – Рузаевка введены в эксплуатацию диспетчерская централизация ЧДЦМ, на станции Пенза-IV – электрическая централизация.

В 1965 г. начаты работы по строительству радиорелейной связи; в 1966 г. вводится Пенза – Куйбышев с аппаратурой «Василек» (24 телефонных канала).

В 1968 г. установлена аппаратура Р-60 (60 каналов).

В 1969 г. отделение дороги имело радиорелейную связь на всех участках. В 1993 г. радиорелейная аппаратура Р-60 заменена на аппаратуру «Курс-2» (360 каналов Пенза – Куйбышев).

В 1969 г. построено трехэтажное здание Пензенской дистанции сигнализации и связи. На участке Пенза – Кузнецк строятся и вводятся электрические централизации. В 1968 г. – на ст. Асеевская, в 1970 г. – на ст. Кузнецк, в 1971 г. – на ст. Чаадаевка, в 1972 г. – на ст. Кадада, в 1977 г. – на ст. Сюзюм.

Проводились реконструкции ЭЦ. В 1974 г. – ст. Канаевка и ст. Леонидовка, в 1978 г. – ст. Шнаево.

В 1980 г. вводится ЭЦ ст. Селикса, после этого на отделении дороги ушла в историю профессия стрелочника на главных направлениях, кроме ответвлений и подъездных путей.

В 1976 – 1977 гг. выполняются работы по модернизации автоблокировки участка Пенза – Кузнецк с заменой релейных шкафов и переходом на штепсельные реле НМШ, работы по монтажу диспетчерского контроля, двухсторонней автоблокировки для движения поездов во время капитального ремонта пути, по переносу сигнальных проводов на линию связи. Документацию разработали В.И. Авдонин, Г.П. Кивишев, А.М. Прасолов.

В 1976 – 1978 гг. выполнены работы по модернизации устройств ДЦ Пенза – Рузаевка, по замене переключателей фидеров питания на панели ПВР-40, переводу на безбатарейное питание электроприводов, исключению неразворота смены направления движения поездов (авторы А.В. Веришко, В.Ф. Маркин, В.И. Авдонин, К.П. Солдатов).

На всех горках построены пневмопочты для пересылки поездных документов.

В новом здании отделения дороги вводится АТС на 700 номеров (ст. Пенза-I) по разработанному дипломному проекту В.П. Моторного.

В 1964 г. вводится АТС на ст. Пенза-III (300 номеров), в 1965 г. – на ст. Кузнецк (200 номеров), в 1966 г. – на ст. Пенза-II (200 номеров).

В 1966 г. последняя телефонная станция ручного обслуживания на ст.



Пенза-II заменена на автоматическую. В 1984 г. декадно-шаговая АТС ст. Пенза-III заменена на квазиэлектронную АТС (1000 номеров). АТС ст. Пенза-I к 1984 г. имела емкость 2000 номеров. В 1996 г. смонтирована новая АТС емкостью 2400 номеров в новом здании Дома связи по ул. Ухтомского. На всех грузовых малых станциях установлены малые АТС. Все руководители отделения дороги и работники, связанные с обеспечением безопасности движения поездов, обеспечены бесплатной телефонной связью на квартирах.

Для автоматизации дальней связи на ст. Пенза-I смонтирован узел автоматической связи ДАТС с возможностью включения до 80 каналов.

Развитие телеграфной связи шло по двум направлениям: организация телеграфной связи для передачи информации на грузовые поезда и автоматизация общей телеграфной связи с использованием аппаратуры АТА 40/20, АТ-ПС-ПД 108/64, НТЧМ-4, ЧВТ-44, ТТ-17, ТТ-48, с 1986 г. – ТТ-144.

Первый пункт ПОНАБ (прибор обнаружения нагретых букс вагонов) на Куйбышевской железной дороге был построен и внедрен на ст. Кузнецк в 1971 г. (исполнители В.И. Авдонин, А.С. Иванов, В.П. Кисурин и главный инженер ВЧД-3 А.Ф. Бабко-Малый). После внедрения ПОНАБ передали в цех радиосвязи. ШЧИС Р.А. Шабакаев, И.Г. Минеев, А.Л. Кудряшов организовали цех ПОНАБ (в 1989 г. — прибор «ДИСК»).

Для организации громкоговорящей связи на станциях Пензенского отделения дороги установлено более 120 усилителей разной мощности.

В 1975 – 1976 гг. ведутся работы по развитию ст. Кривозеровка, построены ст. Терновка, путепровод, ветка в Терновку. В 1976 г. вводится в эксплуатацию ЭЦ ст. Кривозеровка.

В связи со строительством нового парка ст. Кузнецк в 1986 г. модернизируется ЭЦ ст. Кузнецк. Выполнены работы по развитию ст. Булычево, ст. Пяша.

В 1986 г. введены в эксплуатацию второй путь и двухсторонняя автоблокировка перегона Пенза-IV – Бессоновка, продолжается развитие ст. Пенза-IV, построена малая горка для сортировки вагонов.

Благодаря непрерывному внедрению новой техники в хозяйстве сигнализации и связи решались вопросы развития базы для ее обслуживания. Так, решались вопросы развития КИП РТУ, строительства второго этажа РТУ на ст. Пенза-I, пристроя к посту ЭЦ ст. Пенза-III для агрегатного ремонта электромоторов, электроприводов, дроссельтрансформаторов, пунктов обогрева для напольных бригад ЭЦ, гаража и тупика для ДГКУ ст. Пенза-I, гаража для автокрана. Все эти работы выполнялись коллективом дистанции.

С внедрением новой техники необходимо было решать жилищный вопрос на линейных станциях: на ст. Чаадаевка построен восьмиквартирный дом, на ст. Симанщина, Леонидовка – одноквартирные щитовые дома, привезенные из Рязанской области. На ст. Елюзань, Асеевская – два дома Чаадаевского комбината. Двухквартирный кирпичный дом для радиорелейного пункта ст. Канаевка. Построены дома на ст. Грабово, Бессоновка.

В 1983 г. ведется реконструкция станции Заречного парка: строится новый предгорочный парк, строится новая горка, новый горочный пост, сор-

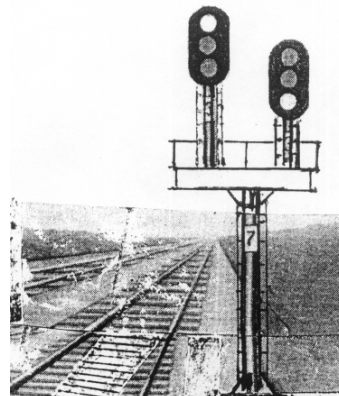


Вилочный светофор для двухпутных участков железных дорог с двухсторонним движением поездов по автоблокировке. Такой автоблокировкой был оборудован единственный участок Пенза — Ртищево Пензенской железной дороги, Пензенской дистанции сигнализации и связи в 1939 — 1940 годах и просуществовал до 1965 года, до электрификации участка Пенза — Ртищево.

В строительстве и обслуживании участвовал Зайченко Александр Иванович до 1945 года.

Обслуживали: Февралев Александр Иванович до 1954 года, Авдонин Владимир Иванович с 1945 по 1961 годы.

В литературе этого светофора нет.



тировочный парк, ведется реконструкция ЭЦ, ввод ГАЦ в новом посту. В 1986 – 1987 гг. строится третья тормозная позиция на горке.

В 1988 г. отдел горок ГТСС Ленинграда совместно с РИИЖТ разработали проект автоматизации роспуска составов с горки КГМ-РИИЖТ (автор В.И. Иванченко).

В 1971 г. ШЧГ В.И. Авдонин списал АРС-ЦНИИ на горке Пенза-III как неработающую систему (что вызвало неодобрение в МПС) и в 1988 г. стал активно помогать РИИЖТ во внедрении КГМ-РИИЖТ. В 1989 г. закончили монтаж КГМ-РИИЖТ и РИИЖТ подготовил систему к вводу. Создали комиссию. Члены комиссии подписали необходимые документы, а председатель комиссии, главный инженер службы СЦБ и связи В.А. Великосельский, подписывать отказался.

РИИЖТ поставил вопрос о внедрении КГМ-РИИЖТ в МПС. 14 марта 1990 г. в МПС состоялся научно-технический совет МПС, проведенный министром МПС Н.С. Конаревым. На совете присутствовали: зам. министра Г.М. Фадеев, А.Я. Сиденко, В.С. Аркатов, ЦД, ЦП, ВНИИЖТ и другие. Первым выступал В.И. Иванченко, затем 35 минут – В.И. Авдонин. Среди москвичей было много противников внедрения проекта, но В.И. Авдонин настоял на том, чтобы для решения вопроса выехать в Пензу. НТС решил направить в Пензу специальную комиссию. За доклад на НТС В.И. Авдонин получил от министра МПС премию (месячный оклад).

Москвичи сорвали внедрение КГМ-РИИЖТ, и вторично вопрос рассматривался 28 сентября 1990 г. Снова проводился научно-технический совет, на котором присутствовал В.И. Авдонин. В работе совета участвовал зам. министра Г.М. Фадеев, выступал с докладом ЦШ Г.Ф. Лекута. Был поставлен вопрос о снятии системы КГМ-РИИЖТ с внедрения. Было задано много вопросов В.И. Авдонину, который поставил вопрос о срыве работы комиссии в Пензе и настоятельно потребовал создать новую комиссию для работы на месте предполагаемого внедрения. Зам. министра Г.М. Фадеев поручил ЦШ Г.Ф. Лекуте немедленно выехать в Пензу.

Итогом работы комиссии стало внедрение системы КГМ-РИИЖТ в Пензе, впервые в мире.



Модернизация устройств СЦБ, связи и радиосвязи, внедрение новых систем автоматики Пензенской дистанции сигнализации и связи, 1991 – 2002 гг.

Модернизация автоблокировки участка Пенза – Кузнецк:

1. 1991 г., перегон Асеевская – Чаадаевка – на систему АБТ с тональными рельсовыми цепями.
2. 1997 г., участок Кадада – Кузнецк – на систему АБТ с тональными рельсовыми цепями.
3. 2001 г., участок Кадада – Чаадаевка – на систему АБТЦ.
4. 2001 г., участок Асеевская – Пенза-II – система ЦАБс (автоблокировка без релейных шкафов на перегоне с размещением аппаратуры в релейных помещениях на постах ЭЦ).
5. Внедрение системы САУТ-Ц (система управления тормозами) на участке Пенза – Кузнецк.

Модернизация диспетчерской централизации участка Пенза – Пачелма.

1. 1994 г., участок Пенза – Пачелма – диспетчерская централизация ПЧДЦ заменена на новую систему «Минск».
2. 1999 г., участок ДЦ Пенза – Рузаевка переведен на центральное управление в управление Куйбышевской железной дороги по системе «Сетунь».
3. 1999 г. – узловой диспетчерский контроль Пензенского узла переведен на контроль в управление Куйбышевской железной дороги по системе «Сетунь».
4. 2000 г., участок ДЦ Пенза – Пачелма переведен на центральное управление в управление Куйбышевской железной дороги по системе «Сетунь».

Организацию работ по модернизации и внедрению новых устройств СЦБ и связи, регулировку и ввод в эксплуатацию новых устройств выполнял коллектив дистанции. **Начальники дистанции:** А.В. Веришко, В.Ф. Маркин. **Главный инженер** – А.Н. Беляков. **Заместители начальника:** К.И. Семашко, Р.А. Шабакаев, Н.И. Куделькин, В.В. Сидорин. **Зам. главного инженера** – Н.И. Никитин. **Начальники участков СЦБ:** В.Н. Иванов, Е.А. Иованович, А.А. Игольников, Б.И. Угримов, Ю.В. Миронов, А.И. Власов, С.В. Тройнин, С.В. Гахов. **ШЧИ:** Шуваева Я.В., Карпухин А.В. **Старшие электромеханики СЦБ:** А.А. Ступин, А.Н. Рябов, П.А. Пиксин, Козеев, Г.М. Сайганов, Н.О. Мусиевский, М.Н. Пархомчук, В.А. Петрунин, Ю.П. Куров, С.В. Спирин, А.И. Армеев, В.П. Ивлиев, В.В. Аношкин, С.В. Синкевич, Н.Г. Самарцев, В.Н. Коробков, М.И. Кермалов, В.В. Фатеев, А.В. Кузнецов, М.Ю. Дмитриев, А.А. Петрин, В.В. Хлынцев, А.И. Залетов, О.Б. Вакаев, М.А. Саженков, В.А. Чепурченко, К.И. Кострицкий.

Модернизация радиорелейной связи, 1991 – 2002 гг.

1. Участок Пенза – Евлашево – вместо аппаратуры Р-60 установлена аппаратура «Курс-2М». Это позволило увеличить емкость с 60 каналов до 720



каналов. Качество связи улучшилось, а количество отказов уменьшилось на 70%. Работы выполнены в декабре 1993 – январе 1994 гг.

2. Участок Пенза – Рузаевка – вместо аппаратуры Р-404 «Василек» установлена аппаратура цифровая «Радиус-ДС», принципиально новое оборудование (ноябрь – декабрь 1999 г.).

«Радиус» позволил увеличить количество каналов с 24 до 120, уменьшить потребление электроэнергии с 4 кВт до 220 Вт. Повысилось качество связи, уменьшилось количество отказов.

3. Участок Пенза – Ряжск – вместо аппаратуры Р-404 «Василек» установлена аппаратура цифровая «Радиус-ДС» с увеличением с 24 до 480 каналов, с высоким качеством связи.

Ноябрь 2001 г. – февраль 2002 г.

Строительство радиорелейной башни по финской технологии высотой 75 метров по ул. Ухтомского, д. 4-а, перспектива переноса оборудования с технического этажа гостиницы ст. Пенза-I в новую аппаратную Дома связи, установка антенных устройств и базовых станций сотовой радиосвязи общего пользования. В строительстве и пусконаладочных работах участвовали старшие электромеханики радиорелейной связи А.А. Литвинов, Ю.А. Луняков, В.Н. Плошкин, М.К. Паршин, электромеханики В.А. Клочков, Н.В. Усов.

В 1989 г. был выполнен проект строительства Дома связи ст. Пенза-I на ул. Ухтомского, д. 4-а.

В 1996 г. закончилось строительство Дома связи, приступили к монтажу кабель-роста для ЛАЗ и АТС, устройств электропитания, вводно-коммутационной аппаратуры, к монтажу двух ДГА-48 для резервного питания Дома связи.

Одновременно велись монтажные работы АТСК и переключение АТС, междугородного телефонного коммутатора в новом Доме связи.

В 1996 г. на участке Пенза – Пачелма воздушная линия связи заменена на кабельную с установкой аппаратуры К-24-Т, установлена аппаратура П-330-60.

В 1998 г. производится переключение каналов с У-60Е на Р-720.

В 1999 г. производится переключение высокочастотного телеграфирования.

Установка аппаратуры связи и радиорелейной связи на переходные цифровые устройства ПУ-2000 и «Радиус» дала возможность передать участки ДЦ Пенза – Рузаевка, Пенза – Пачелма на центральное управление в управление дороги ЕДЦУ.

В 2001 г. заменена телеграфная станция АТ-ПС-ПД на цифровую станцию «Альфа».

Со строительством ВОЛС начался новый этап в развитии связи, внедрена аппаратура ИКМ-30 по ВОЛС.

В 2002 г. организована видеоконференция в студии отделения дороги.

В 2002 г. включена по ВОЛС система ИКМ-30 на участке Пенза – Кузнецк и СМК-30 Пенза – Самара – Рузаевка.





Пост ГАЦ



Автоматизированная горка

В 1983 году введена в эксплуатацию новая четная горка в Заречном парке ст. Пенза-III. В 1986 — 1987 годах построена и введена в эксплуатацию третья тормозная позиция. В 1990 — 1991 годах замонтирована и введена в эксплуатацию КГМ — автоматизированное торможение вагонов (отцепов), разработанная Ростовским институтом РИИЖТ, автор — доктор технических наук В.И. Иванченко.

ГАЦ — третья тормозная — КГМ.

Эта горка первая в Пензе и первая в мире.

По ВОЛС включена аппаратура МВТК на участке Пенза – Ртищево.

В дистанции внедрена компьютерная система.

Строительно-монтажные работы и переключение вновь вводимых устройств выполнялись работниками дистанции: начальниками участков В.А. Конновым, С.В. Тройниным, старшими электромеханиками И.Д. Мирошниковым, А.А. Литвиновым, Ю.А. Луняковым, электромеханиками В.В. Столяровым, В.А. Клочковым, Н.П. Тройниной, электромеханиками ЛАЗ Л.В. Насоновой, Л.Н. Тышко, Л.К. Пестовой и другими. Замена и реконструкция поездной радиосвязи в Пензенской дистанции сигнализации и связи: 1992 – 1993 гг. – на участке Пенза-I – Кузнецк, Пенза – Симанщина вместо радиостанций типа 43 РТС-A2-ЧМ смонтированы РС-6,3 на новой элементной базе.

1993 – 1995 гг. – строительство отдельного волновода на участках Пенза – Рузаевка, Арбеково – Симанщина, Пенза-I, Пенза-IV, Кривозеровка, реконструкция подземных переходов волноводов с заменой на участке Пенза – Кузнецк на воздушный.

На охраняемых переездах вновь установлены стационарные радиостанции для дежурных по переездам.

В 2001 г. заменена аппаратура поездной радиосвязи 43РТС-A2-ЧМ на РТС-46М с новой элементной базой на участке Пенза – Рузаевка и Пензенский узел.

В реконструкции поездной радиосвязи принимали участие начальники участков В.И. Данилов, В.Н. Плошкин, старшие электромеханики В.Н. Куранов, В.В. Сорокин, А.В. Кузнецов, электромеханики В. Козлов, Н.Е. Антонов, С.М. Горбатов, А.В. Слива, М.Г. Чуднов.

Начальники службы СЦБ и связи Куйбышевской ж. д. (Ш):

А.А. Никитин, Н.К. Мазурчук, И.Н. Царенко, Н.Д. Макеев, В.М. Артемьев, А.М. Вербовик, Г.А. Заводовский, Н.А. Кияткин.

Начальники отдела СЦБ и связи Куйбышевской ж. д. (НОДШ-1):

В.Н. Бурда 1959 – 1966

В.П. Моторный 1966 – 1988

Н.И. Никитин 2001 – 2004

Заместители: Е.П. Ларин, А.М. Прасолов.

Инженеры: Е.С. Хрустальков, Л.И. Кузнецова, Г.А. Быкова, Р.И. Безруков, А.Б. Гарин.

УРБШ-1: В.П. Лучинкин, Е.С. Хрустальков, В.П. Моторный, В.В. Горищук, Ю.В. Миронов.

**Пензенская дистанция
сигнализации и связи – ШЧ-1 (1946 – 1996).**

Начальники дистанции сигнализации и связи:

К.И. Гурьянов 1941 – 1952 Ю.В. Ильин 1969 – 1980

Н.Ф. Мараев 1942 – 1958 А.В. Веришко 1980 – 1999

Ф.А. Мацапура 1958 – 1969 В.Ф. Маркин 1999 – 2004

Е.П. Ларин 1969 Н.И. Никитин 2004 –

Главные инженеры – первые заместители:

В.П. Моторный 1963 – 1966 В.Ф. Маркин 1990 – 1999

А.М. Прасолов 1966 – 1970 А.Н. Беяков 1999 – 2004

В.И. Авдонин 1970 – 1990 В.В. Аношкин 2004 –

Заместители начальника по СЦБ:

И.И. Макаров 1942 – 1960 Е.А. Иованович 1980 – 1991

Ю.В. Ильин 1960 – 1969 К.И. Семашко 1991 – 2001

А.С. Иванов 1968 – 1975 В.Н. Иванов 2001 –

А.В. Веришко 1969 – 1980

Заместители начальника по связи:

Ю.Д. Насонов 1969 – 1982 В.В. Сидорин 1997 –

Р.А. Шабакаев 1982 – 1997

Отдел кадров:

А.И. Медведкина, Л.Л. Ларина, С.А. Любимов, А.Г. Хоменко, Е.М. Мокшанцев, Н.И. Куделькин, В.В. Горищук.

Главные бухгалтеры:

А.М. Тикунов, М.Г. Фадеева, Л.В. Китаева, Л.В. Пронина, Е.А. Гончарова.

Технический отдел СЦБ:

М.А. Семисаженов, Г.С. Былин, А.И. Зайченко, А.М. Прасолов, А.С. Пикалов, А.М. Авдеев, Г.И. Веришко, А.В. Карпукхин.

Технический отдел связи:

А.П. Берестень, Н.К. Кузнецова, Л.Л. Ларина, техник А.М. Паскевич, О.А. Симонова.



Инженеры-экономисты:

Н.С. Москалева, А.А. Картунова.

Инженеры по охране труда и технике безопасности:

С 1971 г.: В.П. Бабенко, Г.А. Минеев, И.Ф. Карташова, Н.В. Мудрова, А.В. Карпухин, В.П. Писарева.

Группа надежности:

Г.П. Кивишев, В.Ф. Маркин, А.А. Игольников, В.И. Авдонин.

Техническая документация:

Н.С. Колокольникова, Т.М. Ветрова, В.Ф. Маркин, Я.В. Шуваева, Г.А. Быкова, В.Н. Воронина, Н.И. Кременская, Г.В. Байнишева, Р.К. Бабенко, Л. Фролова, В.О. Недоросткова, Л. Бабкина, Ю.П. Коробкова, Г.А. Пашенко, Г.Н. Белякова.

Секретари партийной организации:

А.И. Киржаев, В.П. Оськин, Е.А. Иованович, Ю.А. Ковергин, А.Г. Хоменко, Е.М. Мокшанцев.

Председатели профсоюзного комитета:

А.Г. Хоменко, А.В. Сюзюмов, П.И. Поцелуев, Ю.Д. Ширяев, В.А. Воронин, Б.И. Кочедыков, М.Н. Пархомчук.

Начальники участков СЦБ:

А.С. Иванов, Е.А. Иованович, Н.Ф. Маркин, К.И. Семашко, В.Ф. Маркин, А.И. Рассказов, В.И. Павлов, И.Н. Надеев, П.И. Бурмистров, Н.И. Никитин, В.В. Горищук, Н.И. Куделькин, Б.А. Угримов, А.Н. Беляков, Ю.В. Миронов, М.Ю. Дмитриев, В.В. Аношкин, С.В. Гахов, С.В. Синкевич.

Начальники участков связи, радио, радиорелейной связи:

К.П. Солдатов, Б.М. Соболевский, В.В. Сидорин, В.И. Данилов, Г.А. Сорокоумов, В.Н. Плошкин, В.А. Коннов.

Пост диспетчерской централизации ст. Пенза-I:

Ю.А. Ковергин, А.И. Февралев, Н.Д. Тучин, В.М. Арзамасцев, А.И. Тышко, Р.И. Безруков, М.И. Кермалов.

Диспетчеры связи:

А.Ф. Мацапура, Б.К. Касимовский, В.Я. Данилин, Е.М. Мокшанцев, В.Б. Пикалова, М.И. Алтарева, Л.Л. Трофимова, Л.В. Соломатина, Г.В. Михеева, Г.А. Рябова, Л.В. Королева.

Старшие электромеханики ЭЦ Пензенского узла:

ЭЦ ст. Пенза-I: П.П. Михалюк, М.Н. Пархомчук, В.А. Головатюк.

ЭЦ ст. Пенза-II: В.Ф. Маркин, В.И. Авдонин, Е.М. Мокшанцев, А.Н. Рябов, В.В. Хлынцев.

ЭЦ ст. Пенза-III: А.М. Агеев, Е.М. Перминов, Ворончихин, А.И. Власов, Г.А. Минеев, В.М. Казаков, А.Ю. Маркин.

ЭЦ Заречный парк: Е.А. Иованович, К.И. Семашко, Н.Я. Горячев, П.С. Семин, Ю.С. Зверев, О.С. Аверьянов, В.И. Попенко.

ЭЦ ст. Пенза-IV: В.В. Горищук, В.А. Угримов, Н.И. Куделькин, В.А. Петрунин.



Старшие электромеханики автоблокировки Пенза — Кузнецк:

Е.Н. Рогожкин, В.А. Шипанов, Н.М. Русаков, С.Б. Коннов, А.А. Шимутин, В.М. Мусиевский, Н.А. Рауткин, А.А. Петрин, А.А. Ступин, Ю.А. Царев, О.Б. Вакаев.

Старшие электромеханики диспетчерской централизации:

Г.А. Минеев, А.М. Воробьев, П.И. Бурмистров, П.Я. Рычев, П.Н. Пиксин, А.А. Коробков, В.И. Вовкотруб, В.А. Пузенцев, А.И. Армеев, Ю.П. Куров, С.П. Шариков, Ю.Н. Калябин.

Начальники КИП РТУ, старшие электромеханики:

В.П. Оськин, Г.П. Кивишев, А.А. Игольников, Г.М. Сайганов, Л.Н. Смирнов, Б.В. Шутов, В.В. Владимирова, С.Н. Фадеев, Д.И. Родченков.

Начальники горок, старшие электромеханики:

А.И. Зайченко, Г.М. Макаров, Г.А. Минеев, П.С. Семин, ШНС П.В. Москвитин, И.П. Мамин, Н.Ф. Безруков, М.А. Савенков, А.И. Недоростков, ШЧИ КГМ Н.И. Никитин, М.И. Горюнов, В.П. Хорин.

АЛСН, поездная радиосвязь:

Ю.В. Ильин, Ю.Д. Ширяев, Н.Д. Евсеев, Н.Г. Самарцев.

Маневровая радиосвязь ст. Пенза-III, Заречный парк:

А.Ф. Гурьянов, Г.П. Лунин, В.В. Сорокин.

Линейно-аппаратный зал ЛАЗ ст. Пенза-I:

А.Г. Лебедев, В.П. Моторный, Ю.Д. Насонов, Ю.В. Коршунов, В.А. Коннов, Н.С. Ильина, Р.И. Прасолова, Л.М. Торгашина, А.И. Щербатых, В.В. Столяров.

АТС ст. Пенза-I, междугородняя связь:

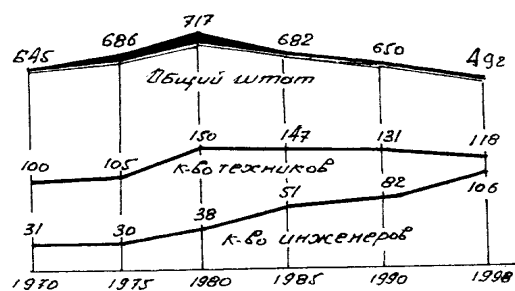
И.Д. Мирошниченко, Ю.Н. Солодовников.

Начальники телеграфно-телефонной станции:

Н.В. Сюзюмов, А.Г. Хоменко, М.С. Останина, В.С. Герасимов, В.П. Гаврилов.

Старшие электромеханики радиорелейной связи:

Б.И. Кочедыков, А.А. Литвинов, В.С. Макаров, Г.Ф. Белянин, Ю.А. Луняков, М.К. Паршин, В.Н. Плошкин.



Эксплуатационный штат ШЧ-1, чел.

Для эксплуатации вводимых устройств одной из главных задач было комплектование и обучение штата. Если в 1950 году на дистанции работали 240 человек, из них только два специалиста были с высшим (ускоренным) образованием, то в 1970 году работали 646 человек, из них 31 инженер и 100 техников.

Для специалистов создавались условия для заочного образования, 26 человек получили высшее образование, окончив ВЗИИТ и КИИТ заочно.



Цех местной связи ст. Пенза-I, Пенза-II, Пенза-IV, Симанщина:

Б.К. Касимовский, Б.Г. Фролов, А.Г. Анисимов, В.И. Рыбнов.

Старшие электромеханики связи ст. Пенза-III:

П.О. Рузанов, В.С. Герасимов, А.И. Панферов, А.А. Матвеев, М.А. Федоров, Г.А. Сорокоумов, К.В. Асташкин.

Старшие электромеханики связи Пенза – Кузнецк – Лунино:

Е.А. Спиридонова, А.С. Королев, В.Т. Михайлов, И.С. Осетров, Н.М. Каштанов, Б.Д. Данилин, В.В. Мамелин, П.Ф. Ботарев, В.В. Фатеев, И.В. Буйлов, Ю.М. Кузин, А.Н. Филимонов, А.И. Щербатых.

Старшие электромеханики ПОНАБ

(приборы обнаружения нагретых букс):

В.П. Кисулин, А.Л. Кудряшов, И.Г. Минеев, Е.А. Красилов, А.А. Суворов.

Старшие электромеханики радиосвязи:

Ю.Д. Ширяев, В.Н. Кузнецов, В.Н. Куранов, А.В. Кузнецов.

Старший электромеханик вокзальной автоматики ст. Пенза-I:

В.И. Тимошин.

Обслуживали устройства СЦБ, связи, радиосвязи до 1965 г.:

Ст. Пенза-I: И.И. Быстров, Л.Н. Смирнов, Д.Т. Васякин, В.И. Мартишкин, В.И. Кривулин, П.И. Поцелуев, А.М. Матвеева.

Ст. Пенза-II: М.А. Тарасов, Е.П. Ларин, Е.С. Хрустальков, П.П. Михайлюк, В.И. Авдонин.

Ст. Пенза-III: В.А. Воронин, В.А. Ларин, А.Ф. Гурьянов, П.О. Рузанов, Г.А. Минеев.

В Заречном парке: Е.П. Ларин, В.П. Лучинкин, Н.Д. Манин, Е.А. Иованович.

Начальники летучки связи:

А.И. Чиндин, А.И. Лукашов, А.А. Матвеев, А.И. Горячев, А.В. Винчаков.

Начальники мастерских дистанции:

Пенза: В.В. Борош, Н.Н. Храмов, В.Н. Коробков, ШНС РЦ В.Г. Решетняк.

Кузнецк: А.И. Агеев, В.В. Никитин.



Кавалеры государственных наград:



Орден Ленина

Болдырев Николай Акимович.
Котов Иван Герасимович.
Макаров Иван Ильич.
Мараев Николай Федорович.



Орден Октябрьской Революции

Мацапура Федор Андреевич.



Орден Трудового Красного Знамени

Мацапура Федор Андреевич.
Берестень Анатолий Павлович.
Иованович Евгений Андреевич.
Ильин Юрий Вениаминович.
Кривулин Владимир Иванович.
Куделькин Николай Иванович.



Орден «Знак Почета»

Авдонин Владимир Иванович.
Моторный Владимир Пантелеймонович.
Февралев Александр Иванович.



Орден Трудовой Славы

Алтарева Мария Ивановна.
Иванов Николай Алексеевич.
Настин Иван Федорович.
Пархомчук Михаил Николаевич.
Рябов Александр Николаевич.

236 работников Пензенской дистанции сигнализации и связи награждены орденами и медалями за боевые заслуги в Великой Отечественной войне и за трудовую доблесть в 1941 – 1945 гг.

Награждены медалями:

«За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И. Ленина»



Берестень Анатолий Павлович.
Васякин Дмитрий Тимофеевич.
Воронин Владимир Александрович.
Герасимов Виктор Степанович.
Грузинкин Николай Андреевич.
Зайченко Александр Иванович.
Ильин Юрий Вениаминович.
Иованович Евгений Андреевич.
Коннов Сергей Борисович.
Маркин Виктор Федорович.
Мацапура Федор Андреевич.

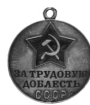


Мирошниченко Иван Денисович.
 Мокшанцев Евгений Михайлович.
 Моторный Владимир Пантелеймонович.
 Осетров Иван Степанович.
 Оськин Виктор Петрович.
 Поцелуев Петр Иванович.
 Рогожкин Ефим Никитович.
 Русаков Николай Матвеевич.
 Солдатов Константин Порфирьевич.
 Тарасов Михаил Андреевич.
 Хоменко Александра Герасимовна.
 Ширяев Юрий Дмитриевич.
 Хлынец Виктор Васильевич.



«За трудовое отличие»

Армеев Анатолий Иванович.
 Будылин Константин Иванович.
 Лукьянов Борис Иванович.
 Максимов Александр Григорьевич.
 Орехова Нина Николаевна.
 Самарин Иван Николаевич.
 Хоменко Александра Герасимовна.



«За трудовую доблесть»

Веришко Александр Васильевич.
 Воронин Владимир Александрович.
 Грузинкин Николай Андреевич.
 Кузнецова Антонина Алексеевна.
 Хичин Анатолий Михайлович.



«Ветеран труда»

Награждены 164 работника
 Пензенской дистанции
 сигнализации и связи.

Почетные звания:

**«Заслуженный работник
 транспорта РСФСР»**

Пархомчук Михаил Николаевич

«Заслуженный рационализатор РСФСР»

Моторный Владимир Пантелеймонович

«Заслуженный работник связи РФ»

Веришко Александр Васильевич

Мирошниченко Иван Денисович

**«Отличник изобретательства
 и рационализации ВОИР СССР»**

Авдонин Владимир Иванович





Почетные железнодорожники:

Авдонин Владимир Иванович
Ануфриев Александр Сергеевич
Васякин Дмитрий Тимофеевич
Веришко Александр Васильевич
Власов Александр Иванович
Воронин Владимир Александрович
Воробьев Алексей Михайлович
Гурьянов Алексей Федорович
Игольников Александр Андреевич
Ильин Юрий Вениаминович
Иованович Евгений Андреевич
Коннов Владимир Александрович
Королев Александр Семенович
Лебедева Галина Георгиевна
Макаров Иван Ильич
Макаров Геннадий Михайлович
Мараев Николай Федорович
Маркин Виктор Федорович
Моторный Владимир Пантелеймонович
Пиксин Петр Алексеевич
Радаева Тамара Владимировна
Рогожкин Ефим Никитович
Русаков Николай Матвеевич
Рыжаков Александр Васильевич
Самарцев Николай Гаврилович
Семашко Константин Иванович
Семин Петр Степанович
Симбирев Сергей Александрович
Ступин Александр Александрович
Хрустальков Евгений Степанович
Шабакеев Равиль Абдулович
Шуваева Янина Валентиновна
Почетные железнодорожники награждены министрами
именными часами.



«Почетный радист»

Данилов Владимир Иванович
Самарцев Николай Гаврилович
Литвинов Александр Андреевич
Сидорин Виктор Васильевич

**«За активную работу
в профгруппе»**

Зверев Юрий Спиридонович





«За спасение утопающих»

Маркин Виктор Федорович.

«100 лет Транссибирской магистрали»

Хлынцев Виктор Васильевич

Зверев Юрий Спиридонович



«150 лет железным дорогам»

Пархомчук Михаил Николаевич



«За безупречный труд на федеральном железнодорожном транспорте»

Сайганов Геннадий Макарович



«Ударник сталинского призыва»

Мацапура Федор Андреевич

Русаков Николай Матвеевич

Рогожкин Ефим Никитович

Краснов Николай



«Победители соцсоревнования»

Авдонин Владимир Иванович

Андронов Анатолий Николаевич

Данилов Владимир Иванович

Зверев Юрий Спиридонович

Колдомасов Вячеслав Михайлович

Мирошниченко Иван Денисович

Пархомчук Михаил Николаевич

Семин Петр Степанович

Солодовников Юрий Николаевич

Царев Юрий Андреевич

Насонов Юрий Дмитриевич



«Ударники пятилеток»

Авдонин Владимир Иванович

Зверев Юрий Спиридонович

Колдомасов Вячеслав Михайлович

Мирошниченко Иван Денисович

Мокшанцев Евгений Михайлович

Пархомчук Михаил Николаевич

Семин Петр Степанович

Насонов Юрий Дмитриевич



«Отличники социалистического соревнования»

Горищук Вячеслав Васильевич

Мирошниченко Иван Денисович

«За безопасность движения»

Горищук Вячеслав Васильевич





Моторный
Владимир Пантелеймонович
 Начальник отдела СЦБ и связи.
 Заслуженный рационализатор РСФСР,
 почетный железнодорожник. Награжден
 орденом «Знак Почета», четырь-
 мя медалями, дипломом ВДНХ. Про-
 работал на ж.-д. транспорте 50 лет.



Пархомчук
Михаил Николаевич
 Старший электромеханик ЭЦ
 станции Пенза-I, заслуженный работник
 транспорта РСФСР, награжден орденом
 Трудовой Славы 3-й степени, знаком «150
 лет железным дорогам», знаками «Удар-
 ник 9-й, 10-й пятилеток СССР».



Веришко
Александр Васильевич
 Начальник дистанции сигнализа-
 ции и связи. Заслуженный работник
 связи РФ. Награжден медалью «За тру-
 довую доблесть», знаком «Почетному
 железнодорожнику».



Мирошниченко
Иван Денисович
 Старший электромеханик АТС
 ст. Пенза-I. Заслуженный работник
 связи РФ. Награжден медалью «За доб-
 лестный труд. В ознаменование 100-
 летия со дня рождения В.И. Ленина»,
 знаком «Ударник пятилетки».



**Поощрения коллектива Пензенской дистанции
сигнализации и связи:**

III кв. 1943 г.	Решением ВЦСПС и НКПС знамя ГКО и 1-я премия.
I кв. 1972 г.	3-е место с вручением денежной премии МПС и ЦК профсоюза.
1974 г.	В связи со 100-летием железной дороги коллективу Пензенской дистанции сигнализации и связи присвоено звание «Коллектив коммунистического труда».
II кв. 1979 г.	Переходящее Красное знамя дороги и дорпрофсожа.
За 1982 г.	Переходящее Красное знамя отделения дороги и рай-профсожа.
I кв. 1983 г.	Переходящее Красное знамя дороги и дорпрофсожа.
I кв. 1984 г.	Переходящее Красное знамя отделения дороги и рай-профсожа.
II кв. 1986 г.	Переходящее Красное знамя МПС и ЦК профсоюза.
IV кв. 1987 г.	Переходящее Красное знамя МПС и ЦК профсоюза.
I кв. 1988 г.	Вторая денежная премия дороги.
III кв. 1988 г.	Переходящее Красное знамя отделения дороги и рай-профсожа.
III кв. 1988 г.	2-е место и денежную премию МПС и ЦК профсоюза.
IV кв. 1988 г.	Переходящее Красное знамя дороги и дорпрофсожа.
IV кв. 1989 г.	Переходящее Красное знамя отделения дороги и рай-профсожа.
I кв. 1990 г.	Переходящее Красное знамя отделения дороги и рай-профсожа.
I кв. 1990 г.	2-е место и вторую денежную премию дороги и дорпрофсожа.
IV кв. 1990 г.	Переходящее Красное знамя дороги и дорпрофсожа.
II кв. 1991 г.	Переходящее Красное знамя МПС и ЦК профсоюза.
III кв. 1991 г.	1-е место в отделенческом соревновании.
II кв. 1992 г.	1-е место в отделенческом соревновании.
I кв. 1993 г.	1-е место в отделенческом соревновании.
II кв. 1994 г.	1-е место и денежная премия в дорожном соревновании.
I кв. 1995 г.	1-е место и денежная премия МПС и ЦК Профсоюза.
III кв. 1995 г.	1-е место и денежная премия МПС и ЦК Профсоюза.
III кв. 1995 г.	Благодарность за участие в издательстве книги «Память».
I кв. 1996 г.	1-е место и денежная премия отделения дороги и рай-профсожа.
II кв. 1996 г.	3-е место в отраслевом соревновании.
II кв. 1996 г.	3-е место и денежная премия МПС и ЦК профсоюза.
III кв. 1996 г.	1-е место и денежная премия дороги и дорпрофсожа.



IV кв. 1996 г. профсожа. 1-е место и денежная премия отделения дороги и рай-
 IV кв. 1996 г. 1-е место и денежная премия МПС и ЦК профсоюза.
 I кв. 1997 г. 1-е место и денежная премия МПС и ЦК профсоюза.
 I кв. 1998 г. 1-е место и денежная премия МПС и ЦК профсоюза.
 II кв. 1998 г. 1-е место и денежная премия МПС и ЦК профсоюза.
 за 1998 г. 1-е место с вручением памятного знака и диплома
 МПС и ЦК профсоюза.
 I кв. 2001 г. Благодарность губернатора Пензенской области, за
 достижение коллективом дистанции высоких производственных и финан-
 сово-экономических показателей в 2002 г.
 I кв. 2002 г. 1-е место в дорожном соревновании.
 II кв. 2002 г. 1-е место в отраслевом соревновании МПС и ЦК проф-
 союза
 IV кв. 2002г. 1-е место в отраслевом соревновании МПС и ЦК проф-
 союза
 I кв. 2003 г. 1-е место в отраслевом соревновании МПС и ЦК проф-
 союза.
 I кв. 2003 г. Почетная грамота губернатора Пензенской области за
 добросовестный труд и большой вклад в социально-экономическое развитие
 области.

Годы	Кол-во поданных предложений, шт	Среднесписочный состав, чел	Среднее кол-во предложений на 100 чел в год	Примечание
1965-1970	488	560	14	Показатель за 6 лет
1971-1980	1417	680	21	
1981-1990	1215	683	18	
1991-2000	554	570	10	

*Авдонин Владимир Иванович,
2002 год.*



**Поощрения коллектива Пензенской дистанции
сигнализации и связи по соцсоревнованию:**

1. I кв. 1984 г. Свидетельство Железнодорожного райкома и райисполкома, по итогам соцсоревнования коллектив занесен на Доску Почета.
2. IV кв. 1984 г. Диплом обкома КПСС, облисполкома, облсовпрофа, обкома ВЛКСМ коллективу, занявшему 3-е место в соцсоревновании.
3. IV кв. 1984 г. Свидетельство Железнодорожного райкома КПСС, райисполкома, по итогам соцсоревнования коллектив занесен на Доску Почета.
4. 1985 г. Диплом Пензенского отделения и райпрофсожа по итогам соцсоревнования в честь 40-летия Победы в ВОВ.
5. II кв. 1985 г. Диплом обкома КПСС, облисполкома, облсовпрофа, обкома ВЛКСМ коллективу, занявшему 1-е место в соцсоревновании.
6. 1985 г. Диплом обкома КПСС, облисполкома, облсовпрофа, обкома ВЛКСМ победителю в соцсоревновании в честь 50-летия стахановского движения.
7. I кв. 1987 г. Свидетельство Железнодорожного райкома КПСС, райисполкома, по итогам соцсоревнования коллектив занесен на Доску Почета.
8. II кв. 1987 г. Почетная грамота Пензенского отделения дороги и райпрофсожа по итогам соцсоревнования за достойную организацию встречи Дня железнодорожника.
9. II кв. 1987 г. Свидетельство Железнодорожного райкома КПСС, райисполкома с вручением переходящего Красного знамени.
10. IV кв. 1987 г. Свидетельство Железнодорожного райкома КПСС, райисполкома с вручением переходящего Красного знамени.
11. 1988 г. Свидетельство горкома КПСС, горисполкома, горкома ВЛКСМ, по итогам соцсоревнования за январь – сентябрь коллективу присуждено 3-е место.
12. IV кв. 1988 г. Свидетельство Железнодорожного райкома КПСС, райисполкома, по итогам соцсоревнования коллектив занесен на Доску Почета с вручением переходящего Красного знамени.
13. 1988 г. Свидетельство горкома КПСС, горисполкома, горкома ВЛКСМ, по итогам соцсоревнования коллективу присуждено 2-е место.
14. 1988 г. Свидетельство обкома КПСС, облисполкома, облсовпрофа, обкома ВЛКСМ, по итогам соцсоревнования коллектив занесен на областную Доску Почета.
15. IV кв. 1989 г. Свидетельство Железнодорожного райкома КПСС, райисполкома, по итогам соцсоревнования коллектив занесен на Доску Почета.

**Достижения коллектива Пензенской дистанции
сигнализации и связи в спорте:**

- 1976 г. Грамота ДСО «Локомотив» команде вокзальной автоматики, занявшей 1-е место в соревновании по шахматам, с вручением дистанции кубка.
- 1976 г. Грамота райсовета ДСО «Локомотив» команде вокзальной автоматики, занявшей 1-е место в соревнованиях по шахматам на первен-



ство отделения дороги, с вручением переходящего кубка.

24 – 29 ноября 1997 г. Диплом II степени ОФСК «Локомотив» команде, занявшей 2-е место в командном соревновании по шахматам в зачет рабочей спартакиады Пензенского отделения дороги.

4 – 5 декабря 1999 г. Грамота ОФСК «Локомотив» команде, занявшей 3-е место в соревнованиях по волейболу в зачет рабочей спартакиады Пензенского отделения дороги.

18 – 19 марта 2000 г. Грамота ГУ ДФСК «Локомотив» команде, занявшей 3-е место в соревнованиях по волейболу в зачет рабочей спартакиады Пензенского отделения дороги.

21 августа 2000 г. Грамота ГУ ДФСК «Локомотив» команде, занявшей 3-е место в соревнованиях по волейболу в зачет рабочей спартакиады Пензенского отделения дороги.

12 июня 2002 г. Грамота ГУ ДФСК «Локомотив» команде за активное участие в финальных соревнованиях 12-й летней спартакиады Пензенского отделения.

19 – 20 апреля 2003 г. Грамота ГУ ДФСК «Локомотив» команде, занявшей 2-е место в соревнованиях по настольному теннису на первенство Пензенского отделения дороги в зачет рабочей спартакиады.

31 мая – 1 июня 2003 г. Грамота ГУ ДФСК «Локомотив» команде, занявшей 2-е место в соревнованиях по настольному теннису 13-й летней рабочей спартакиады Пензенского отделения дороги.

Поощрения коллектива Пензенской дистанции сигнализации и связи:

1. 1979 г. Почетная грамота дороги и дорпрофсожа, награждается уголок экономики за активное участие в смотре-конкурсе кабинетов и уголков.

2. 1979 г. Почетная грамота Пензенского отделения дороги и райпрофсожа коллективу за большую проведенную работу по качественной подготовке пионерского лагеря «Восток-2» к летней оздоровительной кампании.

3. 1980 г. Почетная грамота Пензенского отделения дороги и райпрофсожа коллективу за большую проведенную работу по качественной подготовке пионерского лагеря «Восток-2» к летней оздоровительной кампании.

4. 1984 г. Почетная грамота дороги и дорпрофсожа совету общественных инспекторов по безопасности движения.

5. 1985 г. Почетная грамота дороги и дорпрофсожа совету общественных инспекторов по безопасности движения.

6. 1986 г. Почетная грамота дороги и дорпрофсожа коллективу за высокие трудовые успехи на первом этапе достойной встречи 70-й годовщины Великого Октября.

7. 1988 г. Почетная грамота дороги и дорпрофсожа совету общественных инспекторов по безопасности движения.

Председатель профсоюзного комитета Пархомчук Михаил Николаевич.





Заседание технического совета дистанции. Старший инженер связи К.П. Солдатов, старший инженер группы надежности А.А. Игольников, главный инженер В.И. Авдонин, старший инженер технической документации В.Ф. Маркин, начальник отдела СЦБ и связи В.П. Моторный, начальник технического отдела А.П. Берестень, инженер технического отдела Л.Л. Ларина.

Моршанская дистанция сигнализации и связи — ШЧ-7

Участок железной дороги от ст. Ряжск и до ст. Пачелма, исключая ст. Пачелма, принадлежал Московско-Рязанской железной дороге. Дистанция сигнализации и связи была 11-й, начальником дистанции был Башкиров Алексей Георгиевич, заместителем — Шуваев Валентин Филиппович, должностей отдела кадров и главного инженера не было. В конце 1959 года участок железной дороги от Ряжска до ст. Пачелма был передан Куйбышевской ж.д., и после этого появилась 7-я Моршанская дистанция сигнализации и связи на Куйбышевской ж.д.

В 1961 году на участке Моршанск — Башмаково были начаты работы по замене жезловой системы регулирования движения поездов на диспетчерскую централизацию, а также совершенствованию средств проводной связи.

В 1962 году начались работы по внедрению диспетчерской централизации на участке Моршанск — Ягодное и совершенствованию средств проводной связи.

В 1963 году начались работы по внедрению диспетчерской централизации на участке Ягодное — Ряжск и на участке Панчулидзева — Белинская, строительство электрической централизации на ст. Белинская. Строительство ЭЦ проходило под руководством главного инженера службы сигнализации и связи КБШ ж.д. Михаила Ивановича Иванова, и в конце 1963 года она была введена в эксплуатацию. В 1964 году был начат последний этап работы по внедрению диспетчерской централизации и по усовершенствованию видов проводной связи на участке Кевда — Пачелма включительно и строительство ЭЦ на станции Пачелма. Вся работа проходила под непосредственным контролем начальника службы сигнализации и связи Ильи Николаевича Царенко и зам. ШЧ-7 Шуваева В.Ф. Одновременно на дистанции началось строительство радиорелейной связи на станциях: Ягодное, Башмаково, Вернадовка, Моршанск, Сухарево, Титово. В декабре 1968 года радиорелейная связь была введена в эксплуатацию. В связи с увеличением и внедрением новых средств связи в 1971 году введена должность заместителя начальника дистанции по связи. Заместителем ШЧ-7 по связи назначили Дьяченко Леонида Дмитриевича. В декабре 1975 года на должность ШЧ-7 назначен Иванов Афанасий Степанович. С 1975 года эксплуатационным штатом дистанции выполнен большой объем работ:

1. Капитальный ремонт линии связи с переходом от крюкового профиля на траверсный от ст. Ряжск до ст. Панчулидзева включительно и участка Вернадовка — Пашково, за исключением перегона от ст. Выглядовка до ст. Нижний Ломов.

2. Произведена двухэтажная пристройка к Дому связи на Привокзальной площади. Это дало возможность дистанции организовать нормальную работу телеграфно-телефонной станции по ст. Моршанск, организовать помещение по обучению личного состава дистанции и дало возможность рас-



ширить телефонную связь на Моршанском железнодорожном узле путем замены аппаратуры УАТС-49 на АТСК-100/1000 в 1989 году.

3. Под руководством старшего электромеханика СЦБ Саблина Г.Г. в 1976 году произведена одноэтажная пристройка к посту ЭЦ ст. Белинская для развития средств связи на ст. Белинская и организации комнаты для технических занятий с эксплуатационным штатом на удаленном участке дистанции Кевда — Панчулидзева; организована также комната отдыха для личного состава дистанции. В 1977 году на ст. Белинская установлена и введена в эксплуатацию АТС-КРЖ-10 (КРЖ-100).

4. Под руководством старшего электромеханика связи ст. Пачелма Пивоварова А.П. произведена одноэтажная пристройка к посту ЭЦ ст. Пачелма для установки аппаратуры связи и организации комнаты по ремонту аппаратуры стационарных радиостанций участка Пачелма — Панчулидзева.

5. В 1978 году под руководством старшего электромеханика Кулешова В.И. на ст. Пачелма построена благоустроенная технологическая база по ремонту приборов СЦБ и создан КИП по приемке приборов СЦБ к эксплуатации, выделена комната, оборудованная рабочим местом для ремонта аппаратуры ПОНАБ. Выделена комната для проведения технических занятий и собраний с эксплуатационным штатом дистанции, организована комната отдыха для личного состава дистанции. База укомплектована теплым гаражом для стоянки и ремонта автотранспорта, для хранения материалов и запчастей построены склады.

6. На ст. Пачелма в 2000 году АТС заменена на новую и установлена ЖАТС/Э -127 (Болгария).

7. В 1979 году под руководством старшего электромеханика СЦБ Грабовского Ю.А. на ст. Вернадовка была построена и благоустроена технологическая база по обслуживанию устройств СЦБ, связи и ПОНАБ от ст. Хутор — Дашково — Вернадовка — Пашково и построены склады для хранения запчастей и материалов при наличии теплого гаража для ремонта и стоянки автотранспорта.

8. В 1989 году под руководством старшего электромеханика СЦБ Саморукова А.П. на договорных условиях Вёрденским сельхозуправлением были построены технологическая база и склады для хранения запчастей и материалов, с наличием теплого гаража для ремонта и стоянки автотранспорта.

Дистанция готовится к реконструкции диспетчерской централизации на участке Ряжск — Моршанск.

9. В 1986 году под руководством зав. механическими мастерскими дистанции Горева В.М. на договорных началах с сельхозуправлением Моршанского района в четной горловине станции Моршанск построен железнодорожный тупик для выгрузки и погрузки из вагонов, в конце тупика построен кирпичный гараж для стоянки и ремонта моторельсового транспорта дистанции на ст. Моршанск, что очень помогло при строительстве 4-этажного здания Дома связи и гаражей для стоянки и ремонта спецмашин на ст. Моршанск.



10. В 1977 году на территории хоздвора дистанции построены кирпичные склады для хранения устройств и оборудования СЦБ и связи, стойтельных материалов, построено сварочное помещение.

11. В 1982 году под руководством старшего электромеханика Курчатова В.В. на контрольном пункте локомотивного депо Моршанск был организован КИП по ремонту и проверке аппаратуры локомотивной сигнализации и поездной радиосвязи, что дало возможность надежной работы аппаратуры локомотивной сигнализации и поездной радиосвязи на тепловозах.

12. В 1987 — 1988 годах силами эксплуатационного штата дистанции была произведена полная реконструкция электрических централизаций на станциях: Пятницкое, Поминаевка, Хлудово, Кезино с переходом во вновь построенные посты ЭЦ.

13. В 1989 году под руководством старшего электромеханика КИПа по ремонту приборов СЦБ Чертилина В.М. организованы рабочие места на втором этаже вновь построенного 4-этажного Дома связи на станции Моршанск.

14. В период работы дистанции, с 1975 по 1991 гг., помимо отделения дороги силами эксплуатационного штата дистанции и на основании заключенных договоров с нежелезнодорожными организациями были построены 24 новые квартиры, в основном на линейных станциях дистанции, два двухэтажных жилых дома в Моршанске.

В 1991 году в июле ШЧ-7 А.С. Иванов ввиду пенсионного возраста был освобожден от должности ШЧ и приказом №71к НОД-1 переведен начальником вокзала ст. Моршанск. Начальником дистанции ШЧ-7 назначен главный инженер ШЧ-7 Каширин Сергей Евгеньевич. Главным инженером ШЧ-7 назначен Крутов В.В.

**Начальники Моршанской дистанции
сигнализации и связи ШЧ-7:**

Башкиров А.Г. — 1963

Берендяев И.П. 1963 — 1965

Федоров Г.Ф. 1965 — 1975

Иванов А.С. 1975 — 1991

Каширин С.Е. 1991 —

Главные инженеры —

первые заместители начальника:

Климашевский Е.В.

Морозова С.И.

Каширин С.Е.

Крутов В.В.

Заместители начальника дистанции по СЦБ:

Шуваев В.Ф.



Капитанюк В.А.

Кошелев М.Е.

Заместители начальника дистанции по связи:

Дьяченко А.Д. 1971 — 1976

Антоненко Н.И. 1976 —

Начальники отдела кадров:

Гаврилова З.Д.

Абаполова В.И.

Кутаев С.С.

Земцова О.В.

Главные бухгалтеры дистанции:

Мастрюков А.А. — 1963

Ширшов А.А. 1963 — 1967

Попова В.Ф. 1967 — 1984

Токмакова Т.С. 1984 —

Технический отдел:

Заушникова Т.В.

Инженер по охране труда:

Попова Т.Е.

Инженер по технической документации:

Дешина Н.П.

Начальники участков по СЦБ:

Кондрашов П.В.

Черных С.А.

Хлыстов И.Н.

Малышев А.В.

Крутов В.В.

Начальники участков по связи:

Мартынова Н.А.

Старшие электромеханики по СЦБ:

Саморуков А.П.

Тормышев Н.П.

Моргунов В.Ф.

Грабовский Ю.А.

Саблин Г.Г.

Кулешов В.И.

Гамов Н.Е.

Бочкарев В.В.

Мещеряков Н.В.

Максин А.М.

Зубков Д.А.



Горбачев Е.М.
Алферов В.С.;
Молоканов С.В., Чертилин В.М. — ШНСы-КИП.

Старшие электромеханики связи:

Неснов В.И.
Мастрюков М.И.
Шитикова Л.В.
Шурчков Е.А.
Курносков Н.М.
Пивоваров А.
Кондрашин А.Г.
Перевертов А.Н. — ст. механик летучки связи.
Калугина Н.П. — ШН-АТС.

Старшие электромеханики радиосвязи:

Поляков О.А., Кирюшатов В.В., Котов В.А. — КИП АЛСН-п/р связи.
Шуваев Н.В. — р/р. св.
Курчатов В.В., Татаринов Л.Ф., Юрлова Т.А. — ШН-ЛАЗа.

Старшие электромеханики ПОНАБ:

Павлов Г.В.
Михеенко А.Н.
Шутов В.М.

Старшие телеграфисты телеграфной станции:

Сажников В.Ф.
Люшкина Н.В.
Черникова Т.В.

Старший электромеханик мастерских дистанции:

Горев В.В.

Многие работники дистанции награждены орденами и медалями за боевые заслуги в Великой Отечественной войне и за трудовую доблесть в 1941 — 1945 годах.

Многие работники дистанции награждены юбилейной медалью «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И. Ленина».

Многие работники дистанции награждены медалью «Ветеран труда».

Награждены знаком «Почетному железнодорожнику»:



Моргунов В.Ф.
Мартынова Н.А.
Зубков Д.А.
Максин А.М.
Татаринов Л.Ф. — Заслуженный работник связи РФ

*Иванов Афанасий Степанович,
15 марта 2003 года.*



***История
электрификации
Пензенского
отделения
Куйбышевской
железной
дороги***

История электрификации Пензенского отделения Куйбышевской железной дороги

Краткая характеристика энергетического хозяйства к 1946 году и последующее его развитие до начала и после электрификации по Пензенской дистанции электроснабжения.

Основным источником электроэнергии для нужд железной дороги были дизельные электростанции мощностью 150 – 200 кВт, расположенные на станциях Моршанск, Пачелма, Пенза, Кузнецк, и более мелкие мощностью 20 – 40 кВт на станциях Верда, Вернадовка, Белинская, Симанщино, Чаадаевка, Елюзань, Никулино, Прасковьино, Лунино, Гольцовка. Общая мощность электростанций составляла 1200 кВт.

Действовали 8 трансформаторных подстанций мощностью до 300 кВт, подключенных к городским электрическим сетям, в основном в г. Пензе. Протяженность высоковольтных линий, к которым подключали трансформаторные подстанции, составляла 6,3 км.

Общая мощность трансформаторных подстанций составляла около 1500 кВт.

Организационной структурой, обслуживающей энергетическое хозяйство, было Пензенское электросиловое хозяйство, входившее в состав Пензенского отделения локомотивного хозяйства. В состав электросилового хозяйства входило объединение электростанций.

Основными потребителями электроэнергии были паровозные и вагонные депо и склады топлива, водокачки, вокзалы, помещения станций и автоблокировка.

1949 – 1950 гг. – электрифицируются ст. Рамзай, Танеевка, Титово, Кевда, Симанщино, Арбеково.

1955 г. – строительство фидера № 41 6 кВ от ТЭЦ-1 до подстанции Пенза-I.

1960 г. – образована Пензенская дистанция электроснабжения с 4 районами электроснабжения: Моршанским, Пачелмским, Пензенским и Кузнецким.

Высоковольтные линии автоблокировки переданы из ведения дистанции сигнализации и связи в ведение Пензенской дистанции электроснабжения.

1961 г. – строительство фидера 6 кВ от «Горэлектросети» до центральной подстанции станции Моршанск.

1962 г. – закончено строительство 10-киловольтной двухцепной линии диспетчерской централизации (ДЦ) и продольного электроснабжения (ПЭ) на участке Пенза – Ряжск протяженностью 394 км. Это был первый на дороге участок диспетчерской централизации, с вводом в эксплуатацию которого были электрифицированы на этом участке все станции, казармы, линейно-путевые здания, водокачки, переезды.

В дальнейшем в **1966 г.** в пунктах питания линий ДЦ и ПЭ — Верда, Моршанск, Вернадовка, Башмаково, Пачелма, Белинская и Пенза — образованы мастерские пункты в составе районов электроснабжения.



1962 – 1963 гг. – строительство фидера 6 кВ «Маяк», трансформаторной подстанции 303 для электроснабжения горочной компрессорной, горочного поста и освещения сортировочного парка центральной системы станции Пенза-III.

Декабрь 1964 г. – электрификация участка Сызрань – Пенза на постоянном токе 3,3 кВ, участка Пенза – Ртищево Приволжской железной дороги на переменном токе 27,5 кВ.

1965 г. – ввод в работу уникальной по сложности, не имеющей аналогов станции стыкования родов тока.

В результате электрификации смонтировано 786 км развернутой длины контактной сети, 235 км линий продольного электроснабжения (ПЭ); построено: 12 тяговых подстанций (Пенза-III, Селикса, Шнаево, Асеевская, Чаадаевка, Сюзюм, Кузнецк, Курмаевка. Ключики, Канадей, Коптевка, Репьевка), 6 районов контактной сети (Пенза-III, Шнаево, Чаадаевка, Кузнецк, Прасковьино, Репьевка), 10 постов секционирования (Леонидовка, Канаевка, Никоново, Елюзань, Поселки, Евлашево, Никулино, Прасковьино, Новоспасское, Рощица), 12 пунктов группировки со 112 переключаемыми секциями контактной сети на станциях стыкования Пенза-III и Пенза-I, 148 трансформаторных подстанций различной мощности, подключенных к продольной линии ПЭ-10 кВ.

Впервые на дороге применена бесконтактная система телеуправления ЭСТ-62 этим сложным хозяйством.

С электрификацией участка Пенза – Сызрань, а в дальнейшем и Пенза – Рузаевка сельское хозяйство и промышленность области получили надежное электроснабжение от тяговых подстанций, которые 60 фидерами 6 кВ, 10 кВ и 35 кВ питают электроэнергией большинство районов области. На нужды области тяговыми подстанциями отпускается около пятидесяти процентов общей переработки электроэнергии.

Одновременно с переходом на электротягу, на основе повышения электрооруженности производственных процессов, осуществилось коренное техническое перевооружение всех хозяйств – движения, локомотивного, энергетического пути, сигнализации и связи, грузового, водоснабжения.

На линейных станциях и перегонах от ЛЭП 10 кВ ПЭ было подключено резервное питание устройств автоблокировки, освещения станций пунктов обогрева путейцев, путейских жилых городков и отдельных жилых домов, домов энергетиков, устройств водоснабжения, служебно-технических зданий, мастерских и др. потребителей железнодорожного транспорта.

В узле и на линии предприятиям потребовались не только огромные электрические мощности как таковые, но и повышенная надежность электроснабжения, его резервирование.

Для удовлетворения этих потребностей дистанцией электроснабжения по разработанному ею плану и проекту своими силами выполнен огромный объем работ.

1966 – 1980 гг. – перевод электроснабжения узла от тяговой подстанции Пенза-III с выходом фидеров 6 кВ на станции Пенза-I, Пенза-II, Пенза-



III, Пенза-IV и Заречный парк. Строительство и реконструкция центральных распределительных устройств № 100, 200, 300, 400, 500 по всем станциям Пенза. Строительство фидера от ТЭЦ-2 с заходом на ТП-500. Строительство фидера 6 кВ от РП-Каракозова с заходом на ТП-100. Замена трансформаторов на более мощные. Замена распределителей 0,4 кВ на более мощные современные ЩО-70.

Все это дало возможность обеспечить надежным электроснабжением второй, вновь построенной мощной трансформаторной подстанции № 310 для локомотивного депо Пенза-III, подстанции ТМ 300 вагонного депо Пенза-III, четырех постов ЭЦ, четырех горок с четырьмя мощными компрессорными, которые использовались также для обдувки стрелок, вновь построенной базы ПМС-151, тяжеловесной площадки грузового хозяйства на станции Пенза-II, освещения станций Пенза-I, Пенза-II, Пенза-III с Заречным парком, Пенза-IV, постов и маневровых районов, технических контор, на электроотопление по всем станциям узла и ряда других объектов.

1969 г. – электрификация 145 км участка Пенза – Рузаевка с 5 тяговыми подстанциями (Грабово, Лунино, 71 км, Анучино, Медведовка), 134 км линий 10 кВ основного питания устройств ДЦ и 134 км продольной линии 10 кВ по опорам контактной сети резервного питания устройств СЦБ, связи, освещения станций, пунктов обогрева, путейских и других железнодорожных жилых домов, устройств водоснабжения.

Всего к линии ПЭ подключены 76 трансформаторов разной мощности.

1969 г. – на опорах контактной сети участка Пенза – Рузаевка подвешены волноводы для улучшения поездной радиосвязи. На участке Пенза – Сызрань подвешен сплошной волновод.

1969 г. – образование второй Кузнецкой дистанции электроснабжения в границах Селикса – Курмаевка и создание отдела электроснабжения Пензенского отделения дороги.

В дальнейшем станция Селикса с тяговой подстанцией отошла к Пензенской дистанции электроснабжения.

1969 г. – строительство трансформаторной подстанции № 138 ст. Кузнецк.

1972 г. – ввод в эксплуатацию передвижной тяговой станции Евлашево.

1973 г. – строительство ОРУ-110 кВ «Поселки» и «754-й км».

1974 г. – ввод в эксплуатацию передвижных тяговых подстанций Поселки, Канаевка.

1975 г. – прием ЭЧ Пенза тяговой подстанции Кривозеровка от Приволжской железной дороги.

1969 – 1977 гг. – смонтировано и введено в работу 15 пунктов параллельного соединения контактной сети.

1976 г. – электрификация второго пути перегона Пенза-IV – Бессоновка. Строительство и реконструкция освещения станций Пенза-I, Пенза-II, Пенза-III, Пенза-IV.

1977 – 1980 гг. – строительство и ввод в эксплуатацию стационарной тяговой станции Леонидовка, Евлашево, Благодатка.



1974 – 1978 гг. – подвеска 63 км усиливающего провода на участке Кузнецк – Курмаевка.

1980 г. – реконструкция и удлинение контактной сети с. Чаадаевка.

1983 г. – строительство и реконструкция четной системы ст. Пенза-III (введено в работу РУ-6 кВ подстанции 35 кВ, четыре трансформаторные подстанции, освещение сортировочного парка, 2 пункта группировки, 18 км контактной сети).

1984 г. – реконструкция электроснабжения станции Кузнецк со строительством двух ТП №№ 1, 2 и станции Пачелма со строительством ОРУ-10 кВ.

1986 – 1987 гг. – строительство контактной сети Сызранского парка от Кузнецка, реконструкция контактной сети.

1987 – 1988 гг. – удлинение парка ст. Асеевская, монтаж контактной сети.

1990 – 1994 гг. – внедрение ремонтно-оперативной радиосвязи на участке Пенза – Рузаевка и Пенза – Курмаевка.

1993 – 1995 гг. – строительство хозспособом 27-квартирного дома на ст. Кузнецк.

1995 г. – строительство и ввод в эксплуатацию трансформаторной подстанции № 1 на станции Чаадаевка.

1992 – 2000 гг. – реконструкция двухцепной линии 10 кВ ДЦ и ПЭ на одноцепные раздельные на участке Пенза – Пачелма.

1997 – 2000 гг. – внедрено радиоуправление освещением железнодорожных станций Кузнецк, Евлашево, Чаадаевка.

1996 – 2001 гг. – строительство электроснабжения тональной блокировки на участке Селикса – Кузнецк.

1998 г. – реконструкция ЛЭП – 6кВ СЦБ участка Сюзюм – Благодатка.

2001 г. – внедрение прибора безопасности «Клуб» на автотоматрах.

Произведена модернизация тяговых подстанций, постов санкционирования, в том числе:

1965 г. – перевод питания включающих катушек постов санкционирования с напряжением 3,3 кВ на 220 В.

1966 г. – произведен монтаж защиты от исчезновения оперативного тока 110 В на вводах 10 кВ по всем тяговым подстанциям.

1969 – 1982 гг. – замена ртутных выпрямителей АРМНВ-750 кВ на полупроводники типа УВКЭ-1, их заменой на П-311, П-322, с последующей их заменой на выпрямительные агрегаты ПВЭ-5А и ТПЕД-3150.

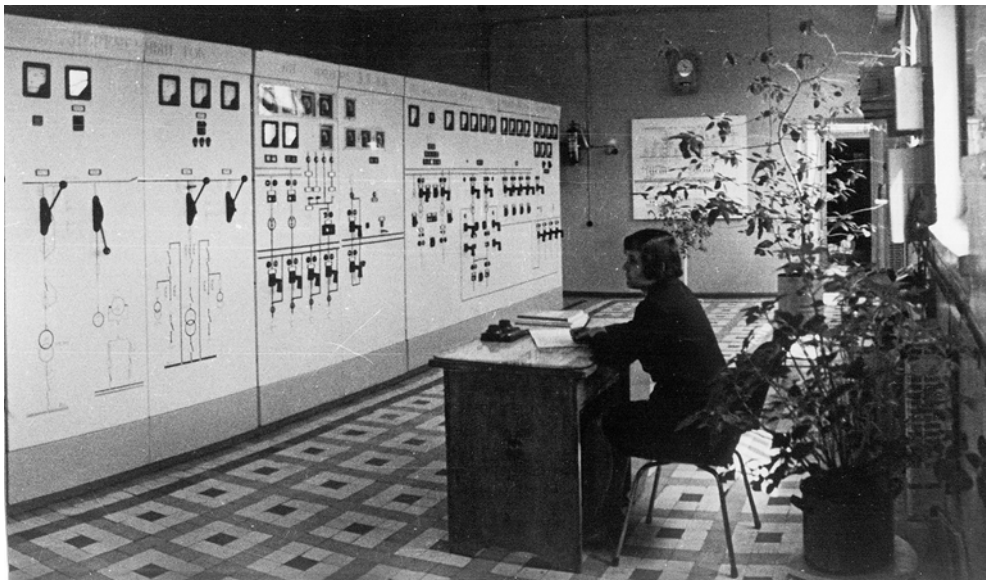
1974 г. – монтаж повторителей коротких замыканий ПКЗ-73.

1979 – 1990 гг. – замена быстродействующих выключателей АБ 2/4 на ВАБ-43 в количестве 135 шт.

1979 г. – замена щелевых камер дугогашения масляных выключателей ВМД-35 на продольно-щелевые под давлением в количестве 22 шт. по ЭЧ-Пенза.

1980 г. – перевод запуска ДГА по шести тяговым подстанциям от стационарных аккумуляторных батарей СК-6 или СК-12 по ЭЧ-Пенза.





Дежурный электромеханик осуществляет контроль за работой тяговой подстанции ст. Селикса. 1979 год.

1985 – 1987 гг. – монтаж электрорепелентной защиты по тяговым подстанциям ЭЧ-Пенза.

1988 г. – монтаж защиты МАПВ от пережогов контактной сети на кольцевых фидерах №№ 3, 4, 5, 6 тяговой подстанции Пенза-III и №№ 1, 2, 6 по тяговой подстанции Кривозеровка.

1989 – 1994 гг. – замена на фидерах контактной сети 27,5 кВ месячных выключателей ВМО-35 кВ на ВВК-27,5 кВ по тяговой подстанции Кривозеровка.

1991 г. – замена силовых трансформаторов ТДН-10000/110/10 кВ на ТДН 16000/110/10 кВ тяговой подстанции Курмаевка.

1993 – 1996 гг. – реконструкция ОРУ-110 кВ тяговых подстанций Кузнецк, Курмаевка, Сюзюм, Шнаево с установкой СМВ-110 кВ ремонтной перемычки.

1994 – 2001 гг. – замена отделителей 110 кВ и короткозамыкателей в схеме силовых трансформаторов на тяговых подстанциях ЭЧ-Пенза и замена ОД-110 кВ на масляные выключатели ВМТ-110 тяговой подстанции Кузнецк, Курмаевка.

2000 г. – замена масляных выключателей ВМТ-10 в КРУН фидеров СЦБ на вакуумные на участке Пенза – Рузаевка в количестве 10 ВВ.

2001 г. – замена масляного выключателя МГ-110 кВ на ВМТ-110 к ОРУ-754 мм.

1994 – 2001 гг. – заменены деревянные заборы на железобетонные на всех тяговых подстанциях ЭЧ-Пенза.



Смонтирована охранный периметровая сигнализация ТСО «Протва» на 8 тяговых подстанциях ЭЧ-Пенза.

2001 г. – закончены монтаж, наладка и испытание автоматической системы коммерческого учета электроэнергии АСКУЭ на всех 18 тяговых подстанциях.

2002 г. – внедрена тепловая защита контактной сети от отжига проводов на тяговой подстанции Шнаево, Асеевская, Благодатка, Кузнецк.

В целях обеспечения безопасности персонала тяговых подстанций и РРУ сразу после ввода в эксплуатацию тяговых подстанций на всех присоединениях выполнен монтаж блокировок замками Мелентьева и Генодмана, на оборудовании РУ-3,3 кВ, 10 кВ, 27,5 кВ и 110 кВ установлены заземляющие ножи, выполнено ограждение оборудования, опасного при возможном прикосновении и др.

Большой вклад в модернизацию тяговых подстанций внес начальник технического отдела, старейший работник дистанции Калагин А.С.

Модернизация контактной сети, пунктов группировки.

Основными мероприятиями, направленными на повышение безаварийности работы контактной сети, являются:

1966 – 1967 гг. – оборудование ячеек переключателей ПГ вентиляции.

1968 – 1970 гг. – экранирование контактного провода в местах стоянки и трогания грузовых и пассажирских поездов.

1978 – 1980 гг. – замена секционных изоляторов системы Крапивина на цельносварные – 150 шт. по ЭЧ-Пенза и трехпроводных на малогабаритные стеклопластиковые ЭЧ-Кузнецк.

1981 – 1982 гг. – замена роговых разрядников и их шлейфов на разрядники с изоляторами ОНС-35.

1983 – 1988 гг. – ликвидация болтовых соединений путем применения взрывов, термосварки и аргонной сварки.

1984 – 1985 гг. – разработка, изготовление и внедрение в работу переносного пункта группировки. Капитальный ремонт пунктов группировки с оснащением их заземляющими ножами и блокировками.

1986 г. – замена приводов переключателей типа ЦНИИ МПС на стрелочные приводы СП-2 в количестве 127 шт.

1986 г. – внедрение прогрессивной системы и приборов контроля состояния сопротивления железобетонных опор с их последующим восстановлением или заменой.

1987 – 1988 гг. – оборудование жестких поперечин электрорепелентной защитой от гнездования грачей.

1988 – 1989 гг. – проектирование, изготовление и внедрение лейтера на платформе УД-2 (платлей) для безопасного обслуживания малым количеством персонала устройств контактной сети по ЭЧ-Пенза.

Большую роль, творческий подход в деле модернизации контактной сети и пунктов группировки сыграл заместитель ЭЧ Рогашов И.П.



Ремонтная база дистанций, энергодиспетчерская служба с группой телемеханики.

Являясь основой нормального функционирования телемеханизированного электрифицированного участка с большим энергетическим хозяйством, ремонтная база к началу функционирования дистанции построена не была. Используя существующие помещения Пензенского сетевого района, разместились руководство и контора ЭЧ вместе с персоналом сетевого района. В бывшем колесном цехе, переданном дистанции, и здании трансформаторной подстанции разместился персонал РРУ и ЭЧК-Пенза. В мастерских сетевого района с одним токарным станком с ременным приводом и точильным станком разместились мастерские ЭЧ. Кладовая размещалась в деревянном сарае.

В 1966 – 1968 гг. Пензенская дистанция, а в 1969 – 1971 гг. Кузнецкая дистанция своими силами построили склады ЭЧ, гаражи для размещения автотранспорта, помещения мастерских, провели реконструкцию старых мастерских с оборудованием бытовых помещений, а ЭЧ-Кузнецк построили помещение для размещения РРУ и приспособили здание детского дома под контору.

В 1968 г. контора ЭЧ разместилась в пристрое отделения.

В 1969 г. по титулу электрификации участка Пенза – Рузаевка введено в эксплуатацию типовое здание ЭЧ-Пенза с бытовыми помещениями, где разместились контора ЭЧ, ремонтно-ревизионный цех, а колесный цех в 1969 – 1970 гг. переоборудован под базу масляного хозяйства.

В дальнейшем, в 1999 г., по титулу строительства базы ДОП было построено здание РРЦ на ст. Пенза-III, где и были размещены РРЦ и база масляного хозяйства с бытовыми помещениями для персонала. В течение 1966 – 1993 гг. ремонтно-хозяйственный был оснащен новыми токарным, фрезерным, точильным, сверлильным, отрезным станками, циркулярными и фугочными станками для работы по дереву, сварочными аппаратами, в т.ч. с применением аргонной сварки по алюминию и меди, бурильной установкой на базе автомашины ГАЗ-66, телескопической вышкой, автокраном 15 т, экскаватором на базе трактора «Беларусь», двумя тракторами «Беларусь» с двухосными тележками.

Все подразделения оснащены заточными и настольно-сверлильными станками, сварочными аппаратами, для создания улучшенных санитарно-бытовых условий персонала холодильниками «Саратов».

В 1991 – 1993 гг. практически все автолетучки по ЭЧК и ЭЧС с их мастерскими пунктами были заменены на новые, а ЭЧС-Пачелма получила бурильную установку на базе трактора «Беларусь». ЭЧК-Пенза для нужд всей дистанции электроснабжения была оснащена бурильной установкой на базе дрезины ДМ, бурильной установкой съемного типа для работы с дрезиной АГВ, автомотрисой с телескопической вышкой.

Особое место в четком и надежном функционировании станции стыкования, тяговых подстанций, контактной сети и энергетического хозяйства отводится телемеханике.



Для достижения надежной работы группа теле- и дистанционного управления вошла в состав энергодиспетчерского пункта в подчинение старшего энергодиспетчера. Примененная впервые на дороге бесконтактная система телеуправления ЭСТ-62 обслуживалась группой теле- и дистанционного управления во главе с инициативным инженером Левиным А.В. В 2002 году эта система заменена на систему АСТМУ по узлу Пенза.

Начальники отдела электроснабжения — НОДЭ-1:

Ашкинадзе Д.Г.	1969 — 1994	Курканин В.В.	2002 —
Хижняк Я.Д.	2001 — 2002		

Начальники Пензенской дистанции электроснабжения — ЭЧ-1:

Рябов С.В.	1960 — 1964	Нефедов Е.С.	1970 — 1976
Ашкинадзе Д.Г.	1965 — 1969,	Толбин В.Ф.	1994 — 2001
	1976 — 1994	Цымбалий В.Н.	2001 —

Главные инженеры — первые заместители начальника:

Нефедов Е.С.	1964 — 1969,	Левин А.В.	1995 — 1998
	1976 — 1987	Цымбалий В.Н.	1998 — 2001
Зеленецкий М.А.	1969 — 1976	Курканин В.В.	2001 — 2002
Толбин В.Ф.	1987 — 1994	Краснов А.И.	2002 —
Попов В.Д.	1994 — 1995		

*Награждение коллектива Пензенской дистанции контактной сети
Почетной грамотой Пензенского отделения дороги и райпрофсожа.
С приветствием выступает начальник отдела энергоснабжения Пензенского
отделения дороги Давид Григорьевич Ашкинадзе. Март 1980 года.*



Заместители начальника дистанции ЭЧ-1:

Нефедов Е.С.	1960 – 1964,	Зеленецкий М.А.	1968 – 1969, 1977
	1987 – 1990	Гречишкин П.П.	1969 – 1977
Агафонцев А.Н.	1964 – 1986	Рогашев И.П.	1978 – 1990
Толбин В.Ф.	1986 – 1987	Попов В.Д.	1990 – 1992
Столяров А.С.	1990 – 2000	Коньков Г.И.	1992 – 1998
Хижняк Я.Д.	2000 – 2001	Степанов А.П.	1998
Фаев В.П.	1965 – 1969	Андрюшев С.М.	2001 –

Начальники отдела кадров:

Щачнева С.Н., Лайцан А.И., Рогашева В.Н., Цымбалий Л.А., Вавейкин О.В.

Главные бухгалтеры ЭЧ-1:

Ефимова В.В., Мамченко Л.С., Ведмеденко Н.Ф.

Начальники, старшие инженеры технического отдела ЭЧ-1:

Палатова А.П., Толбин В.Ф., Калагин А.С., Маркин С.Е.

Старшие энергодиспетчеры НОДЭ-1:

Тигиев А.М., Швыдкий В.М., Попов В.Д., Поздняков В.Ф., Иванов Ю.Е.,
Рассадников А.М.

Начальники ремонтно-реvisionsных цехов ЭЧ-1:

Платов П.Я., Брежнев А.П., Андрюшов С.М., Левин С.М.

Начальники (старшие механики)**ремонтно-хозяйственного цеха ЭЧ-1:**

Яковин В.В., Палатов В.В., Шешин Ю.П., Ратников И.Г., Прокофьев
А.А., Конопатин С.А.

Начальники Кузнецкой дистанции**электроснабжения ЭЧ-2:**

Слюнин В.А.	1969 – 1973	Кожевников А.Н.	1986 – 1999
Антонов В.Н.	1973 – 1986	Соловьев В.А.	2000 –

Главные инженеры – первые заместители начальника:

Антонов В.Н.	1969 – 1970	Прокофьев А.А.	1977 – 1990
Сбродов А.М.	1970 – 1977	Максимов В.П.	1990 – 1993

Заместители начальника дистанции:

Филатов В.А.	1969 – 1973	Соловьев В.А.	1986 – 2000
Антонов В.Н.	1973 – 1974	Нелюбов С.В.	2000 –
Кожевников А.Н.	1974 – 1986		

Начальники отдела кадров ЭЧ-2:

Скворцов В.Н., Канаева Т.Д., Фроловская Н.В., Загарина Г.А.

Главные бухгалтеры ЭЧ-2:

Иванова К.С., Емелина И.А., Демидова А.М., Соколова Г.Н., Ханьматов
Р.М., Домасина Н.В., Дмитриева Л.А.

Начальники, старшие инженеры технического отдела ЭЧ-2:

Гречнева Г.В., Андреев А.П., Канаев С.Г., Коптева С.Л.

Начальники ремонтно-реvisionsных цехов ЭЧ-2:

Максимов В.П., Фурников А.Т., Максимов В.П.



**Начальники (старшие механики)
ремонтно-хозяйственного цеха ЭЧ-2:**

Николашин И.Д., Смирнов А.Н.

Начальники районов контактной сети:

ЭЧК Шнаево: Матвейчук А.Е., Гречишкин П.П., Асташкин Н.Д., Янкин В.Ф., Казаков Ю.Е., Абрамов А.Н., Сотин Н.В.

ЭЧК Чаадаевка: Матвейчук А.Е., Шамин А.Н., Кирдяшов Н.Л., Козлов Ю.Н., Дьячкин И.К., Абросимов И.М., Есин В.В., Атросимов М.И.

ЭЧК Пенза: Титов Ф.И., Коньков В.И., Рогашов И.П., Коньков Г.И., Попов В.Д., Янкин В.Д., Апельков В.И., Цымбалий В.Н., Янкин В.Ф.

ЭЧК Кузнецк: Шерстнев Н.П., Антонов В.Н., Вахтеев Ю.Н., Шерстнев Н.П., Лапин А.Ф., Уханов О.Б., Канаев С.Г., Соловьев В.А., Семиколонов А.В.

ЭЧК Лунино: Мусатов А.Н., Трофимов Н.И., Борисов В.Г.

ЭЧК Танеевка: Багров, Крючков, Стешин Ю.П., Желяков В.Е., Цыба-рев Г.Н.

ЭЧК Булычево: Загоруйко, Брюнин А.И., Маров А.И., Мусатов А.Н., Косолапов С.Г., Цымбалий В.Н., Крищук С.П.

ЭЧЭ-Кривозеровка: Захаров И.Г., Коржавин И.А.

ЭЧЭ-Пенза-III: Догадин В.Н., Донец А.С., Падеров В.Г., Андриюшов С.М., Суханкин Н.А.

ЭЧЭ-Селикса: Яшин Ю.Г., Кирдяшов Н.П., Мусатов Б.Н., Падеров В.Н., Жалнин А.Г., Жалнин А.А.

ЭЧЭ-Шнаево – Леонидовка: Никифоров Г.А., Коняев С.Г., Емелин А.Ф., Евдокимов П.А., Ляткин Н.И., Емелин А.Ф., Люкшин В.В.

ЭЧЭ-Чаадаевка – Сюзюм: Косырев П.А., Репьев А.И., Соловьев А.С., Кирдяшов А.Н.

ЭЧЭ-Асеевская – Канаевка: Антонов Н.Д., Сидорин П.Е., Косырев Н.П.

ЭЧЭ-Кузнецк – Благодатка: Сергеев К.И., Семиколонов В.А., Косенков Н.А., Кожевников Н.

ЭЧЭ-Курмаевка – Евлашево: Чудаев Ю.И., Кошкин И.П.

ЭЧЭ-Грабово: Чудаев Ю.И., Макаров В.А.

ЭЧЭ-Лунино: Падеров В.П., Баринов И.И., Баринов А.И.

ЭЧЭ-71-й км: Алексеев А.В., Евдокимов П.А., Мальков В.С., Алексеев Ю.А.

ЭЧЭ-Анучино – Медведовка: Столяров А.С., Коновалов В.А., Павлов В.Г.

Начальники районов электроснабжения:

ЭЧС Моршанск: Букатин Б.А., Голов Б.А., Матвейчук А.Е., Евдокимов П.А., Смирнов Ю.А., Крупнов В.Г., Апасов А.С.

ЭЧС Пачелма: Зюзин Н.П., Столяров А.С., Шмонин А.А., Косин Ю.А.

ЭЧС Пенза: Науменко И.С., Орошок Ю.С., Падеров В.П., Андриюшов С.М., Баландин А.В.



Участие коллектива Пензенской дистанции электроснабжения в отраслевом, дорожном и отделенческом соревнованиях.

Коллектив Пензенской дистанции электроснабжения неоднократно выходил победителем отраслевого, дорожного и отделенческого соревнований предприятий и организаций железнодорожного транспорта.

Октябрь 1974 г. – награжден юбилейным дипломом за успехи в социалистическом соревновании в честь 100-летия КБШ железной дороги.

1988 г. – присуждена вторая денежная премия в социалистическом соревновании коллективов отделений, предприятий и организаций КБШ железной дороги по итогам II квартала; победитель отделенческого соревнования с вручением переходящего Красного знамени отделения дороги за II квартал.

1990 г. – победитель дорожного соревнования с вручением переходящего Красного знамени КБШ железной дороги по итогам IV квартала.

1991 г. – победитель по Всесоюзном социалистическом соревновании коллективов железных дорог, предприятий и организаций железнодорожного транспорта по итогам IV квартала.

1992 г. – победитель отраслевого соревнования коллективов железных дорог, предприятий и организаций железнодорожного транспорта по итогам II квартала.

Присуждена первая денежная премия по итогам работы за III квартал.

Присуждено первое место в соревновании коллективов Пензенского отделения дороги по итогам работы за I и III кварталы, первое место по рационализации и изобретательству среди коллективов предприятий Пензенского отделения по итогам работы за I квартал.

1993 г. – присуждена вторая денежная премия в отраслевом соревновании по итогам работы за I квартал.

Вторая денежная премия в дорожном соревновании по итогам работы за III квартал.

Победитель отделенческого соревнования по итогам работы за I, III, IV кварталы.

1995 г. — присуждена вторая денежная премия в отраслевом соревновании коллективов железных дорог, предприятий и организаций железнодорожного транспорта по итогам работы за III квартал.

Первая денежная премия в дорожном соревновании по итогам работы за I, II кварталы.

Победитель отделенческого соревнования по итогам работы за I, II, III, IV кварталы.

Присуждено второе место по рационализации и изобретательству в отделенческом соревновании по итогам работы за III квартал.

1996 г. — присуждена первая денежная премия в отраслевом соревновании по итогам работы за II квартал.

Первое место в дорожном соревновании за II квартал.



1997 г. — присуждены вторая денежная премия за II квартал и первая денежная премия за III квартал в отраслевом соревновании коллективов железных дорог, предприятий и организаций железнодорожного транспорта.

Победитель отделенческого соревнования

1998 г. — присуждены первая денежная премия за I квартал, вторая денежная премия по итогам работы за II квартал и третья денежная премия за III квартал в отраслевом соревновании.

Победитель в отраслевом соревновании по итогам работы за I, II, III кварталы.

1999 г. — присуждена первая денежная премия в отраслевом соревновании по итогам работы за II квартал.

Первое место в дорожном соревновании по итогам работы за I квартал.

Победитель отделенческого соревнования по итогам работы за I, II, III кварталы.



Получили государственные награды:

Орден Ленина

Рябов С.В.



Орден Трудового Красного Знамени

Нефедов Е.С.

Лапин А.Ф.

Зубрилин И.А.

Рябов С.В.

Апальков В.И.



Орден «Знак Почета»

Артамонов Н.А.

Малышев А.А.

Ратников И.Г.

Ильичев А.М.



Орден Дружбы народов

Тарута В.К.

Орден Красной Звезды

Алямин Е.А.



Орден Трудовой Славы

Алексеев Н.В.

Храмов Е.С.

Жарков А.Ф.

Шатилкин В.Г.

Кочетуров В.И.

Медаль «За отвагу»

Палатов П.Я.

Медаль «За доблестный труд»

Ежов В.З.

Кочергин А.С.

Погодин Ю.К.

Соловьев А.С.

Марфин Н.В.



«Заслуженный работник транспорта РСФСР»

Ленин А.Н.

«Заслуженный энергетик РФ»

Толбин В.Ф.

Соловьев В.А.

Донец А.С.





Почетные железнодорожники:

Ашкинадзе Д.Г., Борисов В.Г., Павликов Г.А.,
Тигиев А.М., Рушаков В.М., Толбин В.Ф.,
Лапин А.Ф., Гусев А.И., Кожевников А.Н.,
Артамонов Н.А., Соловьев А.С.

Медаль «100 лет Транссибирской магистрали»

Косырев Н.П.

Бронзовая медаль ВДНХ

Ашкинадзе Д.Г.

Почетная грамота МПС

Ашкинадзе Д.Г.

Награждены именными часами МПС:

Титов Ф.И., Левин В.А., Коньков Г.И., Калагин А.С.,
Полежаев М.Б., Орошок Ю.С., Иванов Ю.Е., Столяров А.С.,
Кожевников А.Н.

Благодарность МПС:

Зенкин Н.

Награждены именными часами начальника дороги:

Ашкинадзе Д.Г., Соловьев В.А., Цымбалий Л.А., Абросимов М.И.,
Кошкин И.П., Цинк Т.Г., Репьев А.И., Гусев А.И., Фурников А.Т.,
Токарев В.А., Косырев Н.П.

Лучшие рационализаторы:

Рогашев И.П., Веселов А.Н., Калагин А.С., Левин А.В.,
Коньков Г.И., Шерстнев Н.П., Репьев А.И., Фурников А.Т.

В апреле 1970 года многие работники энергоучастка награждены юбилейной медалью «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И. Ленина».

Перевод отделения на электротягу имел огромное значение. Это не просто замена одного вида локомотива на более производительный другой. Произошла ломка сложившихся в течение многих десятилетий технологий труда, организации работ, коренного переворота в сознании людей. Изменился внешний облик зданий и территорий депо, дистанций. Там, где были склады угля, нефтехранилища, зазеленели газоны, появились цветники, деревья, освещенные асфальтированные дорожки.

Улучшилась в целом и экология области, область получила от тяговых подстанций мощный источник электроснабжения, сельского хозяйства и промышленных предприятий.

Большой вклад в развитие энергетического хозяйства на отделении дороги внес главный инженер ЭЧ-2 Евгений Степанович Нефедов.

Большая заслуга в создании и развитии ремонтной базы принадлежит НОДЭ-ЭЧ-1, Ашкинадзе Давиду Григорьевичу.

*Ашкинадзе Давид Григорьевич,
Калагин Алексей Семенович*





*Демонстрация 7 ноября 1973 года.
Коллектив Пензенского энергоучастка — ЭЧ-1.*



*Работники Пензенского энергоучастка на укладке высоковольтного кабеля
в день Всесоюзного субботника 12 апреля 1978 года.*





*Сетевая школа на базе Пензенского энергоучастка — ЭЧ-1.
Пенза, ДК им. Ф.Э. Дзержинского, июнь 1986 года.*

***История
развития
жилищно-
бытовых
условий для
работников
Пензенского
отделения
дороги***

История Пензенской дистанции гражданских сооружений

Отдел гражданских сооружений.

Начальники отдела:

1. Толмириди Александр Полихроневич
2. Мокшанцев Анатолий Иванович
3. Сафонов Виктор Семенович
4. Ситников Александр Павлович
5. Мышенков Вячеслав Владимирович

Инженеры:

Зайцева Тамара Степановна
Стеценко Галина Георгиевна
Абрамова Тамара Федоровна
Портнова Валентина Николаевна
Копылова Любовь Петровна

Пензенская дистанция гражданских сооружений Куйбышевской железной дороги организована в июне 1936 г. и называлась:

с 1936 по 1939 гг. — Пензенская жилищно-ремонтная контора Ленинской железной дороги (НЖЧ-2),

с 1939 по 1942 гг. — Пензенская жилищно-ремонтная контора Пензенской железной дороги (НЖЧ-7),

с 1943 по 1948 гг. — Пензенская жилищно-ремонтная контора Куйбышевской железной дороги (НЖЧ-9),

с 1948 по 1966 гг. — Пензенская дистанция зданий и сооружений Куйбышевской железной дороги (НГЧ-1),

с июля 1966 г. — Пензенская дистанция гражданских сооружений Куйбышевской железной дороги (НГЧ-1).

В июне 1936 года на железнодорожном транспорте были организованы жилищно-ремонтные конторы, которые обслуживали и производили текущий ремонт жилищно-коммунальных зданий дороги, капитальный ремонт всех зданий дороги, мелкое строительство по капитальным вложениям. Пензенская контора (НЖЧ-2) организована на бывшей Ленинской железной дороге, базой для организации являлись выделенные участки службы пути хозяйства смотрителей зданий Пачелмского и Пензенского участков. Место конторы было по ул. Луначарского д. 2 ст. Пенза-I. Первым начальником конторы был Петров Дмитрий Гаврилович, его заместитель — Попов Василий Степанович (с 1936 по 1941 гг.). Границы жилищно-ремонтной конторы были от станции Пачелма до ст. Поселки, узел Пенза, Пенза-IV до ст. Медведовка. Протяженность составляла 397 км.

На баланс контора приняла жилищный фонд 24000 кв.м. На ст. Пенза-I имелись мастерские, в их состав входили: слесарный цех, оборудованный токарным станком по металлу, двумя сверлильными станками, болторезным станком и двумя приводными точилами; столярный цех, оборудованный од-



ним строгальным станком, одной дисковой пилой, одним токарным станком по дереву, фрезер-сверлилкой и двумя точилами; малярный цех, оборудованный приводной красотеркой и мельницей-дробилкой мела. На ст. Пачелма мастерские не имели совершенно никакого оборудования. Имелись мастерские на Пензе-III — столярный цех и кузница на 2 горна. Бани располагались: на ст. Пенза-I (120 мест), Пенза-II (10 мест), баня ИЗО (40 мест), Пенза-IV (8 мест), ст. Пачелма (20 мест), ст. Белинская (15 мест), ст. Луино (12 мест), а также бани не платные для путейцев на станциях Адикаевка, Студенец, Симанщино, Рамзай, Леонидовка, Канаевка, Чаадаевка, Гольцовка. Клубы: на ст. Пенза-I, II, IV, Пачелма, Канаевка, Чаадаевка, Сюзюм. Продпункты: ст. Пенза-I, Пенза-III, ИЗО. Воинские платформы на ст. Белинская, Пенза-I, Пенза-IV. Пионерский лагерь на ст. Чаадаевка (40 чел.). Биологическая станция на ст. Пенза-I.

Канализационные сети, питьевой водопровод, колонки, раздаточные будки, проезжие дороги, тротуары, площадки, скверы, парки, уличное освещение, питьевые колодцы. Здания МГБ, милиции, прокуратуры, судов, пожарной и стрелковой охраны. Гужевые ассенизационные обозы с конюшнями и другими помещениями. На ст. Пачелма имелось 5 лошадей, из них две для ассенизационных работ, на ст. Пенза — 10 лошадей, из них шесть для ассенизационных работ.

Примерный объем работ выполнялся на сумму 20 тыс. рублей в год. Конторой выполнялись, кроме капитального и текущего ремонта, противо-малярные мероприятия и по ликвидации заболоченности: видимо, зверствовала в те годы малярия. Штат работающих составлял порядка 450 человек. В 1939 году на контору была возложена подготовка здания управления дороги по ул. Красная, д. 40 (бывшая духовная семинария, ныне политехнический институт), а также жилья для работников управления.

В период Великой Отечественной войны контора целиком была мобилизована на работы, связанные с обороной страны. Большая часть мужчин ушла на фронт, многие взяты в спецформирование МПС для восстановления хозяйства в прифронтовой полосе.

В спецформированиях МПС работали: Ежков М.С., Митясов М.Е. — плотники; Попов В.С. — зам. НЖЧ, Еремин Г.К. — десятник, Зотов М.С. — маляр. Все показали отличную работу, были награждены. Еремин Г.К. награжден знаком «Почетному железнодорожнику».

В послевоенные годы работу стали возглавлять Ребров Н.А. — начальник, его зам. — Попов В.С. Для организации ремонта на линии было выделено два классных вагона под жилье, два американских вагона под материалы и четыре вагона для перевозки стройматериалов. Конторе на баланс передали 12 школ на станциях Пачелма, Белинская, Симанщино, Чаадаевка, Елюзань, в Пензе — школы №№5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, расположенные на ул. Московская, Луначарского, ст. Пенза-II, Пенза-III, четыре детских сада, техникум МПС. Объем ремонтных работ конторы увеличился и достиг 613 тыс. руб.



Для заготовки фуража лошадям было выделено вблизи ст. Пословка 25 га земли, на которой сеяли овес и другие культуры для корма. Подсобное хозяйство существовало до 1962 года. Там же предоставлялась земля под индивидуальные огороды рабочих.

С 1949 года по 1951 год начальником дистанции назначен Семенов И.И., зам. начальника остается Попов В.С. 1949 году переданы на баланс здания служб движения, пассажирской, сигнализации и связи, коммерческой. В 1950 году переданы на баланс дистанции здания локомотивной службы с имеющимися у них стройгруппами, возложив на дистанцию весь капитальный и текущий ремонт зданий локомотивного хозяйства. Это мероприятие не оправдало себя и в 1952 году вновь здания локомотивного хозяйства переданы локомотивной службе, а дистанция обязывалась производить им капитальный ремонт зданий. Текущий ремонт зданий локомотивного хозяйства возложили на стройгруппы депо.

Дистанция за 15 лет существования практически развитием производственно-технической базы и строительством жилья не занималась. На улице Луначарского, 2 контора дистанции была деревянным одноэтажным зданием с печным отоплением, состоящим из 5 комнат.

С 1951 года по 1966 год дистанцию возглавляли: начальник Иванчин И.И., бессменный заместитель Попов В.С., кадровик Дьяконов Н.Н., главный бухгалтер Попов К.И., старший инженер Семенов И.И. (единственный дипломированный специалист). На территории дистанции размещались столярные мастерские, сараи для стекольщиков, кровельщиков, маляров, домоуправление, контора прораба. Территория конторы была неблагоустроенная, заросшая сорняками и кустарниками. На улице Кузнечный порядок размещался хоздвор: кладовая ценных стройматериалов, деревообделочный цех. Стояла деревянная избушка для конюхов, сбруи и фуража. Рядом из пластин была конюшня на 27 лошадей. Территорию НГЧ-1 занимала до хозяйства учдорстроя. Во дворе был уложен железнодорожный тупик для НГЧ и учдорстроя, вдоль тупика с запада от входа во двор были покрытые толем дощатые склады для алебастра, цемента, мела, извести. Сейчас на этом месте колерный, известегасительный, жестяной цеха. Дистанция не имела красного уголка; позднее из избушки, где были конюхи, был организован красный уголок, оборудованный мебелью, пианино. Проводились все массовые работы, собрания, совещания, концерты. В дистанции была организована хорошая самодеятельность, выступали в клубе.

На ст. Пачелма имелось деревянное здание, где размещались: управляющий домами Новичков Н.С., строймастер Ратников В.П.

Граница дистанции не менялась с момента ее организации, протяженность составляла 397 км.

Для капитального ремонта были назначены руководители: прораб Соменов, мастера Ратников, Тупицын, Репкин, Уваров, Солдатов, смотрители зданий Коновалов, Еремин. Жилой фонд возглавляли Новичков, Коновалов, Стешкин, Куликов, Козин, Курылев. Подсобное хозяйство возглавлял Заха-





*Новый цех
распиловки
пиломате-
риалов.
Слева —
пилорамищик
М. Чесноков.*

ров М.Н. и получали хорошие результаты. В дистанции работали 60 плотников, 30 столяров, 12 печников, 6 каменщиков, 24 штукатура, 32 маляра, 13 кровельщиков, 1 стекольщик, 10 слесарей, 7 электромонтеров, 30 разнорабочих. Началась механизация, появились 2 автомашины — полуторка и ассенизационная. Объекты капитального ремонта обеспечивались подвозом материалов в основном гужтранспортом. Объем ремонтно-строительных работ в 1951 г. составлял 4100 тыс. руб. (старые цены), жилой фонд — 24641 кв. м, с центральным отоплением был единственный дом — №55 по ул. Чакова.

Заслуженным уважением в дистанции пользовались за свой труд: Викулов В.И. — стекольщик, Поздников И.А., Кашеев В.П. — столяры, Горшков, Багаев, Медведев — печники, Колчанов — штукатур, Уланов, Тетюшов — маляры, Смагин, Монин — каменщики, Митясов, Гришин — плотники.

Имелись 3 общежития для рабочих: Северная, 1; Огородная, 1; территория п/депо, 10. Кроме своих общежитий дистанция вела учет и следила за содержанием 24 общежитий отделения дороги. Возлагался на дистанцию учет и отчетность о содержании красных уголков отделения, их было 46. Содержали клуб имени Дзержинского с парком, клуб в Пачелме. Дистанция вела учет нуждающихся в жилой площади всех работников отделения дороги, выдавала ордера на право заселения квартир с согласованием хоз. единиц. Принцип работы был таков: чья хоз. единица освобождает квартиру, этой хоз. единице она и предоставлялась.

Возрастающий объем ремонтно-строительных работ, прирост основных средств и перспективное строительство жилья, а также расширение границ





*Передовые работники Пензенского отделения дороги.
Первый ряд, пятый слева — Герой Социалистического Труда Николай Романович Колобов.*

дистанции вызвало необходимость искать пути резкого усиления производственно-технической базы как дистанции, так и прорабских пунктов. В 1952 г. дистанция проводила в депо смену сегментных ферм на железобетонные монолитные сводчатые перекрытия. Воспользовавшись проектом вагонного депо, дистанция начала строить стройбазу. Первоначально была построена первая секция — железобетонный и растворный цех. Затем построена вторая секция, где разместились сантехнический, электросварочный, кузнечный, обмоточный, электрический цеха, комната прораба стройбазы, инструментальная, комната охраны труда, душевые и туалеты. Велось строительство тормозного слоя учдорстроя, позднее построена третья секция, где располагались столярный и деревообделочный цеха и котельная. Одновременно велись работы по монтажу отопления и водоснабжения, канализации. Строительство стройбазы продолжалось. Построена проходная, две пропарочные камеры для железобетона. На 1 этаже — колерный, жестяной, известогасильный цеха. На 2 этаже — контора прораба, столовая, радиоузел, домоуправление. После укладки всех подземных коммуникаций двор был заасфальтирован. По Кузнечному порядку вдоль стройбазы высажены деревья. Весь комплекс строительства стройбазы завершен к 1966 году.

В 1959 году дистанции передан участок Московско-Рязанской дороги от ст. Пачелма до ст. Еголдаево, позднее Заметчинская ветка. Производственно-технической базы у принятого пункта в Моршанске практически не было. Прораб Глумков П.В. находился в конторе дорожного мастера. Кладовые для материалов находились в полулежащем положении. Дистанция начала вновь строительство Моршанского участка. Построили кирпичное здание с котельной, в котором разместили столярный, слесарный, деревообрабатывающий цеха. Добыто оборудование, станки, подкрепили мастерские механизацией. Снесли жилой барак и построили контору, где разместили домоуправление, смотрителя зданий, прораба с мастерами, красный уголок.

В 1962 году дистанции переданы все здания путейцев (будки, казармы, бани, колодцы, конторы), которые были на грани разрушения. В течение 5 лет здания путейцев были отремонтированы капитально, а в 1967 году путейские здания вновь переданы, в дистанции пути были организованы стройгруппы для обслуживания и ремонта путейских зданий. В 1959 г. на базу дистанции переданы жилые бараки учдорстроя с большим процентом износа, непригодные для жилья. Дистанция жилье снесла, а на их месте начали строить новые дома. По ул. Ухтомского, 2 построили 2-этажный 24-квартирный жилой дом, где заселены жильцы из барака, и несколько квартир выделили рабочим дистанции. Построены жилые дома по ул. Лагерная, 5, 7, 9, по ул. Гладкова, 28. Передано жилье ОРСа. Все здания были плохие, многие из них снесены за невозможностью восстановления. Построенная в Пензе центральная стройбаза, мастерские прорабских пунктов в Пензе, Моршанске, Кузнецке позволили дистанции выполнять ремонтно-строительный объем работ в 1965 г. на сумму 1573 тыс. руб. На стройбазе в бетонном цехе работали 8 человек. За год изготавливали сборный железобетон: погребов — 337



шт, бордюрный камень — 460 п.м., столбики для ограждений — 900 шт., плиты разных размеров для колодцев и перронов — 4150 шт.

Все цеха работали по назначению. В 1965 г. работали 146 плотников, в т.ч. в Моршанске — 29, Пачелме — 26, Кузнецке — 24; столяров — 61, маляров — 67, каменщиков — 28, печников — 18, штукатуров — 36, кровельщиков — 21, слесарей — 33, рабочих — 72, бетонщиков — 8, электромонтеров — 11. Протяженность составляла 824 км. В течение года было отремонтировано капитальным ремонтом 262 объекта. Жилых домов — 90 на 277 квартир с жилой площадью 7675 кв. м на сумму 524 тыс. руб., в т.ч. путейских жилых домов — 3494 кв. м на сумму 349 тыс. руб. Переведены с печного отопления на отопление центральное, водяное — школа №11, д/с №4. Построены вновь 4-квартирные дома на ст. Грабово и ст. Пенза-III, корпус на 100 человек в пионерском лагере «Восток-2», 6 пассажирских платформ — Выглядовка, Пословка, Пяша, Панчулидзиевка, Кевда, Веденяпино, 10 питьевых колодцев, здания насосных станций ст. Поселки, Толковка, Адикаевка, Варезжа. Период с 1952 по 1970 гг. характерен освоением 3 квартала, построением жилых многоэтажных домов. Построено в этом квартале более 20 жилых домов, из них два 4-этажных, семь 5-этажных, пять 9-этажных и один 14-этажный. За счет нового строительства жилая площадь составила 139840 кв. м, в сравнении с 1936 г. — 24000 кв. м.

Дистанция в социалистическом соревновании неоднократно занимала призовые места по дороге, получала Красные знамена, денежные премии, дипломы и Почетные грамоты руководства дороги и дорпрофсожа, заносилась на городскую, районную и дорожную Доску почета.

С 1966 по 1986 гг. руководство дистанции возглавлял Турович Г.А. Его заместителями были Фокин И.Н., Чиркин В.С., Варламов В.П., Филохин Е.П., главными инженерами — Иванчин И.И., Романов Н.Ф., Мокшанцев А.И., Маркелов В.Д. Турович Г.А. был бессменным начальником.

Протяженность дистанции изменилась и составляла 288 км. На балансе дистанции на конец 1986 г. находилось 333 жилых дома, площадь составила 145037 кв. м. Благоустройство жилых домов: центральным отоплением — 116910 кв. м, водопроводом — 126637 кв. м., канализацией — 110075 кв. м, газифицировано — 121116 кв. м, горячим водоснабжением — 50540 кв. м, неблагоустроенного жилого фонда — 16569 кв. м. Проживало в жилых домах 16178 человек, средняя площадь на одного проживающего составила 8,6 кв. м. Площадь служебно-технических зданий составила 128198 кв. м или 462 единицы, в т.ч. вокзалов площадью 5858 кв. м. Все вокзалы переведены с печного отопления на местное водяное. Площадь зданий грузового хозяйства составила 37926 кв. м или 76 единиц.

Имеется 18 котельных, из них 4 отдельно стоящие, на твердом топливе — 14 и на газе — 4. В этот период произошло оснащение машинами и механизмами: 9 автомашин, 2 тракторов, 2 легковые, 3 мотороллера, разных станков 36, в т.ч. по обработке древесины 19, металла 16, пилорамы 2, бетономешалки 3, растворомешалки 3. В здании конторы по ул. Луначарско-





Открытие памятника Ф.Э. Дзержинскому у дворца культуры железнодорожников, 1984 год. Все работы выполнены НГЧ под руководством Г.А. Туровича.

Слева направо: третий — начальник отдела кадров отделения дороги А.П. Морозов, четвертый — начальник дистанции гражданских сооружений Г.А. Турович, шестой — секретарь п/о отделения дороги В.Г. Казанцев, девятый — первый секретарь Железнодорожного райкома КПСС В.И. Симаков.

го, 2 изменений не произошло, кроме подключения к сетям центрального отопления ТЭЦ-1. Построены здание пилорамы 348 кв.м, гараж на 5 автомашин с складскими помещениями. Проведены крупные работы по благоустройству и эстетическому оформлению цехов стройбазы, асфальтировке территории. Установлен башенный кран для погрузки-разгрузки материала, построена баня-сауна.

С разделением дистанции сократился объем капитального ремонта с 1573 тыс. руб. до 900 тыс. руб. в год. Рост освоения средств кап. ремонта шел медленно. С 1985 г. выполнение превысило за миллион. Произошла большая утечка производственной рабочей силы не только за счет потерь Моршанского участка, но и других местных условий. На начало 1986 г. в дистанции всего работали 604 человека, в т.ч. рабочих — 363, ИТР — 31, служащих — 32, МОП — 180 чел. Из этого количества работают в домоуправлении 228 человек. Значительно ухудшилось обеспечение строительными материалами. Кроме кап. ремонта выполнено новое строительство: построены посты

ЭЦ на ст. Репьевка, Сюзюм, Чаадаевка, жилой дом на 12 квартир на 728 км, два дома по 12 квартир на ст. Пенза-II, 6-квартирный на ст. Шнаево, 12-квартирный на ст. Белинская, релейная на ст. Башмаково, клуб на ст. Елюзань, жилой дом на 3 квартиры на 71 км, установлены 2 памятника: паровоз-труженик и Ф. Дзержинскому, строительство трудового лагеря в совхозе «Победа», грузовые платформы на ст. Леонидовка, Канаевка, посадочные платформы на ст. Сюзюм, Канаевка, Чаадаевка, Арбеково, 707 км, 105 км, котельная на ул. Мостовая, построили вставку жилых домов №№21 и 23 по ул. Мостовой на 12 квартир, пищеблок больницы, бытовой корпус на стадионе «Локомотив». Дистанция провела большую работу по ликвидации котельных жилых домов на твердом топливе с подключением домов к тепловым сетям города. Только в районе 111 — 112 кварталов было закрыто 4 котельных по ул. Чаадаева, 55, Локомотивная, 21, отделение дороги, Октябрьская, 6. Большая работа проведена по приспособлению освободившихся помещений котельных под детские клубы им. Гайдара, «Серебряные спицы», «Сурские клинки».

К 100-летию со дня рождения В.И. Ленина в 1968 — 1969 гг. дистанция оказала большую помощь Ульяновской дистанции гражданских сооружений.

За период работы в дистанции огромный труд вложили работники:

Родин П.А., Морозов А.В., Алканкин В.А., Савенков А.В., Годин А.Д., Уваров В.Г., Поздняков И.В., Ежов А.А., Дворянкин В.В. — столяры;

Герасимова Ф.Х., Дегтярева З.С., Рябова М.В., Яшина Т.И., Родина Р.В., Исаев А.П., Докукина Н.А., Кабанова Н.Ф., Миронова А.Ф., Храмова А.И., Глушенкова М.В., Авдеева М.С., Трушкина В.А., Герасимов В.В., Медведева В.А., Федосеева З.В., Минеева Г.Я., Вишнякова Т.К. — маляры-штукатуры;

Климов В.И., Киселев М.И., Леонов Б.П., Платов В.А., Антонов А.С., Леонтьев Б.Н., Февралев Ф.С., Левинский И.С., Разоренов А.Г., Дорофеев И.Н., Климов В.И. — плотники;

Горбунов А.М., Медведев З.П. — печники;

Тимохов И.Ф., Монин В.А., Тетюшов Т.А. — каменщики;

Веселов Ю.Н., Герасимов А.А., Прокофьев В.А. — электромонтеры;

Герасимов Ю.И., Кондаков А.В., Куракин Ю.А., Вишняков С.И., Гусев В.В., Пильщиков В.С. — слесари-сантехники;

Перекусихина Н.А. — паспортистка;

Терентьева Н.А. — старший инженер;

Перевертова Н.И. — бухгалтер.

С 1987 по 2002 гг. руководство дистанции возглавлял Филохин Е.П. — начальник дистанции, его заместители: Мордвинов А.Е., Русинов В.П., Чиркин В.С., Челюбеев Э.Н., Шошин А.А., Миронова Н.В.; главные инженеры — Маркелов В.Д., Мышенков В.В., Артамошкин В.Д. Все работали в разное время.

Протяженность дистанции составляла в течение 10 лет — 288 км. Жилая площадь — 194389 кв. м, проживающих в жилом фонде — 19976 человек, строений — 332. Оборудовано сооружений, зданий водопроводом — 281167



кв. м, канализацией — 246686 кв. м, центральным отоплением — 265626 кв. м, газифицировано — 251949 кв. м. Проводилась работа бригадным методом, работало 15 бригад из 232 человек. В связи с внедрением и улучшением условий труда в дистанции высвобождено рабочих, занятых ручным трудом — 53 человека. Отремонтировано и введено в эксплуатацию жилой площади — 62455 кв. м, оборудовано водопроводом — 3265 кв. м, местным отоплением — 914 кв. м, центральным отоплением — 8851 кв. м, канализацией — 1501 кв. м, газифицировано — 6980 кв. м. Прорабом Куриным И.А. выполнено новое строительство и введено в эксплуатацию на сумму 73568,3 тыс. руб. Построены: жилые дома на 104 км, ст. Соседка, ст. Лунино, ст. Гольцовка, 54 км, ст. Рамзай, 88 км, ст. Канаевка, ст. Грабово, ст. Пяша, ул. Гоголя, 11; платформы 116 км, ст. Пенза-II; гаражи для автомашин ст. Пенза-I; терапевтический корпус отделенческой больницы ст. Пенза-I.

Приняты на обслуживание жилые дома, построенные силами СМП-536, СМП-507: ул. Герцена, 11; ул. Кл. Цеткин, 69; ст. Кривозеровка; ул. Токарная, 18, 16, 14; ул. Галетная, 19; ул. Измайлова, 83, 78; ул. Московская, 14, 30; ул. Луначарского, 1; ул. Чаадаева, 113, 111; ул. Аустрина, 180; ул. Лагерная, 10-а; ст. Кузнецк — ул. Волгоградская, 3. Но несмотря на увеличение объемов по дистанции, улучшение условий проживания работников железнодорожного транспорта, рабочие не видят перспективы в обслуживании эксплуатируемого жилья. Жилье постепенно стало уменьшаться, строительство нового жилья прекращено, передается в МУПы Кузнецка, Пензы, Пачелмы, Моршанска. За 10 лет уменьшилось жилья на 13059,4 кв. м, а на конец 2002 г. площадь жилья составила 42000 кв. м (на конец 1996 г. была 194389 кв. м).

В 1997 г. протяженность дистанции — 720 км в связи с присоединением Моршанской дистанции, численность — 461 человек. В 2000 г. на базе дистанции гражданских сооружений организовано подразделение — дирекция котельного хозяйства, что дало увеличение объема работ по ремонту и обслуживанию теплотрасс, ГВС, газовых и угольных котельных. Тепло подается не только на жилой фонд, но и на технические нужды, служебно-технические здания и сооружения. В дистанции угольных котельных — 48, газовых — 10, с электротягами — 6.

За трудовые успехи награждены:

Знаком «Почетному железнодорожнику»:



Еремин Григорий Кузьмич — смотритель зданий
 Попов Василий Степанович — зам. начальника дистанции
 Турович Геннадий Антонович — начальник дистанции
 Яшина Татьяна Ивановна — маляр
 Трушкина Валентина Васильевна — маляр
 Ульянычев Борис Петрович — плотник
 Филохин Евгений Павлович — начальник дистанции
 Герасимова Фаиля Хусяиновна — маляр





Орденом Трудовой Славы 3-й степени:

Герасимов Алексей Афанасьевич — электромонтер

Присвоено почетное звание

«Заслуженный работник коммунального хозяйства»

Маркелову Виталию Дмитриевичу — главному инженеру.

**Многое сделали для оздоровления дистанции
и укрепления хозяйства:**

Терентьева Н.А., Горищук Г.И., Асташкин П.А., Басулина В.В., Бауков М.М., Башмаков А.Н., Теплов А.В., Пильщиков В.С., Ванякин С.И., Герасимов А.А., Курин И.А., Колесников А.Н., Ерохин А.П., Иванова О.Б., Исаков Ю.Г., Кармишин С.В., Кологоров Ю.А., Косенкова Г.И., Кравец А.И., Краснов В.К., Куракин Ю.А., Курин И.А., Левочкин В.В., Ляхов Д.Ю., Максимов Г.М., Маслин А.В., Митякин В.А., Никитина Т.А., Никулин А.И., Сухова А.И., Пенкин Л.А., Садчикова Г.И., Смокольская Л.В., Белякова О.А., Спирина Н.И., Стальнов Ю.В., Сторчевой В.С., Платова В.А., Титова Л.А., Фидаров Г.Ф., Филимонов Н.В., Чернов В.П., Черторова В.М., Благова В.М., Якунина Т.И., Андриянова Т.В., Миронова Н.В., Чувашов Г.А., Шишонков А.Г., Красулин Ф.Н., Романчева Л.А., Перекусихина Н.А., Костромитина А.П.

**Участвовали в Великой Отечественной войне,
защищая Родину:**

Попов А.А., Шахина К.А., Колюкаев В.И., Чапаев П.Г., Гусынин И.Л., Евсеева О.Г., Прокофьев А.М., Макаев А.А., Уваров В.Г., Горбунов А.М., Тимохов И.Ф., Андриенко М.Р., Афонин В.П., Киселев М.И., Мельников А.Г., Николаев Н.К., Фомин Н.П., Яшин Н.Д., Гришин И.Ф., Жданников А.П., Кисляркин В.К., Пичаев Г.М., Свистунов В.В., Трушнин С.Ф.

*Миронова Нина Владимировна,
26 мая 2003 года.*

**Историческая справка о Пензенской дистанции
водоснабжения и водоотведения
(1945 — 1995 гг.)**

Пензенская дистанция водоснабжения и водоотведения организована 1 января 1989 года, но история образования началась в девятнадцатом веке со строительством железной дороги. В 1874 — 1895 годы строились водокачки и водонапорные башни для снабжения водой паровозов. Службы водоснабжения не было, она входила в состав паровозной службы. Подача воды производилась паровыми машинами, насосами системы Уортингтона, дизель-электростанциями.

В 1948 году при локомотивном отделе организовался сектор водоснабжения, в составе которого находились: водонапорных башен — 19, водокачек — 19, артезианских скважин — 8, водопроводных сетей — 105 км.



6 июня 1950 года в сектор водоснабжения вошли водокачки станций Танеевка и Булычево, 14 июля 1959 года был присоединен Моршанский участок. В 1955 году создана буровая летучка.

8 сентября 1962 года на базе сектора водоснабжения был создан отдел водоснабжения, в 1965 году отдел был переименован в отдел водоснабжения и сантехустройств — присоединены перекачки сточных вод ст. Пенза-III, а в 1981 году — водокачки станций Земетчино, Морсово.

18 сентября 1964 года началось бурение артезианских скважин на безводных разъездах.

В 1963 — 1964 годах водокачки были электрифицированы.

В 1971 году построено здание мастерской водоснабжения ст. Пенза-I, а в 1985 году — на ст. Моршанск, что позволило улучшить условия труда работающих.

На 1 января 1989 года — момент образования дистанции водоснабжения и сантехустройств — оснащенность составила: водонапорных башен — 32, насосных станций — 32, артезианских скважин — 59, канализационных насосных станций — 2, водопроводно-канализационных сетей — 171 км, канализационных очистных сооружений — 3.

1 января 1998 года дистанция переименована в дистанцию водоснабжения и водоотведения.

Начальники: Зайцев Д.Н., Столяренко И.П., Тютиков В.М., Фадеев Н.Г., Якушин Н.Д., Жеханов А.В.

Главные инженеры: Жеханов А.В., Бодров В.В.

Старшие инженеры: Аракчеев С.С., Лебедев В.С., Бурдачев П.Г., Якушин Н.Д.

Инженеры: Полещикова В.Н., Тюрина О.В., Бычков А.В., Лунякова Н.Г., Шеянова Н.К., Наумова И.Б.

Техники: Полещикова В.Н., Васильева Е.А., Богатырева Т.И., Бугрова Н.П.

Старшие мастера: Беляев В.С., Максин В.А., Полещиков В.П., Ширяев В.А., Зоткин В.М.

Мастера: Боков Н.Ф., Маренников А.Г., Дубынин О.М., Фитигаров В.И., Борисов А.И., Сафронов М.С., Михалчев П.С., Ваняшев В.Д., Курепов В.В., Воронов Б.П., Белоголовцев Ю.И., Степанов Н.В., Савлов А.Б., Дерябин Е.А., Рогов В.А.

Мастера по электрооборудованию: Купряшин В.М., Маренников С.А.

Мастера по бурению артскважин: Быстроновский В.Л., Полунин А.Н., Денисенко С.И.

Главные бухгалтеры: Сергеева Л.Г., Дихтярева О.Д., Зайченко Ю.А., Шигина С.И., Сафронова М.Д.

Экономисты: Сафронова М.Д., Маслюк Е.Ю.

Бухгалтеры: Кобина Н.А.

Инженер по охране труда: Лунякова Н.Г.

Специалист по кадрам: Бондина Л.В.





За доблестный труд награждены:

Орденом Ленина

Столяренко Иван Прокофьевич



Орденом Трудового Красного Знамени

Тютиков Виктор Михайлович



Орденом «Знак Почета»

Столяренко Иван Прокофьевич

Полещиков Валерий Петрович

Калинин Михаил Иванович

Медалью «За доблестный труд»

Тютиков Виктор Михайлович

Медалью «За доблестный труд в годы Великой Отечественной войны»

награждены 189 человек.

Медалью «За заслуги перед Отечеством» 2-й степени

Шкитин Владимир Михайлович



Знаком «Почетному железнодорожнику»

Фадеев Николай Григорьевич

Якушин Николай Дмитриевич

Полещиков Валерий Петрович

Ширяев Владимир Алексеевич

Коллектив дистанции принимал участие в отраслевом соревновании коллективов железных дорог, предприятий и организаций железнодорожного транспорта и неоднократно занимал третье место:

1. За первый квартал 1989 года.
2. За третий квартал 1991 года.
3. За четвертый квартал 1993 года.
4. За третий квартал 1994 года.
5. За второй квартал 1997 года.
6. За четвертый квартал 1997 года.
7. За третий квартал 1999 года.

В дорожном соревновании:

Переходящее Красное знамя — второй, четвертый кварталы 1989 года, первый квартал 1990 года.

Первое место — первый квартал 1993 года,
 второй квартал 1998 года,
 первый и четвертый кварталы 2000 года,
 третий квартал 2001 года,
 второй и третий кварталы 2002 года.

Второе место — второй квартал 1995 года.

*Жеханов Александр Викторович,
12 мая 2003 года.*



Развитие рабочего снабжения и общественного питания Пензенского отделения дороги

В 1939 году была образована контора Райтрансторгпита Пензенской железной дороги, в состав которой входили несколько магазинов на ст. Пенза-I и Пенза-III и в основном ларьки в городе и на линейных станциях, столовые в паровозном депо и на Привокзальной площади ст. Пенза-I. Возглавляли группу общественного питания Боев А.И. и Архипов М.Д. Кроме этого была хлебопекарня и небольшое подсобное хозяйство. Вся тяжесть организационных работ легла на плечи Медведева, который проработал на должности начальника конторы 1939 — 1940 годы. Основной задачей Райтрансторгпита было обеспечение работников железнодорожного транспорта продуктами питания и товарами первой необходимости. Время было тяжелое, рабочих не хватало, и с июня 1940 года для повышения производительности труда был издан приказ о переходе на семидневную неделю и уплотнение рабочего дня с увеличением часов работы. Для обеспечения работников, живущих на станциях и разъездах, были пущены вагоны-лавки и вагоно-развозки. Через станции Пенза-I, Пенза-II и Пенза-III проходили, а иногда и стояли по несколько суток эшелоны с переселенцами, которых также необходимо было снабжать хлебом и продуктами питания.

Шел грозный 1941 год, началась Великая Отечественная война. Станции были забиты эшелонами с эвакуированными, санитарными поездами — все нуждались в продуктах питания и хлебе, кроме этого пекарни занимались отправкой сухарей для фронта. Люди по несколько суток не уходили с рабочих мест. Начальником конторы Трансторгпита был уже Карбузов А.А., главным бухгалтером Стеклов, зав. столовой Ломовцева А.В., начальником о/к Илюшенко.

В годы войны расширилась сеть общественного питания, было уже открыто десять столовых на ст. Пенза-I, Пенза-II, Пенза-III и т.д. Работала пошивочная мастерская, заведующая мастерской Тимошина П.Е. С 12.05.1943 года во главе конторы Трансторгпита был Рассохов В.И., начальник торгового отдела — Черкасов, главный бухгалтер — Жебровский Н.А. Контора располагалась на Привокзальной площади ст. Пенза-I в одноэтажном деревянном здании. С 1944 года контора Трансторгпит была переименована в Райорс Куйбышевской железной дороги. Начальниками ОРСа с 1944 по 1964 годы были: Михайлов Н.Д., Петров, Кузнецов, Алексеев В.К., Каневский М.З., Голиков Д.М. — это были люди войны. Алексеев В.К. отправлял с Театральной площади 17-ю танковую бригаду, с этой площади уходили на фронт Макарова А.Ф., Ионов А.В., Алексеева А.П., Савосина К.Ф., Герасимов И.В., Масленников Г.В. и многие другие, которые после фронта работали в ОРСе.

Более 18 лет возглавлял ОРС Бочков В.П. С 1982 года начальником ОРСа работает Календовский С.Б. Более 30 лет проработали в ОРСе главный бухгалтер Лобачева Г.И., начальник планового отдела Теплова В.П., старший



инспектор торгового отдела Ионов В.А. Главным инженером ОРСа был Чугунов В.С.

В дислокацию торговой сети ОРСа входило более 30 магазинов ОРСа на железнодорожных станциях в трёх направлениях движения поездов Пензенского отделения: Пенза — Пачелма, Пенза — Кузнецк, Пенза — Рузаевка, а также магазины в черте города: магазины №№16, 17, 2, 19, 45, 30, 28, были два магазина в путевых машинных станциях ПМС-151 и ПМС-209. Всего ОРС имел более 100 торговых точек с учетом торговли в летний период (квас, мороженое, лотки). В дислокацию предприятий общественного питания входило 9 столовых, 1 кулинария, из которых 4 столовые при бригадных домах отдыха работали круглосуточно: столовая №10 локомотивного депо ст. Пенза-III, столовая №3 паровозного депо ст. Пенза-I, столовая №5 ст. Пачелма и столовая №9 ст. Кузнецк. В состав Пензенского ОРСа входили Моршанский филиал ОРСа и Земетчино. В железнодорожных школах работали филиалы столовых, также работали столовые в пионерских лагерях на ст. Чаадаевка и на Белом озере ст. Кузнецк.

Кроме этого вагоно-развозки ежедневно доставляли хлеб и товары продовольственной и промышленной групп в магазины на железнодорожных станциях, строго по графику, согласованному с отделом движения и утвержденному начальником отделения дороги. В праздники и предпраздничные дни были организованы выезды торгово-бытовых поездов для торговли на блокпостах и разъездах с участием работников швейного ателье, парикмахерской и работников железнодорожного Дома культуры. Работало швейное ателье, которое шило форменную одежду для железнодорожников. В здании вокзала ст. Пенза-I работала парикмахерская, в комнате отдыха вокзала работали пункты по ремонту верхней одежды и обуви.

В ОРСе было четыре хлебопекарни: на ст. Пенза-III, ст. Чаадаевка, ст. Пачелма и ст. Земетчино. В 1975 г. в районе ст. Пенза-II был построен новый хлебозавод, работал цех по производству безалкогольных напитков на ст. Пенза-III, кроме этого, функционировала мелкооптовая база для снабжения детских учреждений, школьных столовых, пищеблока железнодорожной больницы, столовых при домах отдыха локомотивных бригад пищевыми продуктами. Овощехранилища ОРСа снабжали бесперебойно магазины и предприятия общественного питания свежими и солеными овощами и фруктами. Отдел рабочего снабжения организовывал ярмарки на линейных станциях, распродажу товаров по сниженным ценам, участвовал в проведении городских ярмарок, по результатам которых всегда занимал первое место среди предприятий Железнодорожного района. Более 10 лет Пензенский ОРС занимал первое место, являясь победителем социалистического соревнования среди ОРСов Куйбышевской железной дороги. В ОРСе была стройгруппа, которая на многих железнодорожных станциях взамен старых магазинов строила современные здания: это магазины на ст. Чаадаевка, Елюзань, Асеевская, Кузнецк, Лунино, Пачелма, Титово и др. Были открыты новые городские магазины — «Железнодорожник», магазины №№ 2, 28, торгово-бытовой



комплекс по ул. Токарной. Вводились новые формы торговли: свободный доступ покупателей к товарам, отпуск товаров в кредит, доставка товаров на дом по заявкам и т.д.

За долголетний и добросовестный труд многим работникам ОРСа присвоены звания «Кадровый работник ОРСа», «Ветеран труда». Передовые работники за высокую культуру обслуживания, вкусное и разнообразное приготовление пищи, досрочное выполнение плана товарооборота, перевыполнение плана заготовок продукции сельского хозяйства, внедрение передовых методов обслуживания от имени министра торговли награждены нагрудным знаком «Отличник советской торговли». Это Ионова В.А., Карбашова А.И., Растова Т.Н., Клокова В.А., Щербакова Н.Н., Гранберг В.А., Блинова М.А., Лапшина А.П., Иванова А.С., Костина В.Ф., Иванова В.Г., Рындина Г.А.



Орденом «Знак Почета»

награждена Бугрова Л.М., мастер швейного ателье.

Медалью «За трудовое отличие»

награждена Рамстулина С.Ж.



Медалью «За трудовую доблесть»

награждены Сидорук Л.А. и Чубукова З.И.

Присвоено звание «Почётный железнодорожник»

Ульянычеву В.П., Бочкову В.П., Зюкову Н.Г., Семенову А.В., Рындиной Г.А., Нуриевой Ф.Н., Календовскому С.Б.



Более тридцати лет проработали в ОРСе ветераны труда:

Алексеева А.П., Блинова М.А., Боброва М.С., Бульина П.А., Винокурова Г.В., Дунина М.Г., Елизарова М.А., Зарипова Л.К., Карпова М.И., Кирсанова Н.С., Киселева А.Я., Кисткина З.М., Ключникова Е.М., Колбякова В.А., Колевод Р.И., Кондратьева П.А., Кузнецова З.Н., Костина В.Ф., Лобова А.И., Лобачева Г.И., Макарова А.Ф., Мишуткина В.Ф., Носова М.О., Нуриева П.Н., Панфилова К.П., Первушкина Д.Г., Плотникова М.Д., Подсевалова Т.П., Пономарева Е.Н., Попов П.Г., Прохорова А.И., Рагулина Т.Н., Самохвалова К.А., Симбирева Р.И., Супонина А.М., Теплова В.П., Тишонкова А.М., Трушнина А.И., Шачнева А.П., Шарова Е.Н., Щербакова Н.М., Ярославцева Л.И., Татарова Н.И., Бикенева С.К., Колесникова Е.Е. и многие, многие другие.

С 1999 года ОРС из состава отделения дороги вышел по законам рыночной экономики, бросил рабочих на линии.

*Аккуратнова Татьяна Петровна,
30 июня 2003 года.*



Строительно-монтажный поезд №536 Пензенского отделения дороги

Пензенский строительно-монтажный поезд №536 дорожно-строительного треста Куйбышевской ордена Ленина железной дороги организован в 1939 году под названием «Строительно-монтажная контора Пензенской железной дороги». В 1944 году контора переименована в Пензенский строительно-монтажный участок, который в апреле 1947 года стал именоваться Пензенский строительно-монтажный участок №3 железной дороги имени Куйбышева. В него входили Рузаевский строительный участок №4 и Сызранский участок. 6 февраля 1960 года переименован в строительно-монтажный поезд №538 дорстройтреста. В него входили Рузаевский, Моршанский и Сызранский прорабские пункты. Сызранский прорабский пункт реорганизован в самостоятельный монтажный поезд №684. Малые организации: конторы, участки и прорабские пункты, не имея развитой строительной базы, не могли решать строительство больших объектов. С развитием строительной базы СМП-536 развернул строительство объектов на Пензенском отделении дороги.

копия	
ПРИКАЗ НАРОДНОГО КОМИССАРА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ 11.12.1938 г. Москва №326Ц	
Об организации строительно-монтажных контор на дорогах	
Строительные конторы по строительству небольших жилых домов, тупиков, бань, путевых зданий, разъездов, мелких строительных сооружений, и также капремонт и средний ремонт небольших объектов и служебных помещений.	
Начальникам дорог закончить полную организацию строительно-монтажных контор к 1.1.1939 г.	
Строительно-монтажные конторы подчиняются начальникам дорог.	
Народный комиссар путей сообщения Копия верна.	Подпись
	
1. Приказ Управления КБШ ж.д. №13/НЗ от 12.01.1960 г. «О передислокации СМП-536 из г. Sterlitaмака в г. Пензу и объединении его с 3-м строительно-монтажным участком».	
2. Приказ начальника КБШ ж.д. №4/Н от 16.01.1960 г. «О передислокации ВОДРЕМ-29 со станции Абдуллино на ст. Моршанск».	



Вот далеко не полный перечень построенных коллективом СМП-536 объектов: Здания со столовыми локомотивных бригад на станциях Кузнецк, Моршанск и ст. Пенза-I.

В 1976 году построена железнодорожная поликлиника по ул. Чехова, г. Пенза.

В 1979 году построены объекты: 97-квартирный дом, г. Пенза; хлебозавод и очистные сооружения для ОРСа на ст. Пенза-II.

В 1979 — 1980 гг. проведены развитие базы и благоустройство территории депо Моршанск. Построены 78-квартирный дом на ст. Моршанск, очистные сооружения, благоустроена площадь.

В 1980 г. построены тяговая подстанция и 4-квартирный дом, поселки для ЭЧ-2.

В 1981 г. построены компрессорная и трансформаторная подстанция для депо Пенза-III; повышенный путь ст. Ухолово; 78-квартирный дом на ст. Кузнецк; 10 шведских домов и птичник в совхозе «Победа»; реконструирован ДК им. Дзержинского.

В 1980 — 1982 годы велось развитие базы СМП-536.

В 1982 г. построены узловая автобаза НОД-1 на ст. Пенза-2; 78-квартирный дом на ст. Моршанск; котельная.

В 1983 г. построены 78-квартирный дом по ул. Аустрина, г. Пенза; санаторий «Жемчужина», поселок Ахуны; машинно-счетная станция НОД-1 по ул. Ухтомского, г. Пенза.

В 1984 г. построены 14-этажный дом по ул. Луначарского, г. Пенза, в районе автовокзала; столовая для ОРСа, ст. Кузнецк; 78-квартирный дом, ст. Моршанск.

В 1984 — 1986 гг. построены новый корпус железнодорожной больницы ст. Пенза, здания СЭС и аптеки.

В 1985 г. построены здание железнодорожной милиции по ул. Ухтомского, 61-квартирный дом по ул. Суворова, г. Пенза; повышенный путь ст. Кузнецк; бытовой корпус, контора депо ст. Пенза-I; дом связи ст. Моршанск, ШЧ-7.

В 1989 г. построен вокзал на ст. Асеевская.

В 1995 г. построен 9-этажный 72-квартирный дом в санатории «Березовая роща».

Руководители контор, участков и прорабских пунктов:

Никулин Г.Т.	1939 — 1940	Сабчук В.А.	1943 — 1946
Микулин А.М.	1940	Водянов В.И.	1946 — 1948
Берхман К.К.	1940 — 1941	Сливков А.И.	1949 — 1953
Никулин Г.Т.	1941 — 1943	Колесников А.И.	1953 — 1958

Начальники строительно-монтажного поезда СМП-536:

Толмириди А.П.	1958 — 1963	Глазков В.А.	1985 — 1987
Грабой Э.Г.	1963 — 1970	Семенов Ю.А.	1987 — 1988
Вераксо Л.Д.	1970 — 1978	Глазков В.А.	1988 — 1990
Незнамов В.К.	1978 — 1982	Клюев В.Б.	1990 — 1994
Казаков В.И.	1982 — 1985	Комин Е.В.	1994 —

Главные инженеры СМП-536:

Терехин
Лавринчук



Винничек В.Л.
Клюев В.Б.
Комин Е.В.
Пимбурский В.Б.

Прорабы СМП-536:

Спирин Н.В., Славин Н.П.

Незнамов Владимир Константинович — лауреат Государственной премии РСФСР 1974 года за строительство вокзала ст. Пенза-I (введен в эксплуатацию в 1974 году).

*Ивлева Н.Д., Винничек В.Л.,
16 октября 2003 года.*

Детская железная дорога

В 1983 — 1985 годах главный инженер Пензенского отделения дороги Г.Н. Конашенков организовал строительство детской железной дороги. В мае 1983 года была создана группа первопроходцев для выбора трассы ДЖД во главе с Г.Н. Конашенком, в составе А.Я. Самарцева — начальника Пензенской дистанции ПЧЛЕС, В.И. Авдонина — главного инженера Пензенской дистанции сигнализации и связи, представителя дистанции пути ст. Пенза-III — старшего дорожного мастера-пенсионера С.М. Грубника.

Выбор места строительства был намечен в районе Сосновка — Ахуны. После выбора трассы изыскательские работы вели студенты-дипломники железнодорожного техникума под руководством преподавателя техникума Л.А. Шабалиной. Отсыпку земляного полотна и укладку верхнего строения пути и стрелок вели работники Пензенской дистанции пути под руководством старшего дорожного мастера ПЧ-2 С.М. Грубника.

Схематический план ДЖД выполнил В.И. Авдонин, продолжили все работы — проектирование, строительно-монтажные работы: СЦБ, связи и радиосвязи — В.Ф. Маркин, старший инженер дистанции ШЧ-1 и зав. ЭЦ Пенза-III А.И. Власов. Пост ЭЦ построил СМП-507, А.И. Полежай. Ангар для тепловоза строило вагонное депо Пенза-III, А.П. Науменко. Приобретение тепловоза и доставку его на ДЖД организовывал начальник локомотивного депо Пенза-III Г.И. Штейнберг. Посадочную платформу и туалет построил НГЧ, Г.А. Турович.

Детская железная дорога имеет протяженность 2,5 км пути, станции «Пионерская» и «Сосновка», 2 тепловоза ТУ-2, 4 вагона. Движение открыто 4 августа 1985 года. Первый юный машинист — А. Краюшкин. Начальник ДЖД Г.А. Быкова.

*Авдонин В.И.,
28 октября 2003 года.*



***История
развития
медицинского
обслуживания
и санитарно-
эпидемического
надзора
на Пензенском
отделении
дороги***

Отделенческая больница на ст. Пенза Пензенского отделения КБШ ж.д. МПС

Адрес: 440000, г. Пенза, ул. Урицкого, 118.

Главный врач: Станислав Борисович Стальмаков.

В 1930 году в марте на ул. Урицкого открылась железнодорожная больница, главным врачом был назначен Вальгрот Э.М. Больница рассчитана была на 120 коек, из них:

Терапевтическое отделение — 60 коек

Хирургическое отделение — 50 коек

Оториноларингологическое отделение — 5 коек

Офтальмологическое отделение — 5 коек

В 1947 году главным врачом был назначен Спалек И.С.

С 20.05.1948 года по 1949 год главный врач Абрамов Е.М.

С 1949 года по 1959 г. главный врач Хватков С.С.

С 1959 г. по 1973 г. главный врач Сидоренко П.С.

С 1973 г. по 1987 г. главный врач Лазебная К.М.

С 21.10.1987 года главный врач Стальмаков С.Б.

С 1 апреля 1948 года произошло объединение больницы с поликлиникой ст. Пенза-I.

В августе 1967 года в связи с реконструкцией ст. Пенза-I и строительством нового железнодорожного вокзала помещение поликлиники было снесено и выделено место для поликлиники на ул. Луначарского на первом этаже 5-этажного жилого дома, где заведующим терапевтического отделения был назначен Л.Ф. Кудряшов, старшей медицинской сестрой А.В. Белушкина.

4 марта 1974 года на улице Чехова было сдано для поликлиники новое здание, которое выстроили строители СМП-536. Главным врачом поликлиники был назначен П.С. Сидоренко.

В настоящее время на Пензенском отделении работает:

Отделенческая больница на ст. Пенза на 180 коек, из них:

Терапевтическое отделение на 60 коек, заведующей терапевтического отделения является врач высшей категории Молоканова Т.И.;

Хирургическое отделение на 80 коек, в т.ч.: 30 коек общего профиля, 15 флебологических коек, 15 гинекологических коек, из них 5 коек дневного пребывания, 20 коек оториноларингологических; заведующим хирургического отделения является хирург I категории Лембич И.Р.;

Неврологическое отделение на 40 коек, заведующей неврологического отделения является Масаева Р.Р.;

Узловая больница на ст. Моршанск на 45 коек, где главным врачом является Осипов А.Н.

Поликлиника на ст. Пенза по ул. Чехова, 17, находится в типовом 4-этажном здании, рассчитана на 600 посещений в смену. Руководит поликлиникой Иванова Лидия Николаевна, врач-стоматолог высшей категории.



На основании приказа НВС-2/115 от 12.10.1999 года линейная амбулатория ст. Пачелма введена в состав отделенческой больницы на ст. Пенза на правах амбулаторно-поликлинического структурного подразделения на 23 посещения, заведующей которого является Карягина О.П.

На основании приказа НВС-2/98 от 30.07.2001 года линейная больница ст. Кузнецк введена в состав больницы на правах амбулаторно-поликлинического подразделения на 100 посещений в смену, заведующей которым является Сызранцева Т.В.

В поликлинике функционируют:

— терапевтическое отделение, зав. Ломизова Э.Н., врач I категории. Работают 6 производственных участков, которые обслуживают работников железнодорожного транспорта, на 2-м этаже расположено отделение ВЭК для прохождения комиссии.

— хирургическое отделение, заведующий хирург I категории Бычков И.М.

— женская консультация, заведующий акушер-гинеколог I категории Молочников С.В.

— стоматологическое отделение, заведующая Тимофеева Т.Н., врач I категории.

Поликлиника ведет прием по специальностям: терапия, хирургия, акушер-гинекология, урология, офтальмология, оториноларингология, аллергология, психиатрия, наркология, дерматовенерология, эндокринология, подростковый терапевт, неврология, стоматология, гастроэнтерология, онкология, травматология.

В целях совершенствования, повышения качества оказания медицинской помощи в больнице функционируют диагностические отделения:

— клинико-диагностическая лаборатория;

— рентгенологическое отделение;

— физиотерапевтическое отделение.

Кабинеты: ультразвуковой, эндоскопической, патологидиагностической, функциональной диагностики.

На Пензенском отделении функционируют:

Комната матери и ребенка при вокзале на ст. Пенза на 60 коек — 1.

Медпункт при вокзалах — 2 (ст. Пенза, ст. Моршанск).

Число здравпунктов:

всего — 6: на ст. Пенза — 5, на ст. Моршанск — 1.

Число ФАПов — медпунктов:

всего — 7: на ст. Лунино, на ст. Чаадаевка, на ст. Елюзань, на ст. Белинская, на ст. Вернадовка, на ст. Верда, на ст. Заметчино.

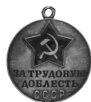
Зам. главного врача по ОМР Г.Ф. Заева

Награждены правительственными наградами:

Почетное звание «Заслуженный врач РСФСР»

Казанцева Людмила Михайловна





Медаль «За трудовую доблесть»

Иванова Лидия Николаевна

«Почетный донор России»

Белушкина Антонина Викторовна

Колганов Борис Васильевич

Людучин Людмила Владимировна

Стальмакова Валентина Алексеевна



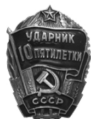
«Почетному железнодорожнику»

Иванова Лидия Николаевна

Стальмаков Станислав Борисович

Тимофеева Тамара Николаевна

Фионина Мария Ивановна



«Ударники 11-й пятилетки»

Жулябина Раиса Александровна

Завьялова Галина Алексеевна

Кабанов Евгений Алексеевич



«Ударники 12-й пятилетки»

Маркова Нонна Григорьевна

Фионина Мария Ивановна

«Отличники социалистического соревнования

железнодорожного транспорта»

Синичкина Любовь Александровна

Награждены значком «Отличнику здравоохранения»

Бударина Людмила Вадимовна

Иванова Лидия Николаевна

Жулябина Раиса Александровна

Казанцева Людмила Михайловна

Кузнецова Вера Петровна

Рябинина Валентина Алексеевна

Сандрова Анастасия Федоровна

Сафонова Валентина Сергеевна

Стальмаков Станислав Борисович

Тимофеева Тамара Николаевна

Трудова Галина Федоровна

Шибанова Мария Тихоновна

Награждены именными часами министра путей

связи и начальника Куйбышевской ж.д.

Болеева Нина Ивановна

Горбачева Алла Владимировна

Киселева Любовь Григорьевна

Молоканова Татьяна Васильевна

Тимофеева Тамара Николаевна

Филиппова Татьяна Владимировна

Фионина Мария Ивановна

*Киселева Любовь Григорьевна,
20 апреля 2003 года.*



История создания отделенческого центра госсанэпиднадзора на ст. Пенза КБШ ж.д.

В начале 30-х годов XX века был организован санитарный участок Пензенского отделения КБШ ж.д., в те годы Ленинской железной дороги, на базе железнодорожной больницы. Начальником больницы в то время был доктор Терновский В.П., начальником поликлиники — доктор Воронин М.Ф. Организатором этого участка был доктор Панков Михаил Васильевич, который выполнял обязанности врача по всем разделам гигиены: коммунальной, пищевой, эпидемиологии. Это был энергичный, благородный человек, хорошо знающий свою работу.

В 1934 г. поступил на работу в должности фельдшера Довыденко Иосиф Моисеевич, который оставил воспоминания о тех далеких годах. Он был единственным помощник доктора Панкова М.В. В штате сан. участка были еще 3 дезинфектора: Драгомерецкий З.Д., Самогаев А.Т., Панюшкин А.И.

Тридцатые годы — это трудные годы во всех отношениях: и голод, и болезни. Заболевания сыпным и брюшным тифами, скарлатиной, дифтерией носили эпидемический характер, нередко со смертельным исходом. В очагах проводились беседы, как уберечься от заболевания, проводилась дезинфекция и дезинсекция. В то время дезинфицирующими средствами были карболовая кислота, керосин, скипидар. Из этих средств делали сольвент, лизол, нафтолизол, серу, формалин, сулему. Для сжигания серы и распыления паров формалина имелись аппараты «Заревича» и гидропульты. Например, в отчете за 4-й квартал 1934 года было зафиксировано заболеваний только брюшным тифом — 90 случаев.

1934 — 1937 годы характеризовались бурным ростом строительства и расширением железнодорожных путей. На ст. Елюзань, на территории шпалопропиточного завода, на ст. Сюзюм ПЧ, ст. Пачелма ПЧ, ст. Чаадаевка ПЧ и погрузо-разгрузочный пункт, ст. Лунино ПЧ, ст. Белинская ПЧ, ст. Леонидовка ПЧ, в г. Пенза (лесопильный завод) и т.д. размещались большие общежития и бараки. В эти годы недостаточно было одежды, белья, постелей, бань. Доктор Панков М.В. ходатайствовал перед Дорсанотделом об оборудовании санпропускника с камерами для прожарки белья, мытья людей.

С начала 1935 года начал действовать санпропускник, а также передвижной вагон-дезкамера. С работой санпропускника штат увеличился и началась борьба с педикулезом. В связи с большим передвижением людского потока на Дальний Восток и Сибирь на ст. Пенза-II был построен изолятор-пропускник, 3 дезкамеры, на ст. Пенза-I баня НГЧ была переоборудована на пропускной тип. На ст. Пачелма по требованию Панкова М.В. были построены стационарные дезкамеры, бани.

Целыми сутками, день и ночь, мыли, брили людей, обрабатывали одежду, белье, матрацы. Делали прививки против оспы. Целые эшелоны не выпускались в рейс без санобработки. Не оставались без внимания все водоис-



точники, которыми пользовались железнодорожное население и пассажиры. Проводился контроль за работой кубовых с кипяченой водой на станциях Пенза-I, Пенза-II, Пенза-IV, ст. Чаадаевка, Пачелма, Башмаково, Белинская, Соседка и др. Насчитывалось более 200 шахтных колодцев, которые требовали благоустройства и ремонта. Воду и пищевые продукты для обследования носили в городской бактериологический институт.

В целях улучшения лечебно-профилактической работы была организована лаборатория при больнице и первыми работниками были доктор Кузьмина А.А. и лаборант Бурлакова С.П. Постепенно штат лаборатории увеличивался, и уже после войны лаборатория числилась в штате санитарно-эпидемиологической станции.

С 1948 г. заведующим лабораторией был Ткачев В.С. Вернувшийся из рядов Советской Армии, он проработал в этой должности 40 лет, имея в трудовой книжке одну запись приема на работу.

С декабря 1937 г. до 1970 г. помощником санитарного врача по пищевой гигиене работала Волчкова Л.П. С большим трудом прививались санитарные правила и их соблюдение продавцами, сотрудниками столовых. Заведующим по профилактической дезинфекции был Павлов Т.Н.

В эти годы были массовые заболевания малярией. Лечением этого заболевания занималась доктор Морозова Е.С., которая вела амбулаторный прием в поликлинике и одновременно работала в сан. участке по профилактике малярии. Проводилось опылечение заболоченных мест, озер, водоемов; выявлялись зимовки малярийного комара у населения в погребах, сараях, особенно по ст. Пенза-II, Чаадаевка. Врачом-эпидемиологом работала Климова Н.Г.

В 1939 г. доктор Панков М.В. был переведен в дорсанотдел эпидемиологом дороги, и главным врачом стал Самогаев А.А.

В 1941 г., в начале Великой Отечественной войны, были взяты на фронт молодой главный врач, фельдшер Довыденко И.М., Морозова Е.С. и другие сотрудники. В период войны сменялись главные врачи из числа эвакуированных медработников. В этот период санитарный участок был переименован в санитарно-эпидемиологическую станцию, штат состоял из 32 медработников.

В 1948 г. главным врачом санитарно-эпидемиологической станции была назначена Казанцева Мария Степановна, которая проработала главным врачом до 1965 года. СЭС располагалась в старом здании санпропускника. Этот период характеризовался тем, что на протяжении ж.-д. линии до ст. Пачелма, Рузаевка, Кузнецк имелись буфеты, столовые, магазины, на ст. Пенза — ресторан и его филиалы, столовые, магазины, склады ОРСа-1, детские сады, ясли и школьные учреждения. На всех объектах не хватало холодильного оборудования, поэтому жесткий систематический контроль по профилактике пищевых отравлений и желудочно-кишечных заболеваний был просто необходим.

СКП был организован в 1936 г. и располагался на ст. Пенза-I, Пенза-II, Пенза-III. Первыми сотрудниками были доктор Мартиросьян Е.О. и фельдшер Кондрашина Л.А. В 1950 г. все три пункта объединили в один на ст. Пенза-I.



Работали сменами по 12 часов, проверялись все пассажирские поезда, выявляли больных и педикулезных, которые затем проходили санобработку. В случаях выявления инфекционных заболеваний проводились противоэпидемические мероприятия.

В 1965 г. главным врачом был назначен Соловьев Николай Филиппович, проработавший в этой должности 21 год.

В начале 70-х годов санитарно-эпидемиологическая служба из здания санпропускника была переведена в здание на ст. Пенза-I. Химическая, бактериологическая и паразитологическая лаборатории были размещены в приспособленном здании бывшей поликлиники на ст. Пенза-III, что позволило значительно улучшить условия труда сотрудникам оперативных отделов и лабораторий.

Много внимания было уделено преднадзору за строительством нового здания вокзала, построенного в 1974 году.

В 1984 г. Соловьеву Н.Ф. присвоили звание «Почетный железнодорожник». С ним вместе проработали долгие годы замечательные сотрудники, преданные своему делу, квалифицированные кадры, проработавшие более 30 лет:

Логинова Л.Г. — врач-бактериолог, награждена орденом Отечественной войны 2 степени.

Кияненко А.А. — награждена медалью «За доблестный труд в ВОВ 1941 — 1945 гг.».

Алешина Т.М. — помощник санитарного врача СКП.

Медведева Р.М. — помощник санитарного врача СКП.

Лаврентьева М.Г. — помощник санитарного врача.

Староверова Н.С. — помощник эпидемиолога, награждена медалью «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И. Ленина».

Абрамова Е.И. — дезинфектор, награждена медалью «За доблестный труд в ВОВ 1941 — 1945 гг.».

Шнырева Н.С. — дезинфектор.

Минина В.Н. — помощник санитарного врача, награждена медалью «За победу над Японией».

Семенникова В.А. — помощник санитарного врача, награждена медалью «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И. Ленина».

Фомин Ф.Г. — дезинструктор ОПД, награжден двумя орденами «Красной Звезды».

Самсонова В.Д. — награждена медалью «За доблестный труд в ВОВ 1941 — 1945 гг.».

Зайцева Е.П. — лаборант ОПД, награждена медалями «За доблестный труд в ВОВ 1941 — 1945 гг.», почетный донор СССР.



*Почетная грамота
И.М. Довыденко.*



Аникина В.В. — награждена медалью «За Победу над Германией в ВОВ 1941 — 1945 гг.».

С апреля 1986 г. по июнь 1999 г. главным врачом работал Киреев Юрий Александрович. Он оставил свой след в истории СЭС как организатор строительства нового типового здания в центре города, на территории железнодорожной больницы, где завершилось строительство больничного комплекса с прилегающей благоустроенной территорией. Здание сдано в эксплуатацию в 1992 г. Значительно укрепилась материальная база. Санитарно-химическая, бактериологическая и паразитологическая лаборатории оснастились новым оборудованием: люминесцентным микроскопом, спектрофотометром, хроматографом, полярографом и другим оборудованием.

С августа 1999 г. главным врачом назначен Мальцев Владимир Александрович. Задачи, решаемые санитарной службой, с приходом Владимира Александровича расширились.

Лицензированы:

1. Деятельность по производству дезинфекционных, дезинсекционных и дератизационных средств.

2. Образовательная деятельность по программам дополнительного профессионального образования в соответствии с приложением к лицензии.

3. Деятельность по проведению дезинфекционных, дезинсекционных и дератизационных работ.

4. Деятельность, связанная с возбудителями инфекционных заболеваний человека 3 — 4 группы патогенности.

Лаборатории аккредитованы как Испытательный лабораторный центр. Расширена номенклатура исследований санитарно-гигиенической, бактериологической и паразитологической лабораторий. Проводится мониторинг воздушной среды на территории ж.-д. объектов. Рабочие места оснащены компьютерами.

Ушли на заслуженный отдых ветераны труда, проработавшие более 40 лет, медицинские работники высшей категории: Фролова В.М., Змеева К.И., Степанова Т.С.

В настоящее время в штате отделенческого центра госсанэпиднадзора на ст. Пенза КБШ ж.д. 65 человек, в том числе 11 врачей. Специалистов высшей категории — 5 человек, первой категории — 10 человек.

Среди работающих: специалист высшей категории, награжденный знаком «Отличник здравоохранения» — Стукова Анна Алексеевна. Специалисты высшей и первой категорий, награжденные начальником дороги именными часами — Стуков Олег Витальевич, Стукова Анна Алексеевна, Первушина Галина Васильевна.

*Чулина Татьяна Сергеевна,
май 2003 год.*



***История
подготовки
кадров
Пензенского
отделения
дороги***

Пензенский техникум железнодорожного транспорта

Вторая половина XIX века — это эпоха начала бурного развития железных дорог в России. Требовались квалифицированные специалисты железнодорожного транспорта.

И вот в 1880 году в Пензе на Моршанско-Сызранской железной дороге открывается железнодорожное техническое училище, выпускающее паровозных машинистов, дорожных мастеров, телеграфистов. Основателем училища и его первым директором был в течение 40 лет Николай Николаевич Мещеряков. Тогда училище занимало 3-этажное кирпичное здание, где располагались учебные кабинеты, мастерские, административные помещения, общежитие.

В 1918 году училище преобразовано в техникум с 4-годичным обучением. В последующие годы — с 1921 по 1948 — директорами были Мозжухин И.С., Котельников И.А., Куприянов М.Е., Еремеев П.В., Киреев К.Г. В послевоенный период директорами были:

Суетин А.Г. — с 1949 по 1964 г.

Коронатов К.П. — с 1965 по 1986 г.

Логутов В.И. — с 1987 по 1995 г.

Раков А.И. — с 1996 г. по наст. время.

В 1939 г. была закончена надстройка 4-го и 5-го этажей здания при директоре Кирееве К.Г., в 1957 г. — построено 4-этажное общежитие на 220 мест и открыт Рузаевский учебно-консультационный пункт при директоре Суетине А.Г.

В 1968 г. построены второй пятиэтажный учебный корпус, спортивный зал, кузнечно-сварочный цех, а затем гараж и лыжная база при директоре Коронатове К.П. при самом активном участии зам. директора по учебно-производственной работе Брейкша А.А. и получено 2-этажное общежитие, переданное техникуму с баланса НГЧ.

В 1992 г. передано техникуму здание детсада — корпус №3 — где после переоборудования расположились 5 учебных кабинетов и 6 лабораторий, а рядом учебный полигон. Проведен капитальный ремонт учебных корпусов и общежитий при директоре Ракове А.И. при активном участии зам. директора по АХЧ Рязанова В.Н.

В настоящее время в техникуме имеются 3 учебных корпуса, в которых расположены 35 учебных кабинетов, 37 лабораторий, 4 цеха учебных мастерских, актовый и спортивный залы, музей, библиотека, столовая, медпункт, зубной кабинет, а также Рузаевский У КП техникума, учебный полигон.

Учебные кабинеты и лаборатории, в том числе 5 компьютерных классов, оснащены в основном современным учебным оборудованием.

В 1943 г. открывается новая специальность «Водоснабжение, канализация и очистка промышленных и сточных вод». Становление и развитие этой специальности связано с именами преподавателей-инженеров Ивановой Л.Д., Климович Л.И., Макарова К.Н., Борисова А.М., Пижонкова С.Ф.





Пензенский железнодорожный техникум — старое и новое здания.

Резкий рост контингента учащихся и открытие новых специальностей в послевоенный период вызваны растущими потребностями в квалифицированных кадрах для восстановления разрушенного войной ж.-д. транспорта на базе новейшей техники и технологии организации перевозочного процесса.

В 1954 г. открывается вечернее отделение, преобразованное в дальнейшем в заочное. Большой вклад в его развитие внесли Волков В.Г., Баулин А.Е., Закс А.А., Дьячков Г.Д., Гришин Н.Е., бывший зав. отделением, и Крянина З.А., работающая в настоящее время зав. отделением.

В 1956 г. открывается специальность «Тепловозное хозяйство» и в 1958 г. — «Электротяговое хозяйство». В развитие этих специальностей большой вклад внесли Лебедев В.С., Коннов Н.П., бывший многие годы председателем цикловой комиссии; Шостак С.Г., Дьячков Г.Д., Сараев Б.Н., Лёнин В.Ф., Липовский П.И., Сергеев В.Ф.

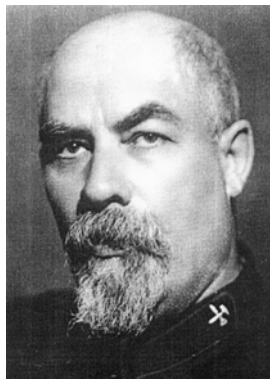
В 1959 г. открывается отделение «Механизация грузовых работ на транспорте». Становление и развитие этой специальности связано с именами преподавателей Котелевского А.И., Кузнецовой Л.В., Фунтикова Г.А., Тучкова В.И.

В 1961 г. открывается отделение «Вагонное хозяйство». Большую работу по его созданию и развитию проделали зав. отделением Савельев А.И., Пушкарев В.Я., Сузова А.Ф., Шаманов Л.Г. и нынешний зав. отделением Куликова О.С.





П.Я. Коронатов



А.Т. Батурин

Старшее поколение 50-х, 60-х, 70-х и частично 80-х годов: Петр Яковлевич Коронатов, преподаватель техникума, один из когорты старых педагогов, почетный железнодорожник; Александр Тимофеевич Батурин, выпускник Бауманского высшего училища, преподаватель технической механики, автор учебников «Сопротивление материалов», «Детали машин»; А.Г. Суетин, директор техникума в 1949 — 1964 гг.; В.Г. Волков, заместитель директора по учебной работе в 1939 — 1964 гг.; А.А. Темногрудов; Е.И. Популоская.



А.Г. Суетин



В.Г. Волков

На нижней фотографии слева направо: зам. директора техникума Лебедев; выпускник техникума, бывший зам. министра МПС Н.И. Краснобаев; директор техникума К.П. Коронатов; руководитель военной подготовки студентов Афанасьев и представитель Куйбышевского техникума.



В 1969 г. открывается отделение «Строительство и эксплуатация путевого хозяйства на ж.-д. транспорте». Многие сделали в его становлении и развитии Свиридова Е.З. — бывшая зав. отделением, Брейкш А.А. — зам. директора техникума, Шабалина Л.А. — бессменный председатель цикловой комиссии, Дагестанов О.В., Сафронов В.Ф., Симонов В.Б. — зав. отделением, а в последние годы — Пичугина В.И. и Танеева Т.А.

С 1980 по 1987 г. работало отделение по подготовке специалистов для иностранных граждан: Кубы, Вьетнама, Камбоджи, Анголы, Конго, Мавритании. Им было выпущено более 100 специалистов профиля «Строительство и эксплуатация путевого хозяйства». Успешно работали на этом отделении Растова Т.В. — зав. отделением, другие преподаватели этого профиля.

В 1970 — 1980-е годы техникум входит в десятку лучших техникумов МПС. Всего насчитывалось 90 техникумов. Он награждается:

- Почетной грамотой Президиума Верховного Совета РСФСР,
- грамотами МПС и ЦК профсоюза,
- грамотой Министерства высшего и среднего специального образования,
- дипломом III степени по итогам соревнования между техникумами МПС,
- грамотами Управления КБШ ж.д. и дорпрофсожа.

В течение 15 лет 2 техникума — Пензенский техникум ж.-д. транспорта и Пензенский приборостроительный техникум — возглавляли учебно-методическую работу ССУЗ области.

За весь период работы техникумом выпущено более 30 тысяч квалифицированных специалистов, среди которых многие занимали ответственные государственные посты:

Паршин Петр Иванович — с 1939 г. министр общего машиностроения, затем министр машиностроения и приборостроения, генерал-полковник, Герой Социалистического Труда; награжден пятью орденами Ленина.

Краснобаев Нил Иванович — зам. министра путей сообщения, награжден тремя орденами Ленина.

Ларионов Виктор Михайлович — зам. председателя Госкомитета по оборонной технике.

Малофеев Петр Иванович — зам. начальника Куйбышевской железной дороги.

В настоящее время работают на руководящих должностях (привожу только по Пензенскому отделению):

- Лукашов В.С. — 1-й заместитель НОДа;
- Жидов М.А. — зам. НОДа по кадрам;
- Каблов В.П. — гл. ревизор по безопасности движения поездов;
- Родионов Г.Н. — начальник отдела локомотивного хозяйства;
- Корецкий П.А. — начальник отдела вагонного хозяйства;
- Мальцев М.П. — зам. начальника локомотивного депо Пенза-III;
- Вилкин А.П. — директор железнодорожного ПТУ-23;





Группа выпускников заочного отделения тепловозного хозяйства 1978 года выпуска. В центре директор техникума К.П. Корнатов, третий слева — преподаватель Н.П. Коннов, второй слева — преподаватель Ю.А. Сузов и ректор заочного Технико-экономического университета при райкоме КПСС.





*Директор
Пензенского
техникума
железнодорожного
транспорта
А.И. Раков.*

*Преподаватель
техникума
Л.А. Шабалина,
автор двух учебников,
почетный
железнодорожник,
с группой иностранных
учащихся в Пензенском
техникуме.
1980 — 1987 годы.*





Торжественное собрание, посвященное 100-летию Пензенского техникума железнодорожного транспорта в областном театре им. А.В. Луначарского. В президиуме слева направо: председатель облсовпрофа А.И. Алексеев, зам. председателя облисполкома А. Виноградов, первый секретарь горкома КПСС В.И. Ерзунов, второй секретарь обкома КПСС Г.В. Мясников, директор техникума К.П. Коронатов, секретарь партийной организации О.В. Дагестанов, преподаватель Г.В. Алексеева, заслуженный учитель РСФСР. Первый секретарь обкома КПСС Ф.М. Куликов поздравляет коллектив техникума с юбилеем. 1980 год.

- Терехин Н.А. — зам. начальника ПЧ-2;
- Бодров В.М. — начальник Пензенской механизированной дистанции погрузо-разгрузочных работ;
- Клянин В.П. — начальник вагонного депо Пенза-III;
- Шитов А.Д. — зам. председателя райпрофсожа;
- Гречишкин Н.С. — начальник ПЧ-3;
- Спирочкин В.А. — начальник вокзала ст. Пенза-I.

В чем же причины такого успеха техникума в подготовке кадров? Это действие трех основных факторов:

1-й фактор успеха:

Высококвалифицированные преподавательские и руководящие кадры. Характерно, что педагогическое мастерство старших поколений передается последующим. Еще в военные и послевоенные годы сложилось основное ядро ведущих преподавателей, мастеров педагогического труда: Батурин А.Т., Коронатов П.Я., Темногрудов А.А., Популовская Е.И., Суетин А.Г., Волков В.Г. и другие.

Достаточно сказать, что в техникуме

Почетные железнодорожники:

Суетин А.Г., Батурин А.Т., Коронатов П.Я., Волков В.Г., Введенский Ю.В., Коронатов В.П., Карпинский И.Г., Котелевский А.И., Коронатов К.П., Савельев А.И., Лебедев В.С., Коннов Н.П., Шостак С.Г., Брейкш А.А. — работали в прошлом. Раков А.И., Шабалина Л.А., Тельянова Л.Н., Тучков В.И., Ефимова Е.И. — работают в настоящее время.

Заслуженные учителя РСФСР:

Алексеева Г.В., Коронатов К.П., Харьков Л.А., Фомина Т.А. — работали в прошлом.

Отличники среднего профессионального образования:

Дьячков Г.Д., Кучерова В.И., Свиридова Е.З., Мещерякова А.А. — работали в прошлом. Тельянова Л.Н., Шабалина Л.А., Федечкин А.С. — работают в настоящее время.

Награжденных орденами и медалями, не включая медаль «Ветеран труда» — около 30 человек. 15 человек были награждены именными часами министра путей сообщения и отраслевыми значками МПС.

Являются авторами учебников: Голубев А.А., Батурин А.Т., Чернов А.В., Коннов Н.П., Шабалина Л.А., Сузова А.Ф.; авторами учебных альбомов — Симонов В.Б., Свиридова Т.А.

В развитие методики обучения и воспитания внесли большой вклад преподаватели: Фомина Т.А., Мещерякова А.А., Фомин Ю.И., Якунин Г.Н., Березин В.А., Сергеева М.Г., Кучерова В.И., Якунина Н.Г., Федечкин А.С., Муругов В.П., Попова Г.Ф., Назаров Е.Г. и другие.

2-й фактор успеха:

Создание и развитие учебно-материальной базы.



3-й фактор успеха:

Это исторически сложившееся творческое содружество техникума с базовыми предприятиями, особенно локомотивным депо Пенза-III, вагонным депо Пенза-III, дистанцией пути, механизированной дистанцией погрузо-разгрузочных работ, дистанцией сигнализации и связи, ПМС-151, СМП-507 и др. На протяжении десятилетий меняются руководители этих предприятий, но неизменным остается дух доброжелательности и совместной творческой работы.

Безусловно, громадную помощь оказывают Пензенское отделение и Управление КБШ ж.д.

В настоящее время в техникуме на 5 отделениях ведется подготовка по 9 специальностям:

- «Энергоснабжение на ж.-д.транспорте»;
- «Техническое обслуживание и ремонт автотранспорта»;
- «Эксплуатация и ремонт подъемно-транспортных, строительных машин и оборудования»;
- «Техническая эксплуатация, обслуживание и ремонт тягового подвижного состава железных дорог»;
- «Техническая эксплуатация, обслуживание и ремонт вагонов и рефрижераторного подвижного состава»;
- «Автоматика и телемеханика на железнодорожном транспорте»;
- «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство»;
- «Строительство автодорог и аэродромов»;
- «Организация перевозок и управление движением на железнодорожном транспорте».

Продолжается активизация процесса обучения и воспитания, используются новые нестандартные формы: уроки-викторины, уроки-конференции, уроки деловых игр и др. Большое внимание уделяется внедрению компьютерных программ, технических средств обучения.

Ведется целенаправленная воспитательная работа, формирующая у учащихся активную гражданскую позицию. В этой работе большую роль играют предметные и технические кружки, молодежные общественные объединения: «Литературная гостиная», которой многие годы успешно руководит опытный преподаватель литературы Нефедова Г.В., клуб «Поиск» — руководитель Балакина И.Л., музей боевой и трудовой славы, Университет правовых знаний.

Большая работа проводится по патриотическому воспитанию учащихся и развитию спорта.

В 2001 году Пензенский техникум железнодорожного транспорта подтвердил свое звание одного из лучших ССУЗ МПС, лучшего техникума на КБШ ж.д.

*Корнатов Кирилл Петрович,
октябрь 2003 г.*



Подготовка кадров для железнодорожного транспорта в профессиональном училище СПТУ-23, город Пенза

12 октября 1874 г. был открыт для движения поездов участок Моршанск — Сызрань, что оказало благотворное влияние на развитие Пензенской и ряда других близлежащих губерний. После начала движения на других участках Пенза становится крупнейшим железнодорожным узлом — важнейшим транспортным перекрестком. Для подготовки кадров для железной дороги в Пензе было открыто железнодорожное училище, в котором с 1880 по 1917 гг. было подготовлено 695 человек. Это училище было низшим учебным заведением и в 1918 году оно было преобразовано в техническое училище путей сообщения с 4-годовичным сроком обучения, а затем было преобразовано в техникум путей сообщения, который и в настоящее время располагается в том же здании, построенном специально для железнодорожного училища. С 1918 г. по 1955 г. среднегодовой выпуск составлял всего 54 человека, а потребность в квалифицированных рабочих была большая. И в 1922 году при мастерских ст. Пенза-I Сызрано-Вяземской железной дороги была открыта школа ученичества, с которой и ведет свою историю современное СПТУ-23.

Организатор школы ученичества — уполномоченный Дорпрофобра по Пензенскому Учкпрофсожу Борис Адольфович Забеллевич (он же стал и первым заведующим школой, правда, только на период организационного этапа) сообщил в Калугу, где находилась в то время служба просвещения Управления дороги: *«18 июня у нас первый день занятий в школе. С 8 до 9.30 часов солнечного времени все ученики проходят обучение в мастерских на станках под руководством зав. цехами и бригадиров и с 9.40 до 13 часов занимаются по общеобразовательным предметам в классах. Число учеников в школе будет доведено до 40 — 45 человек. Штат преподавателей подобран...»*

Для учебных занятий школе было выделено здание бывших торговых лабазов на Привокзальной площади ст. Пенза-I (частично сохранившееся до настоящего времени напротив сквера им. Дзержинского), практические занятия проходили в паровозных мастерских локомотивного депо, находившихся также неподалеку. В сентябре 1922 г. в школе было 9 преподавателей и 17 учеников. Список преподавателей:

1. Иконников Николай Васильевич — зав. школой, 1883 г.р.
2. Голубев Александр Александрович — зав. уч. частью, 1863 г.р.
3. Граусман Григорий Яковлевич — преподаватель, 1884 г.р.
4. Никифоров Александр Яковлевич — преподаватель, 1894 г.р.
5. Иванов Сергей Петрович — преподаватель, 1884 г.р.
6. Суворов А.И. — преподаватель, 1881 г.р.
7. Княжкин Н.И. — преподаватель, 1882 г.р.
8. Куршов Д.М. — преподаватель, 1881 г.р.
9. Никифоров Яков Иванович — преподаватель, 1869 г.р.



СЫЗРАНО-ВЯЗЬМСК. Ж.Д.



Список учеников школы на 15 сентября 1922 г.: 1. Никулин Петр, 1904 г.р. 2. Щетенко Николай, 1904 г.р. 3. Печерин Александр, 1904 г.р. 4. Пятерик Юлий, 1903 г.р. 5. Якушев Николай, 1903 г.р. 6. Бобков Иван, 1904 г.р. 7. Рахметьев Михаил, 1904 г.р. 8. Нефедьев Сергей, 1903 г.р. 9. Никитин Алексей, 1904 г.р. 10. Воротин В., 1904 г.р. 11. Кочетов Е., 1904 г.р. 12. Марков Александр, 1904 г.р. 13. Варламов В., 1904 г.р. 14. Важин Иван, 1904 г.р. 15. Развозжаев Николай, 1900 г.р. 16. Хрустков Степан, 1903 г.р. 17. Поляков Иван, 1903 г.р.

18 сентября 1923 г. на заседании I дорожного съезда по школам ученичества Сызрано-Вяземской железной дороги зав. учебными мастерскими школы Голубев А.А. (к этому времени зав. учебной частью был Н.П. Белолипецкий) докладывал о состоянии школы: «...Учащихся 38 человек в возрасте от 15 до 20 лет. При принятии их в школу за редким исключением подготовка была слишком слаба. В школе преподаются специальности по металлу и дереву, а главным образом готовят учащихся к ремонту паровозов и вагонов. Собственной учебной мастерской и оборудования не имеется, и работа происходит в паровозно-сборном цехе под руководством бригадиров цеха и инструментом слесарей цеха. Никаких вспомогательных лабораторий, кабинетов и т.п. нет.

К привлечению бригадиров в качестве руководителей ремесел школа относится отрицательно, и если практиковала это, то в силу крайней необходимости, т.к. чрезмерно низкая оплата труда их не давала возможности пригласить специальных лиц. С установлением же нормальной оплаты руководителей будут приглашены специальные лица... Учащиеся клубом пользуются при УЧКпрофсоже...»

После непродолжительного руководства школой в период становления Забеллеви́ч Б.А. и Иконниковым Н.В. учебное заведение возглавляли:

по 1942 г. — Боткин Иван Сергеевич;

с 1942 г. по 1964 г. — Виноградов Евгений Николаевич;

с 1964 г. по 1985 г. — Писменный Анатолий Петрович;

с 1985 г. по настоящее время — Вилкин Александр Петрович. Первые наборы учащихся проходили полный курс обучения за 4 года, на обучение принимались в возрасте 14 — 19 лет, кроме того, практиковались краткосрочная подготовка и переподготовка из-за острой нехватки кадров. Ежегодно выпускали 30 — 35 специалистов по ремонту и обслуживанию паровозов и железнодорожных вагонов, готовились путейцы, кузнецы, кочегары, столяры, плотники. Учебное заведение сыграло заметную роль в обеспечении железной дороги Пензы квалифицированными кадрами, особенно в тяжелый восстановительный период. Выпускником первого набора на 4-летнее обучение был Машков Василий Сергеевич, затем с октября 1940 г. по 1977 год работавший в училище мастером, — заслуженный мастер профтехобразования РСФСР, участник Великой Отечественной войны. В память об этом человеке, подготовившем не одну сотню рабочих, в училище ежегодно проходит конкурс на лучшего слесаря.



На основании соответствующих решений в 1940 году ФЗУ при станции Пенза-I было реорганизовано в железнодорожное училище №1 с двухгодичным сроком обучения. Для учащихся было введено бесплатное форменное обмундирование, они обеспечивались трехразовым питанием и учебными пособиями, прием осуществлялся по призыву на основании Постановления СНК СССР. Возраст для приема в железнодорожные училища был установлен в 14 — 15 лет, и призыв в 1940 году в три железнодорожных училища г. Пензы составлял 400 человек. 6 ноября 1940 года приказом Главного управления трудовых резервов была введена форма для учащихся ремесленных и железнодорожных училищ.

С началом Великой Отечественной войны обучение было подчинено требованиям военного времени, отменено теоретическое обучение и учащиеся переведены на производственное обучение по операционной системе с 8-часовым рабочим днем, причем эта работа не оплачивалась, поскольку это были учащиеся. А в последующее (уже наше перестроечное) время обучение было исключено из трудового стажа, а соответственно, и из пенсионного. Выпускалась продукция военного назначения. При училище находился военный представитель, а изделия по документам проходили под наименованием: «Деталь номер...» или «Изделие номер...», и только в более позднее время выяснилось, что это были детали к легендарной «катюше», которая и собиралась рядом, в паровозоремонтных мастерских. Заказов поступало все больше, и по призыву в 1941 году план подготовки был увеличен до 800 человек. Среди принятых по этому призыву было много эвакуированных с оккупированных противником территорий. За период 1941 — 1942 гг. в училище были зачислены свыше 90 учащихся, по месту их прежнего проживания можно изучать географию оккупированных земель: Белосток, Минск, Елец, Полтава, Харьков, Курск, Одесса, Тула, Смоленск и др. В ноябре 1941 года в штат ЖУ №1 были зачислены эвакуированные работники Елецкого железнодорожного училища №3. Системы бронирования в это время еще не было, не существовало, и в РККА призывались учащиеся соответствующего возраста и работники. Всего за годы войны было призвано более 220 учащихся и 60 работников, среди них Тимаков Михаил Георгиевич, длительное время впоследствии работавший старшим мастером, Машков Василий Сергеевич и Кумин Евгений Николаевич — заслуженные мастера профтехобразования РСФСР, также отработавшие впоследствии в училище не один десяток лет. На основании Указа Президиума Верховного Совета СССР от 15 апреля 1943 года на железных дорогах было введено военное положение, все железнодорожные работники считались мобилизованными, а в сентябре были установлены персональные звания и новые знаки различия для личного состава (погоны), эти же звания присваивали работникам училища. А на фронтах Великой Отечественной войны сражались сотни выпускников железнодорожного училища Пензы. Звание Героя Советского Союза за штурм Днепра был удостоен Николай Петрович Драгунов, закончивший училище в 1940 году. Выпускник училища 1933 года Павел Иванович Галкин — участник партизанского движения на территории Польши, награжден советскими и польскими наградами.





***В 1970 году
построено
новое здание
училища
СПТУ-23.***

С окончанием войны училище вновь выполняет свои задачи по подготовке рабочих для железнодорожного транспорта, предприятий г. Пензы. В 1955 г. ЖУ №1 было преобразовано в техническое училище №6 для подготовки рабочих сложных профессий на базе средней школы со сроком обучения 1 — 2 года. Здесь учились будущие помощники машинистов и слесари по ремонту паровозов, кузнецы, вагонники, столяры, плотники, краснодеревщики, дежурные по станции, главные кондукторы, бригадиры, проводники пассажирских вагонов, машинисты бумагоделательных машин и др.

В 1956 году были учреждены почетные звания заслуженных учителей и мастеров профтехобразования РСФСР. Первым заслуженным мастером в училище в 1965 году стал Кумин Евгений Николаевич, а в 1967 году преподавателю училища Ивану Михайловичу Шумилину было присвоено звание заслуженного учителя РСФСР. Позднее почетных званий были удостоены директор училища Писменный А.П. в 1976 г. и преподаватель специальных дисциплин Ракитина Вера Павловна в 1981 году. В настоящее время в лицее работает заслуженный учитель Российской Федерации Белый Юрий Викторович — руководитель физвоспитания, награжден в 1999 году. В период перестройки системы ПТО в 1950 — 1960-е годы учебное заведение из ГТУ №6 в ноябре 1963 г. было преобразовано в ГПТУ №9, а с 1.06.1972 года стало называться ТУ №9. В этот период была освоена подготовка по специальностям: электромеханик СЦБ и связи, машинист электропоездов, заместитель начальника почтового вагона, дорожный мастер, телефонистка, оператор почтовой связи, машинист котлов высокого давления, оператор ЭВМ (эта профессия была освоена первыми в нашей области). С 1985 года училище готовит специалистов железнодорожного транспорта, профессии с 3-годовалым сроком обучения, одновременно учащиеся получают среднее образование, и, соответственно, новое наименование училища — СПТУ-23. В период 1968 — 1973 гг. в училище было освоено изготовление мебели по своим проектам, т.к. строили новый корпус для училища. 60 ученических столов было передано в июле 1968



года в сельские училища №№1 и 7. Новый учебный корпус был введен в 1970 году и в нем учебное заведение располагается в настоящее время, но уже с другим названием, так как в 1995 году все учебные заведения становятся профессиональными училищами (ПУ №23), а с 1 сентября 2002 года училище становится профессиональным лицеем №23. В настоящее время в лицее 20 учебных кабинетов, две мастерские и полигон, спортивный зал и спортивные площадки, имеется необходимое учебное оборудование для обучения.

За период с 1941 года по 2002 год на дневном отделении было подготовлено более 15600 квалифицированных рабочих, 10000 подготовлено и переобучено на вечернем отделении. Много лет на базе училища велась подготовка студентов пензенских вузов для работы в летние каникулы в студенческих отрядах.

СПТУ-23 по праву гордится своими знатными выпускниками, среди которых:

1. Герой Советского Союза Драгунов Николай Петрович — обучался в 1939 — 1940 гг. по специальности «слесарь по ремонту паровозов», работал в локомотивном депо Пенза-I, звание получил за бои при форсировании Днепра.

2. Герой Социалистического Труда Мамин Владимир Федорович — обучался в 1939 — 1940 гг. по специальности «слесарь-фрезеровщик», работал в вагоноремонтном пункте ст. Пенза-III, звания удостоен в 1971 году на заводе ВЭМ.

3. Герой Социалистического Труда Казаков Александр Владимирович — обучался с 1941 по 1942 гг. по специальности «кузнец» и, не окончив, добровольцем ушел на фронт. Звание присвоено в 1966 году за выдающиеся

Учащиеся СПТУ-23, г. Пенза.



успехи в выполнении заданий семилетнего плана, бригадир слесарей-сборщиков компрессорного завода.

4. Герой Социалистического Труда Васильев Анатолий Васильевич — обучался в 1956 — 1957 гг. по специальности «главный кондуктор», затем работал в кондукторском резерве ст. Пенза-I, звание присвоено в 1981 году за успехи в выполнении заданий 10-й пятилетки, завод «Электроника».

5. Галкин Павел Николаевич — выпускник 1933 года, ветеран партизанского движения на территории Польши.

6. Зам. министра путей сообщения Забиров Хасян Шарифжанович — обучался в 1973 — 1977 гг. по специальности «дорожный мастер», затем работал на предприятиях железнодорожного транспорта, с должности начальника Горьковской железной дороги назначен зам. министра в августе 2002 года. Забиров Х.Ш. — доктор технических наук, академик Международной академии информатизации.

7. Зам. начальника Куйбышевской железной дороги Ваняев Петр Филиппович.

8. Зам. начальника Пензенского отделения Рудаков Борис Михайлович.

Десятки выпускников учебного заведения прошли через афганские события, участвовали в миротворческих операциях, в контртеррористической операции на территории Чеченской республики. В настоящее время нет подразделения на Пензенском отделении, в котором бы не трудились выпускники заведения.

Педагогический коллектив учебного заведения за 80 лет своего существования уже неоднократно менялся. Добрый след в истории подготовки кадров для железной дороги оставили:

1. Тимаков Михаил Георгиевич — проработал мастером производственного обучения и старшим мастером более 40 лет, участник Великой Отечественной войны, отличник профтехобразования.

2. Машков Василий Сергеевич — выпускник первого выпуска в 1922 году, проработавший мастером производственного обучения более 30 лет, участник Великой Отечественной войны. Заслуженный мастер профтехобразования.

3. Писменный Анатолий Петрович — директор училища, отдавший педагогическому труду в учебном заведении более 30 лет, участник Великой Отечественной войны, Заслуженный учитель РСФСР.

4. Кумин Евгений Николаевич — мастер производственного обучения с 20-летним стажем работы в училище, участник Великой Отечественной войны, заслуженный мастер профтехобразования.

5. Алимов Владимир Павлович — выпускник 1969 года, проработал здесь же более 30 лет мастером производственного обучения, затем старшим мастером, отличник профтехобразования.

6. Зубарев Лев Георгиевич — мастер производственного обучения с более чем 30-летним стажем, активный участник и призер выставок технического творчества, отличник профтехобразования.





Первый ряд, слева направо: мастер п/о А.П. Сахаров, ст. мастер В.П. Алимов, мастер п/о Л.Г. Зубрев, директор А.П. Вилкин, третий справа рук. физподготовки Ю.В. Белый, крайний справа — мастер п/о Г.С. Фрумин. Второй ряд, сидят слева: зам. директора С.Я. Кудрявцев, зам. директора Л.В. Кузиков, мастер п/о В.П. Бабенко. Третий ряд, стоят: слева мастер п/о, зам директора М.В. Максимов, справа — зам. директора Б.Г. Милавин. Последний ряд: вторая слева мастер п/о А.А. Кивишева, четвертый слева преподаватель, бывший нач. вокзала А.Г. Горелкин, шестой слева — мастер п/о А.В. Князькин.

7. Фрумен Григорий Самуилович — преподаватель, мастер производственного обучения, зам. директора, стаж работы более 30 лет, отличник профтехобразования, активный участник и организатор художественной самодельности в училище.

Этих людей нет уже с нами, но добрая память о них осталась в памяти сотен подготовленных специалистов железнодорожного транспорта и продолжает жить в экспонатах музея училища, воспоминаниях их коллег. Находятся на заслуженном отдыхе и не прерывают связей с училищем ветераны:

1. Эппель Хаим Иосифович — проработал на хозяйственных должностях и мастером производственного обучения более 40 лет, участник Великой Отечественной войны, отличник профтехобразования.

2. Ракитина Вера Павловна — преподаватель специальных дисциплин с более чем 30-летним стажем работы, заслуженный учитель РСФСР.

3. Максимов Михаил Павлович — выпускник 1949 года, проработал в учебном заведении более 40 лет мастером производственного обучения, зам. директора, и.о. директора, отличник профтехобразования, награжден медалью «За трудовое отличие».

4. Жегулова Клавдия Филипповна — выпускница 1945 года, проработала преподавателем, мастером производственного обучения более 40 лет, отличник профтехобразования.

5. Пархомов Николай Тимофеевич — преподаватель спецдисциплин, проработал 19 лет.

Продолжают активную педагогическую деятельность по подготовке железнодорожников ветераны:

1. Князькин Алексей Васильевич — выпускник 1964 года, мастер производственного обучения, отличник профтехобразования, стаж работы — 34 года.

2. Трошина Раиса Гавриловна — мастер производственного обучения, отличник профтехобразования, стаж работы 30 лет.

3. Сахаров Александр Петрович — выпускник 1969 года, с 1971 года по настоящее время мастер производственного обучения, отличник профтехобразования.

4. Бабенко Виктор Павлович — зам. директора по учебно-производственной работе, мастер производственного обучения, отличник профтехобразования, стаж работы 30 лет.

5. Вилкин Александр Петрович — мастер производственного обучения, преподаватель специальной дисциплины, с 1986 года по настоящее время директор лицея, отличник профтехобразования, педагогический стаж 29 лет.

6. Белый Юрий Викторович — выпускник 1974 года, мастер производственного обучения, руководитель физвоспитания, Заслуженный учитель России (звание присвоено в 1999 г.), отличник народного образования, стаж работы в училище 28 лет.

Более 20 лет педагогического труда в учебном заведении у преподавателей общеобразовательных предметов: Резниченко Веры Николаевны, Маковой Надежды Александровны, Терехиной Валентины Михайловны, Сема-



хиной Любови Федоровны. Все они отличники профтехобразования, имеют высшую категорию как преподаватели.

Коллектив профессионального училища-лицея №23 гордится своей 80-летней историей, с оптимизмом смотрит в будущее.

*Заместитель директора ПУ №23 по учебно-воспитательной работе
Кудрявцев Сергей Яковлевич,
май 2003 года.*

Пензенская дорожно-техническая школа машинистов локомотивов — дортехшкола

В 1946 году школа размещалась на 4-м этаже школы №8 ст. Пенза-III. В 1947 году перебазировалась в помещение, которое занимает в настоящее время, но уже под названием «Учебный центр» (бывшее помещение, в котором была охрана трех железнодорожных мостов).

В начальные годы школа готовила только паровозников, имела кабинеты паровозный, автотормозной, ПТЭ и инструкции. С переходом на новые виды тяги (тепловозную и электровозную) была проделана колоссальная работа по созданию кабинетов по этим видам тяги силами руководства, преподавателей и учащихся школы. Были оборудованы действующие схемы, позволяющие проводить практические лабораторные работы по тепловозам и электровозам по нахождению неисправностей в электрооборудовании локомотивов. Для повышения квалификации преподаватели командировались в Москву на ЦТК (центральные технические курсы), а также в Ташкентский институт ТИИЖТ. Силами преподавателей и локомотивных депо техкабинеты пополнялись действующими деталями и приборами, позволяющими повысить качество обучения.

Кроме подготовки и обучения вновь, локомотивные депо дороги систематически командировали в школу машинистов на месячные курсы повышения класса квалификации. Кроме машинистов локомотивов и их помощников школа готовила и другие профессии:

Машинисты автодрезин и мотовозов.

Машинисты кранов (паровые и дизельные, восстановительных поездов, козловых на железнодорожном ходу).

Мастера автоконтрольных пунктов, осмотрщиков вагонов.

Мастера и бригадиры пути.

Весовщики и товарные кассиры, монтажники, стропальщики и другие специальности.

Без преувеличения можно сказать, что школа была настоящей кузницей кадров почти всех профессий Куйбышевской ордена Ленина железной дороги.

В разное время школу возглавляли:

Корпачев Александр Сергеевич — выпускник техникума, 1941 — 1947 гг.

Закутный Иван Григорьевич — 1947 — 1978 гг.

Сопляков Александр Иванович

Кузнецов Виктор Григорьевич



Синьков Виктор Алексеевич
Симанов Валентин Иванович

В различное время были преподаватели:

Бочкарев Михаил Петрович
Кочерженко Иван Васильевич
Асессоров Юрий Григорьевич
Зайцев Борис Сергеевич
Тарасов Иван Семенович
Кажаев Сергей Андреевич
Алексеев Арсений Акимович
Калашников Владимир Алексеевич
Первушкин Семен Петрович, Первушкина Валентина Дмитриевна (муж и жена)
Касьян Владислав Иванович

Большой вклад в подготовку и переквалификацию паровозников на новые виды тяги внесли:

Хонин Юрий Семенович, Дмитриев Борис Данилович, Квашин Василий Владимирович, Шаманов Леонид Григорьевич, Соляник Анатолий, Титов Сергей Алексеевич, Суркова Анна Дмитриевна.

Производственное обучение возглавляли:

Частухин Сергей Васильевич — заместитель начальника ДТШ
Солонов Александр Петрович

Бессменным мастером производственного обучения был Пеньков Федор Степанович. Кузнецов В.Г. успешно сочетал руководящую работу с преподаванием курса «Электровоз», который знал в совершенстве.

Бочкарев М.П. в 1969 году закончил заочный институт ВЗИИТ, активно занимался спортом, получил звания «Мастер спорта СССР», «Судья Всесоюзной категории». В должности главного судьи проводил соревнования на первенстве России (Невинномысск, Брянск, Муром, Котовск, Пермь, Ковров). Избирался председателем федерации городошного спорта Пензенской области. Команда пензенских железнодорожников, в составе которой был Бочкарев, неизменно занимала первое место по Куйбышевской ордена Ленина железной дороге. ДТШ в 2002 году отметила 60-летний юбилей.

*Бочкарев Михаил Петрович,
26 августа 2003 года.*

**Пензенский учебно-консультационный пункт
Всесоюзного заочного института инженеров транспорта
(УКП ВЗИИТа, г. Пенза)**

Пензенский УКП ВЗИИТа начал свою работу 1 января 1960 года. Занятия проводились в закрепленных аудиториях железнодорожного техникума. В УКП преподавали преподаватели пензенских вузов. Вступительные экзамены сдавались в УКП, а потом документы абитуриентов начальник и секретарь УКП везли в Москву во ВЗИИТ, где они рассматривались деканами соответствующих факультетов. О зачислении студентов издавался приказ.



Занятия на 1 и 2 курсах всех специальностей проводились в У КП. Два раза в год — зимой и весной — проходили сессии. Документы сессии отправлялись во ВЗИИТ на факультеты и хранились в личных делах студентов. Начиная с 3 курса по некоторым предметам экзамены сдавались во ВЗИИТе. А начиная с 4 курса и по 6-й студенты вызывались на сессию во ВЗИИТ, в Москву.

Так все было до 1 июля 1968 года, когда в г. Куйбышеве (ныне г. Самара) на Безымянке открылся филиал ВЗИИТа, и Пензенский У КП прикрепили к нему. В 1973 году 2 августа был открыт организованный на базе филиала ВЗИИТа Куйбышевский институт инженеров ж.-д. транспорта (КИИТ). Ректором был назначен Сосевич. С этого времени студентов старших курсов из Пензы вызывали на установленные лекции и сессии в КИИТ. Там же проходила и защита дипломов.

Первым начальником У КП ВЗИИТа был Костычев Иван Федорович, бывший преподаватель Пензенского техникума железнодорожного транспорта, он проработал в У КП пять лет. После него работал начальником У КП Сергеев Петр Тимофеевич, он работал до закрытия.

Секретарем-делопроизводителем работала с начала открытия У КП в течение 17 лет Яковлева Валентина Ивановна. В конце 1976 года перевелась на работу в Пензенское отделение Куйбышевской ж.д.

В У КП в основном преподавали преподаватели пензенских вузов по почасовой оплате труда. С самого начала работы У КП преподавал высшую математику Матвеев Федор Никифорович, он был в штате У КП, большой специалист своего дела, весьма уважаемый человек. Долгое время также вела высшую математику преподаватель строительного института Витевская Надежда Николаевна (жена бывшего директора ж.-д. техникума Коронатова К.П.). Черчение и начертательную геометрию преподавал Костычев И.Ф. Теоретическую механику — Бабичев из строительного института. В 60-х годах прошлого столетия в У КП ВЗИИТа, а затем У КП КИИТа учились все работники Пензенского отделения дороги, у кого не было высшего образования, и занимали инженерные должности на службе.

ВЗИИТ, город Москва, улица Часовая, 22/2.

*Яковлева Валентина Ивановна,
21 октября 2003 года.*

Железнодорожный райком КПСС г. Пензы в мае 1970 года по апрель 1972 года организовал заочный технико-экономический университет и обязал всех главных инженеров предприятий района окончить его и получить экономическое образование, в том числе и главных инженеров Пензенского отделения дороги. Два раза в год читались лекции по экономике преподавателями институтов и руководителями разных предприятий района. Дипломная работа и защита диплома проводилась на экономике своего предприятия.

Окончил университет и автор этих строк

*Авдонин В.И.,
27 октября 2003 года.*



***Библиотеки
Пензенского
отделения
дороги***

Библиотеке 106 лет

Нам 106 лет

Это много или мало?

Много. Потому, что за это время старейшая библиотека дороги прошла путь от народной читальни до крупнейшего информационного центра областного города.

Это мало, потому что сокровища, накопленные в стенах библиотеки, будут жить вечно.

Библиотека – фундамент культуры, стартовая площадка науки. Без хорошо поставленного библиотечного дела общество интеллектуально оскудевает.

Предлагаем вам познакомиться с библиотекой Пензенского отделения Куйбышевской железной дороги, заглянуть в ее прошлое и настоящее, посетить уютный читальный зал, пообщаться с читателями, поток которых не прерывается ни на минуту, посмотреть на уникальный книжный фонд технической литературы. Побывать на линейных станциях, которые библиотека не оставляет без внимания. Поговорить с сотрудниками – главным богатством библиотеки, которые делают все возможное, чтобы библиотека была тем единственным местом, куда всегда хотелось зайти, несмотря на погоду и социальные катаклизмы.

Немного истории.

История библиотеки неразрывно связана с развитием материальной культуры общества.

В конце XIX века в Пензенской губернии, как и по всей России, началось бурное развитие промышленности и транспорта.

На создание и обслуживание вновь строящейся Сызрано-Вяземской железной дороги были привлечены тысячи людей. Рабочие Пензенских железнодорожных мастерских весной 1897 года обратились к пензенскому губернатору с ходатайством об открытии библиотеки.

Официальное разрешение было получено, и 2 мая 1897 года можно считать днем открытия библиотеки при Сызрано-Вяземской железной дороге.

Библиотека имела свой устав, где определялись цели и задачи ее деятельности, достаточно большой книжный фонд, некоторые уникальные издания которого сохранились до сих пор.

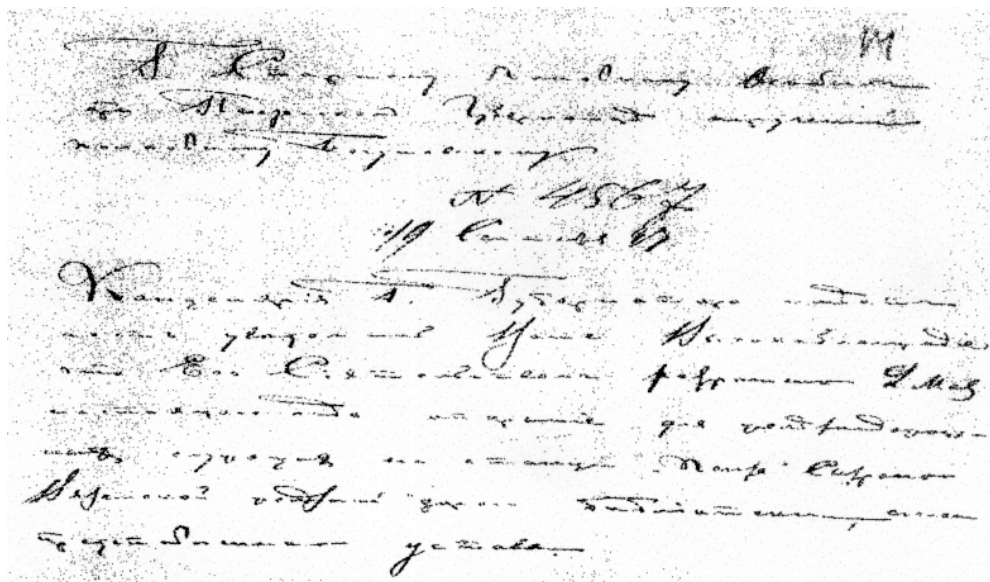
Время и события постоянно меняли облик и статус библиотеки.

После открытия в 1926 году Клуба железнодорожников она разместилась в здании, где существует и до сих пор.

До конца 90-х годов библиотека находилась в статусе профсоюзной. В 1992 году произошло ее слияние с технической библиотекой, открытой здесь же в 1931 году.

В настоящее время опорная линейная техническая библиотека Пензен-





*Разрешение пензенского губернатора на открытие библиотеки
(2 мая 1897 года).*

ского отделения железной дороги имеет уникальный фонд свыше 100 тысяч экземпляров, 5 тысяч читателей, свыше 80 тысяч посещений ежегодно.

3 филиала и 20 передвижных библиотек делают фонды библиотеки доступными для всех специалистов железной дороги.

На протяжении ряда лет библиотеку Пензенского отделения железной дороги и ее филиалы возглавляли настоящие энтузиасты своего дела, специалисты с многолетним библиотечным стажем.

Вот те, кто возглавлял библиотеку в последние годы:

ОЛТЬ:

С 1947 по 1972 год – Рылеева Нина Ивановна.

С 1972 по 1977 год – Коннова Надежда Ивановна.

С 1977 года по настоящее время библиотеку возглавляет Смирнова Клавдия Ивановна.

Филиал библиотеки на станции Кузнецк:

Александрова Галина Александровна.

В настоящее время библиотеку-филиал возглавляет Мезенцева Тамара Федоровна.

Филиал библиотеки на станции Пенза-III:

Македон Тамара Матвеевна.

С 1983 года по настоящее время библиотеку-филиал возглавляет Лебедева Марина Евгеньевна.





*Заведующая библиотекой станции Пенза-III Тамара Матвеевна Македон
и студент заочного техникума Б.П. Пимбурский.*

Филиал библиотеки на станции Моршанск:

Степанова Розалия Кирилловна.

С 1985 года по настоящее время библиотеку-филиал возглавляет Ново-кшенова Ирина Анатольевна.

В связи с реорганизацией библиотеки Пензенского отделения железной дороги ряд филиалов были закрыты. До 1992 года их возглавляли:

Филиал библиотеки на станции Земетчино – Кочеткова Нина Анатольевна.

Филиал библиотеки на станции Пачелма с 1976 года возглавляла Ежова Валентина Ивановна.

Ежегодно библиотека обслуживает около 10 тысяч читателей, регистрирует 80 тысяч посещений в год.

Книговыдача составляет 150 тысяч экземпляров в год, из них 45% — технической и научно-популярной литературы.

Руководство библиотеки.

Успешная работа любого коллектива во многом зависит от ее руководства.

Более 25 лет возглавляет ОЛТБ Пензенского отделения Куйбышевской железной дороги Смирнова Клавдия Ивановна.



За это время библиотека стала одной из крупных информационных технических библиотек на Куйбышевской железной дороге, в городе и области. Клавдия Ивановна — компетентный и авторитетнейший практик, настоящий специалист библиотечного дела, которому она посвятила свыше 30 лет. Зав. библиотекой умело сохраняет традиции и сочетает их с современными требованиями.

Коллектив библиотеки испытывает к своему руководителю самые теплые и нежные чувства, потому что ее трудами и заботами живет и развивается библиотека.

К нашему руководителю можно смело отнести слова:

«Управлять — это значит:

— предвидеть — изучать будущее и устанавливать программу действий;

— организовывать — строить двойной организм библиотеки: материальный и социальный;

— *распоряжаться* — приводить в действие персонал библиотеки;

— *согласовывать* — связывать и объединять, сочетать все действия и усилия;

— *контролировать* — наблюдать, чтобы все происходило сообразно установленным правилам и распоряжениям».

А. Файоль

*Заведующая библиотекой
ДК им. Ф.Э. Дзержинского
Клавдия Ивановна Смирнова
проводит обзор,
посвященный 200-летию
Пензенской губернии.*



Отдел обслуживания.

«Сотрудники нашего отдела стараются делать все, чтобы встреча с книгой для каждого читателя становилась событием. Так у нас заведено: любой посетитель – дорогой гость и ему внимание и тепло. Такое отношение приносит свои плоды».

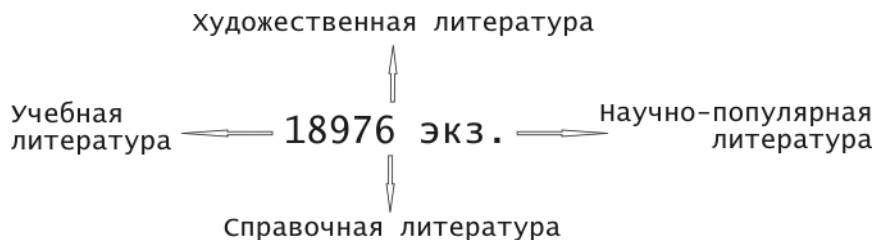
У нас работают:

Луц Елена Васильевна – зав. отделом обслуживания.

Рудешко Наталья Владимировна – библиотекарь.

Нет времени работать в читальном зале?

Отдел обслуживания предоставит вам возможность взять книги домой.



Сотрудники отдела постоянно следят за выходящими новинками и радуют ими своих читателей.

У нас работает система заказов!

Если в данный момент нужной вам книги не оказалось в наличии, вы можете оставить заявку у сотрудника отдела, и вам сообщат о поступлении нужной литературы лично или по телефону.

Абонемент дает возможность общения с книгой наедине. Здесь каждый найдет то, что его интересует.

Для вашего удобства:

- увеличенный срок пользования книгами (до 1,5 мес.);
- возможность продлить книгу по телефону;
- большой подбор литературы со свободным доступом.



**Е.В. Луц, заведующая
отделом обслуживания**

Кроме общедоступного фонда в отделе обслуживания работает платный абонемент художественной и учебной литературы, где вы за небольшую плату или



ежегодный взнос можете познакомиться с книжными новинками и воспользоваться учебниками последних лет издания.

Сотрудники библиотеки никогда не забывают древнюю мудрость: «Болеющий и страдающий пусть берет в руки книгу – нет в мире лекарства ее сильнее». Это справедливо, ибо кто как не библиотекарь – связующее звено между автором и читателем – способен подобрать нужное «лекарство», т.е. помочь читателю сориентироваться в этом огромном и прекрасном мире книги.

Отдел технической литературы.

«Библиотека как равноправный партнер предприятий железной дороги предлагает специалистам транспорта свои информационные ресурсы и интеллектуальный потенциал».

Зав. отделом с 1992 года – Попова Галина Аполлоновна.

Отдел располагает наиболее полным в Пензенской области фондом по вопросам железнодорожного транспорта.

Кроме того, представлен богатейший фонд другой технической литературы. К вашим услугам ГОСТы, СНиПы, ЕНиРы, правила, инструкции и другие нормативные документы.

По вашему заказу опытные специалисты сделают информационный поиск и подбор материалов по различным производственным вопросам.

Вы можете получить во временное пользование книги, периодические издания, стандарты.

Сотрудники отдела сделают все, чтобы способствовать вашей производственной, научной или исследовательской деятельности.

Работает система кольцевых почт, производственного и бригадного абонементов.

Читальный зал.

«В последние годы наблюдается резкое увеличение информационного потока. Как следствие – значительно выросли потребности специалистов в оперативном получении разных сведений. Компьютерные технологии развиваются стремительно. Технические возможности позволяют создать принципиально новые условия для справочно-библиографического обслуживания. В настоящее время библиотеки, сохраняя традиции, все более стремятся к новациям».

Универсальный читальный зал открыт для всех читателей – специалистов железной дороги, студентов, пенсионеров, школьников.

Книжный фонд составляет 12037 экз.

Читальный зал предлагает литературу по:

- железнодорожному транспорту;
- экономике;
- политике;



- естественным наукам;
- искусству;
- философии.

Зав. читальным залом – Вершинина Татьяна Александровна

Мы получаем:

- 15 наименований газет;
- 46 наименований журналов;
- 16 наименований информационных изданий.

В вашем распоряжении уникальный справочный фонд – энциклопедии, справочники, словари, а также различные каталоги и картотеки, которые облегчат вам поиск нужной информации.

Мы с уверенностью можем заявить:

У нас вы найдете ответ на любой интересующий вас вопрос!

Традиция читального зала – содержательные и глубокие книжно-иллюстративные выставки.

На протяжении многих лет работает в читальном зале «Клуб читателей», который в теплой душевной обстановке собирает за чашкой чая тех, кому общение среди друзей доставляет радость.

Для удобства читателей открыт ночной абонемент. За небольшую плату Вы можете получить книгу из фонда читального зала и спокойно поработать дома.

Девиз читального зала:

Знание было и будет самым большим богатством мира!

Отдел внестационарного обслуживания.

«Только хорошо налаженная система внестационарного обслуживания позволит достичь такого результата, когда оперативной информацией будут обеспечены все специалисты железной дороги на всех линейных станциях».

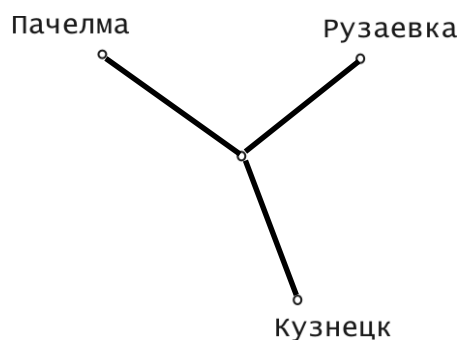
Разрешите представиться.

Зав. отделом Фетисова Людмила Николаевна.

Внестационарный отдел библиотеки Пензенского отделения – крупнейший среди системы библиотек Куйбышевской железной дороги.

Это:

- 20 передвижных библиотек и пунктов выдачи;
- оперативное обслуживание специалистов железной дороги на линейных станциях;
- хорошо налаженная система кольцевых почт;
- возможность заказать необходимую литературу по телефону, а также:
- личное общение библиотекаря с читателями.





*Работники библиотеки ДК им. Ф.Э. Дзержинского. Слева направо:
Л.Н. Фетисова, М.Е. Лебедева, К.И. Смирнова, О.Н. Бит-Зоя, Г.А. Попова.*

Информационно-библиографическая работа библиотеки.

«У современных пользователей библиотеки формируется новый подход к поиску и использованию необходимых знаний. Удовлетворить потребности специалистов в информации призван широкий спектр справочно-поисковых средств, существующих в библиотеке».

Коллектив библиотеки, используя универсальный справочный фонд, энциклопедии, справочники, словари, картотеки, каталоги, а также возможности фонда периодических изданий, ведет большую информационную работу:

- выполнение тематических и фактографических справок;
- консультации по методике поиска литературы;
- подбор информации по широкому спектру социально-экономических, производственно-технических вопросов;
- информационное обслуживание предприятий железнодорожного транспорта Пензенского отделения, в т.ч. оперативное предоставление новейшей информации во всем вопросам, интересующим специалистов транспорта.

Залог успеха в любом деле – постоянное обновление интеллектуального капитала

*Смирнова Клавдия Ивановна – зав. библиотекой,
Луц Елена Васильевна – зав. отделом обслуживания,
Рудешко Наталья Владимировна – библиотекарь.*



Этапы большого пути

27-29 июля 1935 года в Москве проходил Первый съезд работников железнодорожного транспорта СССР.

30 июля 1935 года участников совещания — хозяйственных и политических работников железнодорожного транспорта — руководители партии и правительства приняли для товарищеской беседы. Прием состоялся в залах Большого Кремлевского дворца, на котором присутствовали около 400 работников железнодорожного транспорта — начальников дорог, политотделов, служб паровой и эксплуатации, отделений эксплуатации, паровозных депо, станций, машинистов, ремонтных рабочих, кондукторов, диспетчеров и др.

На приеме И.В. Сталин выступил с речью, в которой указал на решающее значение железнодорожного транспорта для существования и развития такого громадного по размерам своей территории государства, как Советский Союз, указал на великую честь работать на транспорте, отметил, что на транспорте все велики, все значительны, ибо транспорт является конвейером, где важна работа каждого работника, каждого винтика, по-новому поставил вопрос о дисциплине как о слаженности всех частей, всех работников в механизме транспорта, поставил перед железнодорожниками задачу — добиться, чтобы транспорт был четко работающим, исправно действующим, точным, как хороший часовой механизм.

В 1935 году был разработан и внедрен общесетевой график движения поездов.

В 1935 году был осуществлен перевод грузовых поездов на полное автоматическое торможение.

В 1936 году важное значение имела разработка новых Правил технической эксплуатации ПТЭ для подъема работы транспорта, повысили ответственность всех работников транспорта.

В апреле 1936 года в НКПС рассматривались вопросы технологических процессов по отраслям, технических норм и норм выработки. Новые прогрессивные нормы создали твердую основу для борьбы за улучшение технико-экономических показателей работы транспорта.

В 1936 году ЦИК СССР удовлетворил просьбу рабочих и служащих Сталинской, Донецкой, Октябрьской, Пермской и других железных дорог об установлении 30 июля или в первое воскресенье августа ежегодного праздника — Всесоюзного дня железнодорожника в годовщину приема руководителями партии и правительства.

Учреждены знак «Почетному железнодорожнику», знаки «Ударнику Сталинского призыва», «Отличный движенец», «Отличный паровозник», «Отличный путеец», «Отличный вагонник», «Отличный связист».

* * *

В 1990 году на СССР приходилось 53% мирового грузооборота железнодорожного транспорта при 12% протяженности железных дорог мира. Штат МПС СССР составлял 4 миллиона 991 тысяча человек. Поколение железнодорожников XX века сделало все возможное для развития ж.-д. транспорта при всех трагедиях XX века.



**Работники Пензенского отделения дороги,
удостоенные высоких званий и наград,
участвующие в государственных мероприятиях**

1. Н.С. Павлушкин – Герой Советского Союза.
2. В.Е. Жуков – Герой Советского Союза, награжден знаком «Почетному железнодорожнику».
3. И.П. Драгунов – Герой Советского Союза.
4. Н.Р. Колобов – Герой Социалистического Труда, делегат XIX съезда КПСС, дважды избирался депутатом Верховного Совета РСФСР 1951 – 1955 гг., 1955 – 1959 гг., награжден дважды орденом Ленина, трижды почетный железнодорожник, почетный гражданин г. Пензы.
5. А.П. Жаркова – Герой Социалистического Труда, трижды почетный железнодорожник.
6. А.Н. Вишневский – Герой Социалистического Труда, делегат XXI съезда КПСС, награжден орденом Ленина, знаком «Почетному железнодорожнику», почетный гражданин г. Пензы.
7. А.П. Тарасов – Герой Социалистического Труда, награжден орденом Ленина, орденом трудового Красного Знамени, делегат XXIV съезда КПСС, награжден знаком «Почетному железнодорожнику», почетный гражданин г. Пензы.
8. В.Т. Филиппов – депутат Верховного Совета РСФСР первого созыва, делегат XVIII съезда ВКП(б), награжден орденом Ленина, знаком «Почетному железнодорожнику».
9. А.Г. Свинухов – депутат Верховного Совета СССР 1956 – 1960 гг.
10. Г.Н. Конашенков – лауреат Государственной премии РСФСР, заслуженный работник транспорта, награжден двумя орденами Трудового Красного Знамени, знаком «Почетному железнодорожнику».
11. В.К. Незнамов – лауреат Государственной премии РСФСР, 1974 год.
12. В.К. Бучинский – заслуженный работник транспорта, делегат XXV съезда КПСС, награжден орденом Ленина, орденом «Знак Почета», знаком «Почетному железнодорожнику».
13. В.М. Григорьев – заслуженный работник транспорта, награжден знаком «Почетному железнодорожнику».
14. Н.П. Фетисов – заслуженный работник транспорта, награжден знаком «Почетному железнодорожнику».
15. Г.И. Штейнберг – заслуженный работник транспорта, награжден орденом «Знак Почета», знаком «Почетному железнодорожнику», серебряной медалью ВДНХ СССР.
16. А.А. Грибов – заслуженный работник транспорта, награжден орденом «Знак Почета», знаком «Почетному железнодорожнику».





*Делегация работников Пензенского отделения дороги
на съезд работников железнодорожного транспорта. Май 1996 года.*

17. В.Д. Плахотный – заслуженный работник транспорта.
18. В.И. Желтенков – заслуженный работник транспорта, ТЧ-Пенза.
19. В.И. Ботняев – заслуженный работник транспорта.
20. М.Н. Пархомчук – заслуженный работник транспорта, награжден орденом Трудовой Славы.
21. М.А. Лавов – заслуженный работник транспорта.
22. А.Н. Ленин – заслуженный работник транспорта.
23. П.В. Рогожинский – заслуженный работник транспорта, награжден знаком «Почетному железнодорожнику», ПЧ-2.
24. Н.А. Терехин – заслуженный работник транспорта, награжден знаком «Почетному железнодорожнику», ПЧ-2.
25. В.С. Миронов – заслуженный работник транспорта, ПЧ-2.
26. А.А. Шеламонов – заслуженный работник транспорта, ВЧД-3.
- 26а. Н.И. Шигин – заслуженный работник транспорта, лауреат премии Российского профсоюза работников железнодорожного транспорта и транспортного строительства.
- 26б. Ю.А. Ковергин – лауреат премии Российского профсоюза работников железнодорожного транспорта и транспортного строительства.
27. Н.В. Скворцов – делегат XXII съезда КПСС, награжден орденом Трудового Красного Знамени, знаком «Почетному железнодорожнику».
28. В.Т. Фролов – делегат XXIII съезда КПСС, награжден знаком «Почетному железнодорожнику», почетный машинист депо.
29. А.Д. Хламов – делегат XVI съезда ВЛКСМ, делегат XXVII съезда КПСС, награжден орденом Трудового Красного Знамени, орденом Трудовой Славы, знаком «Почетному железнодорожнику».
30. И.Е. Стулов – дежурный по станции Кривозеровка, ст. Ардым, делегат первого съезда железнодорожников, награжден орденом Ленина, знаком «Почетному железнодорожнику».
31. Н.А. Арыкин – делегат Всесоюзного совещания железнодорожников СССР в Кремле в мае 1962 года, почетный железнодорожник.
32. А.Я. Самарцев – заслуженный рационализатор РСФСР, изобретатель, кандидат сельскохозяйственных наук, награжден знаком «Почетному железнодорожнику».
33. В.П. Моторный – заслуженный рационализатор РСФСР, награжден орденом «Знак Почета», дипломом ВДНХ СССР, знаком «Почетному железнодорожнику».
34. В.И. Авдонин – отличник изобретательства и рационализации ВОИР-СССР, награжден орденом «Знак Почета», знаком «Почетному железнодорожнику».
35. Л.М. Казанцева – заслуженный врач РСФСР, отличник здравоохранения.
36. В.Д. Маркелов – заслуженный работник жилищно-коммунального хозяйства РСФСР.





*Участники юбилейного собрания,
посвященного 50-летию Пензенской дистанции защитных лесонасаждений.
Слева направо по порядку — руководители дистанций: Горбарь (Васильево Горьковской ж.д.);
Н.В. Кондалов (Сызрань); А.Я. Самарцев, В.Н. Горшков (Пенза); Г.Е. Вершинников (Рузаевка);
С.Н. Бельницкий (Куйбышев); Э.Г. Мацкевич (Димитровград); В.М. Семин (Дема).
Сквер ДК им. Ф.Э. Дзержинского, 3 июня 1990 года.*

37. И.Т. Чеботкевич – заслуженный работник культуры РСФСР.
38. А.В. Веришко – заслуженный работник связи России, делегат съезда железнодорожников России 1996 г., награжден знаком «Почетному железнодорожнику».
39. И.Д. Мирошниченко – заслуженный работник связи России, награжден знаком «Почетному железнодорожнику России».
40. Н.С. Ивасенко – заслуженный строитель РФ, награжден знаком «Почетному железнодорожнику».
41. В.Ф. Толбин – заслуженный энергетик РФ, награжден знаком «Почетному железнодорожнику».
42. А.Е. Донец – заслуженный энергетик РФ.
43. В.А. Соловьев – заслуженный энергетик РФ.
44. Г.В. Алексеева – заслуженный учитель РСФСР.
45. К.П. Коронатов – заслуженный учитель РСФСР, награжден знаком «Почетному железнодорожнику».
46. Л.А. Харьков – заслуженный учитель РСФСР.
47. Т.А. Фомина – заслуженный учитель РСФСР.
48. А.П. Писменный – заслуженный учитель РСФСР.
49. В.П. Ракитина – заслуженный учитель РСФСР.
50. И.М. Шумилин – заслуженный учитель РСФСР.
51. В.С. Машков – заслуженный мастер профтехобразования РСФСР.
52. Е.Н. Кумин – заслуженный мастер профтехобразования РСФСР.
53. Ю.В. Белый – заслуженный учитель России.
54. Р.В. Горячева – заслуженный учитель России, преподаватель средней школы № 8 ст. Пенза-III.
55. М.П. Бочкарев – мастер спорта СССР, судья всесоюзной категории.
56. Ю.С. Горбунов – мастер спорта СССР.
57. В.И. Безыкорнов – мастер спорта СССР.
58. А. Саенко – в 1956 г. стал чемпионом РСФСР по городошному спорту, ему первому в РСФСР присвоено звание заслуженного тренера по городошному спорту.
59. Е.П. Зайцева – почетный донор СССР.
60. В.А. Стальмакова – почетный донор России.
61. А.В. Белушкина – почетный донор России.
62. Б.В. Колганов – почетный донор России.
63. Л.В. Людучин – почетный донор России.
64. С.М. Журавлев – делегат съезда профсоюза ж.-д. транспорта.
65. Е.А. Перевезенцев – делегат съезда профсоюза ж.-д. транспорта, награжден орденом Трудовой Славы, знаком «Почетному железнодорожнику».
66. Н.Г. Самарцев – почетный радист РФ, почетный железнодорожник.



67. В.И. Данилов – почетный радист РФ, почетный железнодорожник.
68. А.А. Литвинов – почетный радист РФ, почетный железнодорожник.
69. В.В. Сидорин – почетный радист РФ.

Авторы учебников железнодорожного техникума:

А.А. Голубев, А.Т. Батурин, А.В. Чернов, Н.П. Коннов, Л.А. Шабалина,
А.Ф. Сузова.

В 1967 году за перевыполнение плановых заданий отделение дороги 4 квартала награждалось переходящими Красными знаменами МПС и ЦК профсоюза ж.-д. транспорта и по итогам года было награждено постоянным Красным знаменем МПС и ЦК профсоюза в честь 50-летия Советской власти в СССР.

С 1967 года по 1980 год коллектив отделения награждался 14 раз переходящими Красными знаменами МПС и ЦК профсоюза ж.-д. транспорта.

В этот период руководили отделением дороги:

М.Д. Воропаев – начальник отделения дороги, награжден орденом Трудового Красного Знамени, двумя орденами «Знак Почета», юбилейной медалью «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И. Ленина», знаком «Почетному железнодорожнику».

К.И. Маслов – заместитель начальника отделения дороги, награжден орденом Трудового Красного Знамени, орденом «Знак Почета», медалью «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И. Ленина», знаком «Почетному железнодорожнику».

В послевоенные годы за трудовые успехи 2600 работников отделения награждены орденами и медалями СССР, 481 работник отделения награжден орденом Ленина, 479 работников отделения награждены орденом Трудового Красного Знамени, 119 работников отделения награждены знаком «Почетному железнодорожнику».

Много раз коллектив отделения завоевывал классные места во Всесоюзном социалистическом соревновании.

Тридцать работников Пензенской дистанции защитных лесонасаждений награждены серебряными и бронзовыми медалями ВСХВ и ВДНХ в 1957 и 1968 гг.

После 1974 года награждены 524 работника отделения дороги орденами и медалями, 280 работников награждены знаком «Почетному железнодорожнику».

За пределы Пензенского отделения дороги вышли:

В.П. Калиничев – заместитель министра путей сообщения СССР, участник строительства БАМа, бывший ДС Пенза-III.

А.Я. Сиденко – заместитель министра путей сообщения СССР, бывший НОДН-1.



В.Г. Чеботарев – начальник Приволжской железной дороги, бывший НОДН-1.

В.С. Мышенков – секретарь, заместитель председателя ЦК профсоюза железнодорожного транспорта и Транспортного строительства СССР, бывший НОД-1.

В.К. Сонин – заместитель начальника дороги, бывший ПЧ-5, ПОДП-1.

В.И. Клинский – главный инженер дороги, бывший ДС Пенза-III.

В.М. Брысякин – заместитель начальника дороги, бывший главный инженер ст. Пенза-III.

Ф.Я. Кривошея – председатель Пензенского горисполкома, бывший НОД-1.

К.Н. Русецкий – заместитель начальника дороги, бывший ДС Пенза-III.

П.Ф. Ваняев – заместитель начальника дороги по пути и строительству, бывший начальник ПМС-209.

Итак, мы познакомились с историей Пензенского отделения дороги, узнали много ранее неизвестных фактов, обогатили свою память самыми яркими проявлениями неразрывных связей прошлого, настоящего и будущего отделения, единства и преемственности поколений.

Не будем осуждать, кто и как написал.

Спасибо всем, кто принял участие в написании истории Пензенского отделения дороги.

*Авдони Владимир Иванович,
10 ноября 2003 года.*

Невыполненные планы

С резким увеличением пассажирских и грузовых перевозок на Пензенском отделении дороги руководство отделения дороги, управления Куйбышевской железной дороги и МПС СССР решало вопросы Пензенского узла, сдерживающего поток перевозок.

Так станция Пенза-I с четырех направлений имела однопутные подходы для грузовых и пассажирских поездов. При нагрузке 40 — 50 пар пассажирских и 17 — 20 пар грузовых поездов имела 6 приемо-отправочных путей, так что одновременно на станции находилось по 3 — 4 пассажирских поезда. Поэтому руководство отделения дороги рассмотрело вопрос о строительстве парка отстоя пассажирских поездов Пенза – Москва, Пенза – Горький, Пенза – Челябинск и др. Состоялась комиссия по выбору места строительства парка под руководством главного инженера отделения дороги Г.Н. Кона-



шенка, в которую входил и В.И. Авдонин. Место выбрали на перегоне Арбеково – Пяша.

На станцию Пенза-I в почтовых вагонах приходило много почты, поэтому был разработан проект строительства главпочтамта на ст. Пенза-I с подачей почтовых вагонов, на территории складов НОДХа отделения; склады снести и вновь построить на территории возле локомотивного депо ст. Пенза-I.

Для развития ст. Пенза-I ликвидировать склады грузового двора ст. Пенза-I.

Руководство горкома КПСС и горисполкома г. Пензы в связи со строительством БАМа (жилого Большого Арбековского массива) в г. Пензе поставили перед отделением дороги вопрос о пуске электропоезда Пенза – Арбеково. Для отстоя пассажирских поездов и движения электропоезда планировалось построить второй путь Пенза-I – Арбеково и электрифицировать двухпутный перегон.

Планировалось за две пятилетки сделать глубокий обход Пензенского узла, построить двухпутный электрифицированный участок на переменном токе от станции Саловка Юго-Восточной железной дороги до станции Канаевка со станциями Кондоль и Шемышейка. Ст. Саловка и ст. Канаевка будут узловыми. Ст. Канаевка — станция стыкования двух родов тока: переменного и постоянного.

Станцию Пенза-III закрыть как грузовую станцию, построить новый пассажирский вокзал и сделать пассажирскую станцию для поездов дальнего следования. Станция Пенза-I оставить для пригородных поездов и поездов местного значения: Пенза – Москва, Пенза – Челябинск, Пенза – Горький, Пенза – Моршанск. Для поездов дальнего следования с Москвы на Куйбышев сделать пропуск через станцию Ардым, построить участок пути от станции Симанщино или Пяши до станции Ардым. Всю грузовую работу ст. Пенза-III вынести на станцию Ардым.

Построить железную дорогу от станции Канаевка через Городище, Никольск до станции Ночка. Построить второй путь от станции Пенза-IV до станции Лунино и далее до станции Сура однопутный участок, что и начато было — построен второй путь от станции Пенза-IV до Бессоновки.

Вынести контейнерную грузовую площадку со станции Пенза-IV в район Заречного парка ст. Пенза-III, завода «Полимермаш» вдоль нечетного пути и села Кривозерье в сторону станции Кривозеровка.

Все эти планы позволили бы очистить город Пензу от грязи и шума, многие районы Пензенской области связать железной дорогой.

Политическая обстановка в СССР не позволила выполнить этот план. Его предстоит выполнить поколению железнодорожников XXI века.

*Авдонин Владимир Иванович,
10 ноября 2003 г.*





УКАЗ

ПРЕЗИДЕНТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

О Фадееве Г.М.

1. Освободить Фадеева Геннадия Матвеевича от должности Министра путей сообщения Российской Федерации в связи с переходом на другую работу.
2. Настоящий Указ вступает в силу со дня его подписания.



Президент
Российской Федерации В.Путин

Москва, Кремль
22 сентября 2003 года
№ 1114



ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

РАСПОРЯЖЕНИЕ

от 22 сентября 2003 г. № 1384-р

МОСКВА

Назначить Фадеева Геннадия Матвеевича президентом открытого акционерного общества "Российские железные дороги".

Председатель Правительства
Российской Федерации



М.Касьянов

ОАО «РЖД»

В офисе открытого акционерного общества «Российские железные дороги» состоялась первая Всероссийская видеопресс-конференция президента компании Геннадия Фадеева. К студии в Москве с помощью цифровой видеосвязи были подключены офисы 17 железных дорог – филиалов ОАО «РЖД» — и их отделений, где собрались более 400 представителей из 150 средств массовой информации. В пресс-конференции также приняли участие начальники железных дорог – филиалов ОАО «РЖД».

Во вступительном слове Геннадий Матвеевич отметил, что 18 сентября председатель правительства Российской Федерации Михаил Касьянов подписал постановление о создании ОАО «Российские железные дороги», 23 сентября компания прошла государственную регистрацию, а 1 октября акционерное общество начало хозяйственную деятельность.

Созданием ОАО «РЖД» завершён первый этап реформирования железнодорожного транспорта. Произошло разделение функций государственного регулирования и хозяйственного управления.

Впервые в нашей стране создана столь крупная и мощная компания. Уставный капитал ОАО «Российские железные дороги» составляет 1 триллион 535 миллиардов 700 миллионов рублей (или более 50 миллиардов долларов) – это больше, чем у «Газпрома» и РАО «ЕЭС» вместе взятых. Своим имуществом в компанию вошли 987 предприятий.

ОАО «РЖД» обеспечивает 39 процентов совокупного грузооборота (с учетом трубопроводного транспорта) и свыше 41 процента пассажирооборота страны. Это одна из крупнейших транспортных систем мира, сказал Геннадий Фадеев.

Важнейшей задачей компании является повышение качества транспортного обслуживания грузовладельцев, прежде всего скорости и надёжности доставки грузов. По оценкам экспертов, в 2001 – 2007 годах рост отправления грузов превысит 35 процентов, а грузооборот возрастет на 47 процентов. Увеличение грузооборота приведет к улучшению транспортной обеспеченности страны в части грузовых перевозок, что стимулирует общий рост экономики.

На основе реализации эффективной маркетинговой стратегии, повышения качества обслуживания пассажиров и проведения разумной тарифной политики планируется обеспечить рост пассажирооборота в ближайшие четыре года более чем на 8 процентов.

Таким образом, сказал президент ОАО «РЖД», одним из главных социально-экономических последствий структурной реформы железнодорожного транспорта должно стать увеличение объемов грузовых и пассажирских перевозок, повышение транспортной обеспеченности благодаря созданию конкурентного рынка перевозок, проведению гибкой тарифной политики, повышению качества транспортного обслуживания.



Снижение уровня износа основных фондов и их качественное обновление – это еще один момент, ради которого проводится реформирование железнодорожного транспорта.

На втором этапе реформы после тщательного технико-экономического анализа ОАО «РЖД» будет учреждать дочерние акционерные общества, осуществляющие отдельные виды предпринимательской деятельности на железнодорожном транспорте. Это относится к пассажирским перевозкам в дальнем и пригородных сообщениях, отдельным специализированным грузовым перевозкам, услугам по ремонту технических средств и производству запасных частей и другим. Соответственно, часть имущества железных дорог, на базе которого осуществляются эти виды деятельности, может быть передана в уставный капитал учреждаемых ОАО «РЖД» дочерних акционерных обществ.

Важно, что все 100 процентов акций ОАО «Российские железные дороги» закреплены в федеральной собственности. В соответствии с Законом «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта» установлен запрет на продажу и иные способы отчуждения акций ОАО «РЖД». В дальнейшем, на третьем этапе реформирования железнодорожного транспорта (2006 – 2010 годы), предусматривается продажа акций дочерних обществ ОАО «РЖД» для привлечения дополнительных инвестиционных ресурсов.

Что касается других предприятий, например ремонтных, вошедших в ОАО «Российские железные дороги», то на их базе по мере реструктуризации будут создаваться дочерние открытые акционерные общества ОАО «РЖД» либо холдинговые компании, объединяющие предприятия по видам деятельности. Все это предусмотрено «Планом мероприятий по реализации Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте на 2003 – 2005 годы», которая была утверждена Правительством Российской Федерации в мае 2003 года.

Сфера деятельности дочерних обществ ОАО «РЖД» будет постепенно открываться для частных инвесторов за счет продажи пакетов акций дочерних обществ. Таким образом, все это создаст предпосылки для развития конкуренции в различных сферах деятельности на железнодорожном транспорте, отметил Геннадий Фадеев.

В отличие от Министерства путей сообщения, где существовала система централизованного планирования, ОАО «РЖД» будет работать на основе бюджетного финансирования. Это означает, что впервые вся хозяйственная деятельность филиалов будет планироваться по бюджетам: продаж, производства, запасов и закупок, затрат, инвестиций, доходов и ресурсов и другим.

*Авдонин Владимир Иванович,
13 ноября 2003 года.*



Авдонин Владимир Иванович.
**50 лет Пензенскому отделению Куйбышевской ордена Ленина
железной дороги. 1946 — 1996 гг.**

Технический редактор Авдонин В.И.
Компьютерная верстка Сиротин О.В.
Компьютерный набор Сиротин О.В., Осипова В.П.
Корректор Трemasова Н.И.

Сдано в набор 8.01.2004 г. Подписано в печать 24.03.2004 г.
Отпечатано с готового оригинал-макета в типографии ОАО «ИПК «Пен-
зенская правда»: г. Пенза, ул. К. Маркса, 16.
Печать офсетная. Формат 70х100/16. Бумага офсетная.
Усл.-печ. л. 22,1.
Заказ№
Тираж 1000 экз.



В 50-е — 90-е годы были выполнены большие работы по усилению хозяйства дистанции. В связи с переводом на тепловозную и электрическую тягу участка Сызрань — Пенза была проделана большая работа по реконструкции станций, удлинению и укладке новых станционных путей и усилению их мощности. Это дало возможность повысить пропускную и провозную способность участка. В этот период к концу электрификации участка Сызрань — Пенза, к 1965 году, на главных путях дистанции были уложены рельсы типов Р65, Р75 и Р50. Рельсы типа Р50 были уложены только на четном пути перегона Коптевка — Репьевка. Все это уже тогда позволило повысить скорости движения поездов: до 80 км/час — грузовых, до 100 км/час — пассажирских.

Дальнейшее усиление пути шло за счет укладки пути с рельсами типов Р65, Р75 и стрелочных переводов типа Р65 на щебеночном и асбестовом балласте.

В 1986 г. руководством Министерства путей сообщения и Куйбышевской железной дороги Кузнецкая дистанция пути была определена как опытная дистанция по внедрению в эксплуатацию прогрессивных конструкций бесстыкового пути с рельсовыми плетями длиной в блок — участок, а затем и длиной в перегон.

Среднегодовая оценка состояния пути в эти годы на дистанции была от 13 до 47 баллов, что соответствует отличному и хорошему содержанию пути. Высокие результаты работы способствовали вхождению в число лучших дистанций на дороге. Начиная с 1966 года и до 1996 года МПС и ЦК профсоюза железнодорожников коллективу дистанции неоднократно присуждались победы в отраслевом соревновании.

В 1967 г. дистанции было присвоено звание «Предприятие высокой культуры производства». В честь 50-летия Великого Октября руководством дороги и дорпрофсожа Кузнецкой дистанции пути передано памятное знамя на вечное хранение.

На базе Кузнецкой дистанции пути неоднократно проводились семинары, школы передового опыта по содержанию пути, по охране труда и обеспечению безопасности движения поездов.

В 1993 г. на перегон Асеевская — Чаадаевка, где эксплуатируется бесстыковой путь с рельсовыми плетями длиной в перегон, приезжала делегация транспортного вуза г. Пекин (КНР).

Состояние и техническая оснащенность хозяйства дистанции на 1 января 1996 года характеризуется следующими показателями:

1. Развернутая длина главных путей	—	256,6 км
в т.ч. уложено рельсамй типа Р75	—	171,2 км
Р65	—	85,4 км
2. Средний вес рельсов		
в главных путях (кг в 1 п.м.)	—	71,6 кг
3. Развернутая длина станционных путей	—	78,7 км
в т.ч. уложено рельсов типа Р75	—	33,9 км
Р65	—	39,3 км

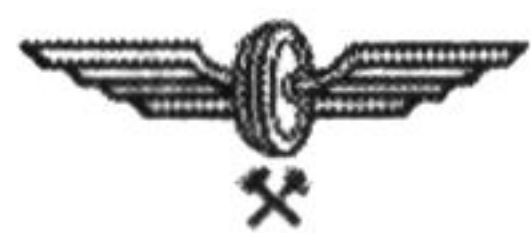
P50	—	3,2 км
P43	—	2,3 км
4. Средний вес рельса в станционных путях	—	67,6 кг
5. Протяженность главных путей на щебне (км)	—	50,2 км
6. Протяженность главных путей на асбестовом балласте	—	206,4 км
7. Количество стрелочных переводов на главных путях (комплектов)	—	116
в т.ч. типа Р65	—	116
8. Количество стрелочных переводов в приемо-отправочных путях (комп.)	—	86
в т.ч. типа Р65	—	86
9. Состояние деревянных (% негодн.): в главных путях	—	7,1
в станционных путях	—	14,7
10. Состояние ж.-д. переездов: общее число	—	9
в т.ч. охраняемых	—	9

Все переезды оборудованы автоматической оповестительной, световой и заградительной сигнализацией, телефонной и радиосвязью.

11. Протяженность бесстыкового пути на главных путях (км, %)	—	137,8 км (53,7%)
12. Количество стрелочных переводов на ж/б брусках всего (комплектов)	—	75
в т.ч. на главных путях	—	42
на приемо-отправочных путях	—	33
13. Развернутая длина путей	—	365, 4 км
в т.ч. главных	—	256,6
станционных	—	72,5
подъездных	—	36,3
14. Средняя грузонапряженность (млн. т. брутто/км в год)	—	40

Путейцы Кузнецкой дистанции нескольких поколений по праву гордятся сделанным за прошедшие 50 лет со дня образования Пензенского отделения Куйбышевской железной дороги. Их трудом, мастерством и талантом создана надежная основа железнодорожного транспорта — хороший путь, обеспечивающий безопасную и бесперебойную работу на обслуживаемом ими участке.

Впереди — большая работа по усилению мощности пути, полной замене звеньев пути на бесстыковой со сверхдлинными рельсовыми плетями и тональной автоблокировкой. Нет сомнения в том, что эти планы коллективом неоспоримых тружеников Кузнецкой дистанции пути будут успешно выполнены.



Справка обеспечения Кузнецкой дистанции пути путевыми машинами и механизмами по состоянию на конец 1996 г.

1. Путевые машины:

СС — 1 шт. 1962 г. выпуска

СДПМ — 1 шт. 1966 г. выпуска

ВПР-1200 — 1 шт. 1980 г. выпуска

СМ-2 — 1 шт. 1988 г. выпуска

ВПРС-02 — 1 шт. 1994 г. выпуска

2. Моторно-рельсовый транспорт:

ДГКу — 1 шт. 1985 г. выпуска

МПТ-4 — 1 шт. 1993 г. выпуска

3. Средства диагностики:

«Поиск-2» — 3 шт. 1989, 1990, 1991 г. выпуска

«Поиск-10» — 5 шт. 1991, 1992, 1993 г. выпуска

«Рельс-6» — 1 шт. 1993 г. выпуска

4. Путевые станки, механизмы:

Рельсорезные РМ5Г — 12 шт.

Рельсосверлильные — 29

Рельсошлифовальные — 21

Ключи электрогаечные — 6

Шпалоподбойки электрич. — 130

Гидравлические домкраты — 102

Рихтовщики гидравлические — 45

Приборы для разгонки и регулировки зазоров — 28

Электрошуруповерты — 16

5. Автомобили:

ЗИЛ-130 — 1 шт.

Автобус ПАЗ — 1 шт.

Путеремонтные летучки — 6 шт.

Автомобиль-фургон — 1 шт.

6. Краны козловые:

Кран козловой грузоподъемн. 5 т. — 1 шт.

7. Тракторы:

Тракторы колесные Т-40, МТЗ-80 — 5 шт. 1966, 1967, 1968, 1972, 1992 гг.

8. Электросиловые агрегаты:

АБ-2, АБ-4 — 20 шт.

9. Электросварочные агрегаты:

АДД, АДБ, ДП — 3 шт.

10. Электросварочные трансформаторы:

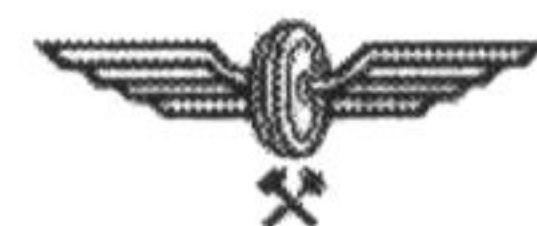
ТДМ-401 — 5 шт.

11. Токарные станки — 2 шт.

12. Вертикально-сверлильные станки — 2 шт.

13. Фрезерные станки — 2 шт.

14. Молоты кузнечные — 2 шт.



ВЛ-10, с 1977 года ЧС-2; для пассажирских перевозок в пригородном сообщении начали обращаться электропоезда. С 1967 года на дистанции начинается укладка рельсов типа Р65 на деревянных шпалах, балласт заменяется на щебеночный. В 1971 году завершилась укладка в главный путь на всем участке дистанции рельс длиной 25 м типа Р65. В 70-х годах на участке начинается быстрый рост грузонапряженности.

Пропущенный тоннаж, млн. т. брутто

1970	45,4	1980	62,07
1971	54,7	1981	63,34
1972	60,0	1982	64,89
1973	63,5	1983	68,6
1974	67,12	1984	66,36
1975	67,17	1985	64,3
1976	65,13	1986	68,62
1977	69,29	1987	69,28
1978	62,96	1988	71,69
1979	57,44		

С 1971 года в главном пути эксплуатируются стрелочные переводы типа Р65 1/11. Постепенно происходит замена на более тяжелый тип стрелочных переводов на станционных путях. В 1981 году введен в эксплуатацию нечетный путь на перегоне Бессоновка — Пенза-IV. Развернутая длина главных путей составила 140,6 км.

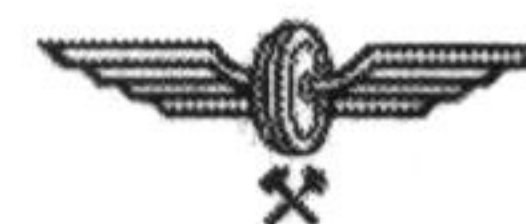
С 1995 года на дистанции началась укладка бесстыкового пути на железобетонных шпалах. На 1 января 2003 года в главном пути уложено 19,8 км бесстыкового пути. С 1993 года на дистанции укладываются стрелочные переводы на железобетонные брусья, на 1 января 2003 года уложено 22 комплекта.

В 70-х годах началась замена металлических мостов старых расчетных норм на железобетонные. В начале 70-х годов вводится в строй новое двухэтажное кирпичное здание административного корпуса дистанции. В начале 80-х годов силами 6-го околотка под руководством дорожного мастера Малова П.Н. построено новое здание конторы 6-го околотка и переездной будки на переезде 92 км.

С 1989 года грузонапряженность на участке дистанции вследствие перестроечных процессов в стране начала уменьшаться:

Грузонапряженность, млн. т. брутто

1989	67,37	1996	14,03
1990	63,16	1997	11,3
1991	55,3	1998	11,6



ОСНОВНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ РАБОТЫ

Пензенского отделения Куйбышевской ордена Ленина железной дороги

№ пп	Наименование показателей	Ед. изм.	Годы												
			1940	1945	1950	1953	1958	1963	1972	1978	1983	1988	1995	1997	
1.	Среднесуточная погрузка	ваг.	157	87	182,5	211,8	340	872	780	890	1100	1201	71,1	52,6	
2.	Среднесуточная выгрузка	ваг.	262	214	342,4	406,2	520	635	771	862	949	1089	108,8	122,3	
3.	Оборот вагона	сут.	1,4	2,89	1,44	1,21	1,04	1,185	0,85	0,88	0,93	1,01	1,08	0,86	
4.	Уч.	км/ч	18,3	12,4	17,3	20,7	28,8	31,3	25,6	27,9	29,4	36,9	37,5	39,3	
5.	Тех.	км/ч	27,3	24,5	32,2	33,6	35,5	44,0	48,4	44,9	44,9	44,5	42,9	44,7	
6.	Гр.	час.	20,2	40,3	27,0	32,1	28,8	31,3	25,6	25,8	27,8	28,1	23,6	18,24	
7.	На одной тех. ст.	час.	9,3	16,8	7,9	7,8	5,3	3,1	2,8	2,96	4,37	4,9	4,23	3,9	
8.	Тонно-км грузов. поездов	млн.									26857	28857	26554	7548	6160
9.	Средний вес поезда	тонн.					2031	2318	2614	2630	2685	2712	2768	2830	

10. По данным отдела кадров НОД-1, от 7 октября 2003 года, штат отделения дороги составлял:
 1960 г. — 13379 чел.; 1970 г. — 13343 чел.; 1980 г. — 12607 чел.; 1990 г. — 10884 чел.; 2000 г. — 7499 чел.
 Число инженеров и техников: 1960 г. — 936 чел.; 1970 г. — 950 чел.; 1980 г. — 882 чел.; 1990 г. — 756 чел.; 2000 г. — 525 чел.

11. Количество пар грузовых поездов по участкам Пензенского отделения дороги

1980 год.	По Кузнецку:	1990 год.	По Кузнецку:	2000 год.	По Кузнецку:
	102 — 110 пар		90 — 95 пар		24 — 26 пар
	На Ртищево:		На Ртищево:		На Ртищево:
	105 — 110 пар — до 120 пар		95 — 100 пар		23 — 24 пары
	На Ряжск:		На Ряжск:		На Ряжск:
	23 — 24 пары		17 — 19 пар		3 пары
	На Рузаевку:		На Рузаевку:		На Рузаевку:
	24 — 25 пар		24 — 26 пар		3 — 4 пары

Обмен поездов по отделению: 245 — 260 пар 223 — 226 пар за сутки 55 — 57 за сутки

Внедрялась система сдвоенных порожних составов: платформ, крытых вагонов, полувагонов, цистерн.