



Г. А. Литовченко

**Полвека работы,
поисков и свершений
пермских
железнодорожников**

Г. А. Литовченко

**Полвека работы,
поисков и свершений
пермских
железнодорожников**

Пермь, 1996

В работе над книгой использовались опубликованная литература по истории отделения, документы архива Пермского отделения дороги, личного архивного фонда А. М. Королева, В. И. Дергоусова, рукописная история Верещагинского вагонного депо Г. А. Варанкина, рукописная хроника Кунгурской дистанции сигнализации и связи А. И. Грошева, рукописная история станции Пермь II Г. И. Баранова.

Помощь в написании книги оказали: бывший начальник отделения Б. В. Рышко, начальник отдела отделения В. В. Шубин, бывший начальник станции Пермь II В. А. Козороз, бывший главный инженер Верещагинской дистанции пути П. Д. Ефремов, Герой Социалистического Труда, бывший машинист электровоза локомотивного депо Пермь II М. Т. Балуев, инженер локомотивного депо Пермь-Сортировочная М. Б. Захарко, электромеханик Кунгурской дистанции электроснабжения В. И. Лысков, начальник производственно-технического отдела станции Пермь-Сортировочная Т. И. Иванченко, инспектор архива отделения З. М. Варанкина и многие другие.

Книга предназначена для железнодорожников и тех, кто интересуется историей пермских железнодорожников.

ВВЕДЕНИЕ

Читателям предлагается книга о пятидесятилетнем пути Пермского отделения железной дороги.

Почему именно отделения, когда в этом году исполняется 118 лет с того момента, как была проложена первая железнодорожная линия от Перми до Екатеринбурга?

Дело в том, что отделение дороги — уникальное объединение подразделений железнодорожного транспорта, позволившее концентрировать усилия всех участников на одной цели — обеспечении потребности производственно-экономического комплекса и населения в перевозке грузов и пассажиров.

Во-первых, отделение — это учреждение для непосредственной организации движения поездов (само руководство, диспетчерский аппарат отделения, сортировочные, участковые, линейные станции) и одновременно для координации работы технических средств и действий работников всех учреждений и предприятий (локомотивных депо, вагонных депо, дистанций пути, энергетиков и т. д.) в момент их участия в работе по организации движения поездов.

Во-вторых, отделение — это форма объединения финансовых, людских, технических и интеллектуальных ресурсов железнодорожных предприятий для развития тех подразделений, предприятий, технологий, которые являются «узким» местом перевозочного процесса и не дают возможности обеспечивать своевременную и безопасную доставку грузов и перевозку пассажиров.

В-третьих, отделение — это больше двадцати тысяч работающих железнодорожников, а также члены их семей, значительная часть которых проживает на линейных станциях. Обеспечение их жизнедеятельности — тоже задача отделения. А это строительство жилья, содержание столовых, магазинов, школ, детских садов, поликлиник и больниц, домов культуры, стадионов и спортивных залов.

От осознания необходимости такого объединения внутри дороги до его воплощения в 1946 году и до дня сегодняшнего пройден трудный и тернистый путь. В «прекрасном и ярост-

ном мире» железнодорожных будней Пермскому отделению железной дороги удалось добиться впечатляющих успехов.

До 1987 года отделение непрерывно наращивало объемы перевозок, и за эти годы грузооборот увеличился более чем в 4 раза, погрузка увеличилась в 2,6 раза, производительность труда — более чем в 4 раза.

Методы и системы работы, технологии, разработанные на отделении, стали достоянием сети дорог. Много раз отделение и предприятия были участниками выставок достижений народного хозяйства страны и области, получали первые места в соревновании сети дорог.

Пермское отделение дороги сегодня, являясь частью Свердловской железной дороги, обеспечивает транспортные связи Урала с северо-западом и центром страны, обслуживает Пермскую область, часть Свердловской области и Удмуртской Республики. Наличие крупной судоходной реки Камы вызывает необходимость перевалочной работы с реки на железную дорогу и обратно. Развернутая длина главных путей составляет 1230 километров, длина станционных путей составляет 743 километра. Занимая восьмую часть по протяженности дороги, отделение выполняет четверть грузооборота и пассажирских перевозок дороги. Учитывая специфическое расположение г. Перми, где железнодорожный транспорт является внутригородским транспортом, на отделении курсирует до 180 пригородных поездов в сутки, которые перевозят более 48 млн. пассажиров в год.

В состав Пермского отделения дороги входят 26 хозрасчетных предприятий и 53 железнодорожные станции. На отделении имеются 4 больницы, 5 поликлиник, 7 школ, 21 детское дошкольное учреждение, дорожно-техническая школа, техникум. Жилой фонд отделения составляет более 790 тыс. кв. метров, в том числе в городе Перми — 487 тыс. кв. метров и более 300 тыс. кв. метров жилья на линии.

Новое время требует новых методов работы, и будем надеяться, что пермские железнодорожники сумеют найти адекватный ответ на вызов времени.

В предлагаемой книге удалось отразить только часть дел коллектива отделения за прошедшие полвека, многие грани жизни коллектива не вошли в нее, мало рассказано о людях. Более полный рассказ о пермских железнодорожниках — дело будущего.

*Пускай сегодняшний вчерашним
День обернется трудовой.
Он на счету твоём всегдашнем.
Он — жизнь, и ты при нём живой.*

*Пускай другой иначе судит —
Что жизнь на малый срок дана...
На тот же срок она да будет
Лишь делом избранным полна!*

*А если сил и жизни целой,
Готовой для любых ватрат,
Не хватит вдруг, чтоб кончить дело,
То ты уже не виноват.*

А. Твардовский

**От отделения движения
до района эксплуатации
(1878—1945)**

ОТКУДА ЕСТЬ И ПОШЛА... ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА В ПЕРМИ

Развитие промышленности Урала после отмены крепостного права сковывали примитивные средства транспорта.

Транспортную сеть Урала составляли гужевые и речные пути сообщения. Дороги находились в очень плохом состоянии. «Кто проезжал осенью по Сибирскому тракту, тот видел, с каким трудом несчастные лошади в обозе тащили тяжести по глубоким колеям, едва вытаскивая ноги из густой грязи, перемешанной с камнями, тот помнит, что весь путь этот в ту пору бывает усеян обломками осей колес и трупами задохшихся от усталости лошадей», — так писалось в газетах тех времен (1). Водные пути в течение долгой зимы были несудоходны и скованы льдом. А сплав по горным рекам в течение короткого лета был сопряжен с большими опасностями.

Для вывоза продукции горнозаводской промышленности Урала к реке Каме у Перми и была построена в 1878 году Уральская горнозаводская железная дорога. Она протянулась от Перми через Чусовскую, Нижний Тагил до Екатеринбургa. Дорога была островная, не имела выхода на общероссийскую сеть железных дорог. Грузы перегружались из вагонов на баржи и пароходы и водным путем доставлялись в Москву, Санкт-Петербург.

Со сдачей в эксплуатацию железной дороги берут свое начало станции Левшино, Мотовилиха. Просторный и красивый вокзал станции Пермь стал достопримечательностью города. Рядом с вокзалом разместились обратное паровозное депо, главные железнодорожные мастерские, управление дороги.

Железная дорога принадлежала Акционерной компании под названием «Общество Уральской горнозаводской железной дороги». В 1887 году дорога была выкуплена у компании, перешла в казенное управление и стала называться Уральской, затем — Пермь-Тюменской железной дорогой.

В 1898 году была построена Пермь-Котласская железная дорога. Строили ее для вывоза сибирского хлеба к Северной Двине, далее грузы по реке шли до Архангельска, откуда их отправляли за границу. Дорога проходила от станции Котлас через Вятку по территории Удмуртии.

От станции Балезино поезд входил на территорию нынешнего Пермского отделения дороги. Трасса прошла по Верхне-Камской возвышенности, относящейся к восточной окраине Русской равнины, по слабо холмистой местности Удмуртии, водоразделу многих маленьких и больших рек, речушек. Недалеко от станции Кез берет начало могучая река Кама. После станции Вережагоно поезд пересекает северную часть Оханской возвышенности.

В районе Краснокамска и станции Оверята трасса дороги, следуя вдоль правого берега Камы, пересекает ряд маленьких речек и выходит к Камскому железнодорожному мосту.

Камский железнодорожный мост был торжественно сдан в эксплуатацию 27 января 1899 года. В те годы «прекрасный на вид» мост величали «грандиозной и, вместе с тем, легкой, ажурной постройкой». Ажурные контуры моста украшали город. Пролетные строения моста были изготовлены из железа Воткинского завода. Проект пролетных строений составлен инженером Е. Н. Ададуновым. Сборка ферм производилась тут же, у моста, в частных мастерских Березина.

Сразу за мостом, в пяти верстах от города, появился разъезд Заимки. От разъезда железная дорога прошла вдоль берега Камы и вышла на станцию Пермь.

Пермь-Котласская железная дорога была присоединена к Пермь-Тюменской, и с 1 января 1900 года дорога получила наименование Пермской железной дороги с управлением в городе Перми.

В 1909 году построена железная дорога Пермь — Кунгур — Екатеринбург. Дорога строилась для сокращения пути от Перми до Екатеринбурга и разгрузки горнозаводского участка Пермской железной дороги. Больше всего строители боялись карстовых явлений. Поэтому трасса дороги в основном прошла по долинам реки Бабки, затем Сылвы, среди небольших холмов севера Тулвинской возвышенности, где встречаются хребтообразные возвышенности и крупные скалистые склоны долин.

После Кишерти дорога, пересекая Сылвенский кряж с высотами в 300 метров, по западным отрогам гор в районе седловин Среднего Урала попадает в Уральскую горную страну.

Так как станцию Пермь нельзя было расширять: с одной стороны — Кама, с другой — железнодорожные мастерские, то на месте разъезда Заимки была построена новая станция. Старая станция Пермь стала называться станцией Пермь I, а новая станция получила название Пермь II. Не-

далеко от станции Пермь II построено основное паровозное депо.

С окончанием строительства Пермь-Кунгур-Екатеринбургской дороги и присоединением ее к Пермской железной дороге было завершено, в основном, формирование Пермского железнодорожного узла.

ТРАГИЧЕСКАЯ ПОПЫТКА НАУЧНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ УПРАВЛЕНИЯ

Хотя дорога протянулась от Котласа до Челябинска и Тюмени, руководство всей деятельностью на дороге осуществлялось непосредственно из управления дороги через службы.

Каждая служба на линии делилась на участки. Прием на работу и стрелочника, и машиниста паровоза, и станционного сторожа, предоставление отпуска, отправление в командировку осуществлялись только по приказам начальника дороги. Регулировка движения поездов также осуществлялась из управления дороги.

Неповоротливость такой структуры управления была очевидна, и в 1906 году были созданы отделения службы движения: сначала Пермское и Екатеринбургское, затем появилось Вятское, а позже и другие. Отделения службы движения создавались для оперативного управления движением поездов и координации действий предприятий других служб в тот период, когда они являются непосредственными участниками процесса перевозки грузов, пассажиров, движения поездов. Вопросами производства и хозяйственной деятельности по-прежнему до мелочей напрямую руководили из управления дороги.

В 20-е годы страна начинает переход к рыночным отношениям новой экономической политики (нэп). Появились сообщения о первых шагах научной организации труда и управления, системах управления Тейлора, Форда, их применении на железных дорогах Европы. Группа инженеров Пермской железной дороги во главе с начальником дороги А. И. Емшановым почти год находилась в Англии, Германии, Швейцарии — изучала опыт организации работы железнодорожного транспорта.

По возвращении из-за границы и с одобрения начальника управления железнодорожного транспорта Наркомата путей сообщения Ю. В. Рудого на дороге приступили к проведению коренной реорганизации управления на основе функциональ-

ной системы организации и широкого применения принципов научной организации труда во всех звеньях — от работы грузчиков до реорганизации делопроизводства, от введения обезличенной езды паровозных бригад до успешной работы психо-технической станции, которая определяла не только пригодность к профессии, но и давала рекомендации по выбору профессии на основании тестов. В управлении дороги была введена система децернаментов — ответственных исполнителей. Само управление Пермской железной дороги в Свердловске строилось с планировкой применительно к новой системе управления (управление Пермской железной дороги к этому времени было переведено в г. Свердловск, с 1937 года дорога была переименована в железную дорогу имени Л. М. Кагановича).

В мае 1930 года в ходе реорганизации созданы районы эксплуатации, в их числе Пермский район эксплуатации.

Район эксплуатации был самостоятельным хозяйственным предприятием в составе дороги. Основные и оборотные депо, станции и околотки составляли его цеховые подразделения. Централизация на уровне района сочеталась с перераспределением ответственности между первым руководителем района и руководителями отраслевых отделов и цеховых подразделений по системе ответственных исполнителей. При такой системе начальник района эксплуатации не несет персональной ответственности за действия каждого стрелочника и дежурного по станции. Каждый отвечал за свою работу на основе четко зафиксированных и детально расписанных в индивидуальных должностных инструкциях прав и обязанностей.

Но наступили новые времена: была ликвидирована новая экономическая политика, первая пятилетка была провалена, грянули изоляция от всего мира и строительство социализма в отдельно взятой стране, Центральный институт труда был разгромлен.

В рамках борьбы против преклонения перед иностранщиной, против «буржуазной» научной организации труда, ради укрепления централизации управления железнодорожным транспортом в 1933 году районы эксплуатации были ликвидированы. Восстановлены отделения службы движения, были созданы дистанции пути, дистанции сигнализации и связи с подчинением службам. Дистанциям было дано право самостоятельно принимать и увольнять работников, появилась финансовая самостоятельность в пределах утвержденной сметы, начали внедряться, хотя и довольно условные, начала хозрасчета. У вагонной службы появились свои подразделе-

ния — вагонные участки. Паровозная служба разделилась на отделения паровозной службы, основные паровозные депо стали самостоятельными предприятиями. Статус предприятия (хозединицы) получила станция Пермь II.

Была восстановлена ответственность руководителей всех рангов за действия своих подчиненных, что, в сущности, и составляет важную грань административно-командной системы.

В последующие за этими событиями годы репрессий пострадали и инициаторы преобразований, поборники научной организации труда. В их числе были арестованы и расстреляны бывший начальник Пермской железной дороги А. И. Емшанов, бывший начальник управления железных дорог Наркомата путей сообщения Ю. В. Рудый (до 1917 года Ю. В. Рудый работал слесарем в паровозном депо Верещагино).

Однако объективная необходимость децентрализации управления на дороге не была преодолена. Дорога оказалась плохо управляемой.

В 1939 году дороги были разукрупнены, из железной дороги имени Л. М. Кагановича была выделена Пермская железная дорога с управлением в Перми. В состав дороги вошли пять отделений службы движения: Зуевское, Пермское, Кунгурское, Чусовское и Кизеловское. Координировать местные хозяйственно-экономические интересы территории пытались политотделы и райпрофсожи отделений.

ИСПЫТАНИЕ ВОЙНОЙ...

В начале Великой Отечественной войны на отделении сложилось тяжелое положение. На обычный объем перевозок народнохозяйственных грузов наложился два гигантских потока поездов: с востока — все возрастающие перевозки вооружений, боевой техники и войск для фронта, с запада — идущие чуть ли не в затылок друг за другом эшелоны с эвакуированными людьми и оборудованием эвакуированных заводов. Одновременно нужно было беспрепятственно и быстро пропускать санитарные поезда. Скорость следования эвакопоездов составляла 150—200 километров в сутки.

Эвакуированные предприятия разворачивали свои цеха на подъездных путях местных предприятий. На некоторых подъездных путях работало до десятка заводов. Станции Бахаревка, Оверята, Курья не справлялись с переработкой вагонопотоков. «Задыхалась» станция Пермь II, держала поезда на

подходах, не справлялась с формированием поездов и пропуском транзитных поездов.

Положение улучшилось со второй половины 1942 года.

Достигнуто это было, с одной стороны, путем жесткого укрепления трудовой дисциплины: было запрещено увольнение по собственному желанию, а за самовольный уход с работы — суд военного трибунала сроком до 5 лет, а с 1943 года дорога была переведена на военное положение. На предприятиях был введен обязательный 11-часовой рабочий день с оплатой 3 часов как сверхурочных, были запрещены очередные отпуска.

С другой стороны, было неподдельное стремление всеми силами помочь фронту. В паровозном депо Верецагино бригада из подростков Александра Марцинчака получила звание фронтовой, — они работали столько времени, пока не выполняли суточное задание, и добились выполнения по 2—3 норм. Фронтовой была бригада Кати Солиной и Маруси Бурдиной из того же депо. Всем им не было в то время и 17 лет. Диспетчеры Г. Е. Гордеев и П. С. Танана успешно применяли метод скоростного продвижения поездов без дополнительного набора воды.

Шалинская дистанция пути шесть раз получала переходящее Красное знамя Государственного комитета обороны за успехи в содержании пути и обеспечении безопасности следования поездов по дистанции. После войны Красное знамя было вручено дистанции на вечное хранение, и сегодня это знамя хранится в Кунгурской дистанции пути, правопремнике Шалинской дистанции.

Тысячи железнодорожников были на фронте в составе спецформирований Наркомата путей сообщения: паровозных колоннах особого назначения, восстановительных поездах и других. Создавались военно-эксплуатационные отделения для обслуживания прифронтовой зоны. При создании таких отделений за основу была взята структура района эксплуатации с поправкой на военное время и военную дисциплину. В конце 1941 — начале 1942 года пермские железнодорожники выезжали на фронт под Москву в составе одного из таких отделений. За спасение состава с военным грузом при сильной бомбежке одной из прифронтовых станций под Москвой дежурный по станции Верецагино М. С. Лобарев был награжден орденом «Знак Почета».

Более 7 тысяч работников отделения были мобилизованы и сражались на фронтах Великой Отечественной войны. Быв-

шему слесарю и кочегару паровоза депо Кунгур В. И. Бачурину за героический подвиг при освобождении города Николаева в 1944 году было присвоено звание Героя Советского Союза посмертно.

Военный и трудовой подвиг пермских железнодорожников навечно останется в памяти поколений.

¹ А. М. Мильман. История первой железнодорожной магистрали Урала (70—90-е годы XIX в.).— Пермское книжное издательство, 1975.

И неужель в былые все ушло,
И тот вагон, что с винтовой
стяжкой,
И паровозик маленький ОВ,
Который звали просто все
«Лозматкой»,
Ручные стрелки, семафор и жезл,
И керосиновый ручной фонарь
тяжелый.

Т. И. Иванченко, начальник производственно-технического отдела станции Пермь-Сортировочная

На военном положении в мирное время (1946—1955)

**ПРИКАЗ
МИНИСТРА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ СССР**

23 сентября 1946 года

№ 652 Ц

«Об организации отделений железных дорог...»

Совет Министров Союза ССР Постановлением № 2143 от 19 сентября 1946 года «Об организации отделений железных дорог...» в целях улучшения руководства работой низовых линейных хозяйственных единиц железных дорог:

1. Обязал Министерство путей сообщения в двухмесячный срок организовать 274 отделения железных дорог.

Подчинил указанным отделениям в оперативном и хозяйственном отношении все линейные хозяйственные единицы, находящиеся в пределах отделений дороги...

П р и к а з ы в а ю:

1. Начальнику Главного управления кадров., начальникам округов и начальникам железных дорог организовать 274 отделения железных дорог по списку, согласно приложению № 1...

Министр путей сообщения СССР И. Ковалев

П р и л о ж е н и е № 1

**П Е Р Е Ч Е Н Ь
отделений железных дорог**

№ п/п	Наименование отделений дороги	Наименование дороги
Урало-Сибирский округ железных дорог		
...213	Пермское отделение	Пермская железная дорога

ПЕРВОЕ ДЕСЯТИЛЕТИЕ...

Только что закончилась Великая Отечественная война. Из армии возвращались демобилизованные солдаты. Сельские районы поразил неурожай, — стране угрожал голод. И техника, и люди были истощены.

Пока шла война, люди шли на лишения, терпели нужду, работали не покладая рук, не считаясь со временем, со здоровьем, потому что знали — это нужно для страны, для победы над захватчиками.

С окончанием войны объем работы железной дороги не уменьшился, необходимо было сохранить те же темпы работы, чтобы обеспечить перевозки народнохозяйственных грузов для восстановления израненного войной народного хозяйства. Однако люди стали более нетерпимо относиться ко многим недостаткам и лишениям и протестовали «ногами» против разгильдяйства, бездушия, равнодушия к их нуждам. На дороге резко возросло количество самовольно оставивших работу, как тогда выражались — «дезертировавших с работы». Их не останавливали ни запрещение ухода с предприятий, ни угроза попасть под суд военного трибунала (железнодорожный транспорт после войны остался на военном положении).

23 сентября 1946 года с грифом «Для служебного пользования» начальником дороги был издан приказ «О работе Пермского отделения», где говорилось, что в последнее время работа Пермского отделения резко ухудшилась. Ухудшение работы отделения явилось следствием падения трудовой дисциплины, в первую очередь среди командного состава отделения и станций, низкой квалификации младшего командного состава. Станция Пермь II систематически задерживала поезда на подходах.

Еще раньше, в течение зимы 1945/46 года, отмечались перебои в движении поездов на отделении из-за несогласованности в работе отделений службы движений, паровозного хозяйства, дистанций пути. Для работников управления дороги были характерны уравнилельный подход к руководству работой предприятий дороги и недостаточное знание фактического положения дел на местах.

Перспективы развития железнодорожного транспорта Западного Урала в числе других проблем были рассмотрены на конференции Академии наук СССР по изучению производительных сил Молотовской области в ноябре — декабре 1945 года. В решении конференции говорилось о необходи-

мости усилить направления Шаля — Киров вторыми путями с укладкой тяжелых рельсов — весом 50 кг одного погонного метра, оборудовать автоблокировкой с последующей централизацией станций и постановкой пути на щебень.

Для увеличения пропускной способности дороги было намечено построить второй мост через реку Кама, электрифицировать участок Вережагино — Кунгур и построить новую сортировочную станцию Пролетарская. Электрификация позволила бы реконструировать пригородное и местное сообщения путем введения мотор-вагонных секций (электричек). Для разгрузки существующего выхода из Кизеловско-Соликамского бассейна было решено построить новую электрифицированную линию Левшино — Кизел.

В такой обстановке и был подписан приказ МПС о создании отделений дорог с целью улучшения руководства работой низовых линейных хозяйствующих, которые стали подчиняться отделениям и в оперативном, и в хозяйственном отношении. Создавались отделения с учетом удачного опыта работы военно-эксплуатационных отделений на фронтах войны.

Начальные шаги руководства отделения были направлены на укрепление дисциплины, повышение деловой квалификации работающих, координацию работы предприятий отделения.

На отделении развернулась регулярная учеба со всеми категориями инженеров, техников и рабочими. Абсолютное большинство из 41 начальника станций на отделении не имело ни высшего, ни среднего технического образования. Поэтому особое внимание уделялось повышению деловой квалификации диспетчеров, начальников станций, дежурных по станциям, дорожных мастеров и бригадиров пути. С диспетчерами отделения учеба проводилась по 2 раза в неделю. Было обязательным участие в занятиях руководителей отделения самого высокого ранга.

Среди машинистов паровозов проводились стахановские школы по изучению передовых методов по экономии топлива, увеличению пробегов между ремонтами.

Под руководством созданного в аппарате отделения технического бюро во главе с А. М. Королевым была развернута разработка и переработка технологических процессов работы станций и подъездных путей, предприятий и цехов. В технологических процессах особое внимание уделялось отработке взаимоотношений работников станций и работников других служб (осмотрщиков вагонов, связистов, путейцев, маневро-

вых локомотивных бригад) с максимальным совмещением операций.

Уже в 1946 году начальник Пермской дистанции сигнализации и связи Ю. П. Колосов и инженер И. Я. Дубровский с вагоном-лабораторией выехали в Ленинград для получения и доставки на Пермскую дорогу немецкой трофейной аппаратуры высокой частоты типа МЕ-8. За короткий срок аппаратура была восстановлена, переведена на отечественные лампы руками опытных электромехаников А. И. Абрашитова, Б. А. Короткова, Н. М. Ерофеева, О. В. Чиркова из Пермской дистанции, А. И. Грошева из Кунгурской дистанции сигнализации и связи, и Пермская дорога первой на сети дорог получила 8 каналов высокочастотной внутридорожной связи между дорогой и отделениями.

И. М. Белых возглавил Пермскую дистанцию сигнализации и связи, имея опыт оснащения новой техникой Чусовской дистанции. И в 1950 году была сдана в эксплуатацию автоблокировка на перегоне Пермь II — Пролетарский.

В 1953 году закончено строительство второго железнодорожного моста через Каму. Существует легенда, что фермы моста были изготовлены в Германии во время войны и немцы везли эти фермы, с тем чтобы, как только будет захвачена Пермь, сразу поставить через Каму второй железнодорожный мост. Легенда не подтвердилась фактами.

Мост был построен на существующих опорах. Перестройка моста под два пути была произведена по проекту, составленному Лентрансмостпроектом. Расширение опор было произведено за счет разборки ледорезов и возведения опор на существующем кессонном основании. Фермы моста действительно были изготовлены в Германии, а одна — в Венгрии, после войны по заказу нашей страны в счет репараций (возмещения ущерба, нанесенного нашей стране Германией и Венгрией).

В 1945 году был электрифицирован участок Пермь — Чусовская, и с этого времени со станции Пермь II до Чусовской ходили электропоезда. В 1955 году группой работников электровозного депо Пермь II (в их числе старший машинист Г. А. Ярогов, машинисты-инструкторы В. П. Высоцкий, А. Ф. Завалин, Н. И. Мыльников, начальник депо Е. А. Легостаев) было сделано изменение в низковольтных цепях электровозов, которое позволило, в случае необходимости, производить отключение второго электровоза с кнопочного щитка в рабочей кабине головного электровоза. Эксперимент дал положительные результаты в экономии электроэнергии. С раз-

решения Министерства путей сообщения в короткий срок все электровозы, работающие по системе многих единиц, были переведены на измененную схему.

Для усиления ремонта вагонов была дополнительно организована вагоноремонтная колонна в Перми, введена система периодического ремонта вагонов по их состоянию, широко применялся метод укрупненного ремонта вагонов без отцепки от поездов на пунктах технического осмотра.

Усилия инженеров и техников в первую очередь были направлены на разработку машин и приспособлений, ускоряющих и облегчающих труд рабочих на ремонте вагонов и их деталей. В вагонном депо станции Верещагино своими силами уложены два ремонтных тупика для годового ремонта вагонов, смонтирован и сдан в эксплуатацию козловой кран, построены помещение цеха годового ремонта и кладовая. Инженер В. Н. Безумов сконструировал и вместе с токарем П. П. Мокрушиным, электриком А. Г. Никоновым, слесарями П. М. Морозовым, П. Ф. Вагановым, А. В. Старковым, П. И. Романовым, Л. А. Тиуновым, механиком П. З. Федосеевым построили первую моечную машину для обмывки колесных пар, которая заменила очистку вручную скребками, щетками, изготовили эстакаду по подаче колесных пар на текущий ремонт, подъемники для голов автосцепок и фрикционных аппаратов, где с работой управлялся один человек вместо трех, и другие приспособления для облегчения тяжелого физического труда.

Основная задача работы с грузовыми и пассажирскими поездами по-прежнему лежала на станции Пермь II.

Центральной фигурой на станции был составитель поездов. До полного перевода вагонного парка с винтового сцепления на автосцепку труд составительских и кондукторских бригад был крайне тяжелым и опасным. Сцепление, расцепление и скручивание стяжек вагонов, особенно зимой, — это непростая операция. Винтовое сцепление застывало, его разогревали при помощи так называемых жаровень. Растяжки винтового сцепления между вагонами, неподходы в центрах буферных тарелок были основным бичом при формировании поездов и приводили к массовым срывам графиков движения поездов. А сколько сцепщиков и скрутчиков погибли или получили увечья между вагонами! Составитель поездов должен был обладать особой памятью, сообразительностью и находчивостью — в минимальное время надо было определить схему формирования состава и в этом составе обеспечить расстановку вагонов по станциям назначения, прикрытие легко-

горючих, негабаритных грузов, вагонов с людьми, расставить порожние, груженные, легковесные грузы по всем правилам. Но дай бог в пути тяжеловесные выдавят легковесный двухосный вагон — готово крушение. Нужно было равномерно расставить по составу тормозные вагоны, обеспечить расстановку группами вагонов с автосцепкой и с винтовым сцеплением.

Станция Пермь II не успевала обрабатывать поезда. По предложению инженеров Н. Н. Дубейковского и Е. Б. Беляевой, силами Пермской дистанции пути и работников станции была построена полугорка со стороны Кунгурского направления для производства маневров толчками. Полугорка была построена в конце 1955 года и эксплуатировалась до 1970 года.

В 1954 году закончено строительство электрической централизации стрелок и сигналов на станции Пермь II. При старой системе дежурному по станции Пермь II только после получения докладов по телефону от всех стрелочников (а их было до 15) о готовности маршрута и свободе пути разрешалось открывать входной семафор. На это тратилось до 12 минут. С пуском электрической централизации маршрут готовится за несколько секунд простым нажатием нескольких кнопок на табло. На станции введена громкоговорящая парковая связь. Машинист маневрового паровоза и составитель получили двухстороннюю радиосвязь с дежурным по станции и маневровым диспетчером.

Совместными усилиями строителей и работников всех предприятий отделения в 1952 году была сдана в эксплуатацию первая очередь станции Пермь-Сортировочная с большим путевым развитием и несколькими маневровыми паровозами. Парк «А» приема разборочных нечетных поездов имел три пути, с которых составы надвигались на горб горки и распускались на 10 сортировочных путей. По обеим сторонам сортировочного парка были парки приема и отправления четных поездов, в каждом по 3 пути. Маневровая работа производилась тремя паровозами, один из которых работал на горке, один формировал поезда на единственной вытяжке и один — на местной работе. Все стрелки переводились вручную, торможение вагонов осуществлялось тормозными башмаками. Роспуск вагонов с горки не превышал в сутки 400 вагонов, а простой транзитного вагона с переработкой составлял 21,9 часа.

Как и на других сортировочных станциях, состав, прибывший в расформирование, вытягивался в предгорочный парк и распускался с горки по специализированным путям, где

происходило накопление вагонов для формирования, причем в процессе роспуска на каждый путь среди вагонов с автосцепкой попадали вагоны с винтовым сцеплением. После накопления на одном из путей сортировочного парка составитель подгорочного паровоза вытягивал вагоны с этого пути на вытяжку и производил формирование поезда.

По предложению старшего инженера станции З. Н. Дидина, технологический процесс сортировки вагонов был изменен. Операция расформирования поездов была совмещена с процессом накопления вагонов и формированием поездов. Распускались с горки только вагоны с автосцепкой, а вагоны с винтовым сцеплением раскидывались подгорочным паровозом на специализированные пути. В результате вагоны с автосцепкой накапливались на сортировочных путях со стороны горки, а вагоны с винтовым сцеплением — со стороны вытяжки. Увеличилась скорость роспуска, так как уменьшилось число легковесных, двухосных вагонов с винтовым сцеплением. Меньше стало саморасцепов, так как меньше стало разнородных сцеплений вагонов, и вагоны с винтовым сцеплением стало возможно формировать группой.

Предложение было одобрено МПС и внедрено по всей сети дорог.

Инженеру З. Н. Дидину была объявлена благодарность не только по Пермской дороге, но пришла премия и с Южно-Уральской железной дороги за разработку таблицы, пользуясь которой технические конторщики по натурке быстро и с большой точностью могли определить вес тары сформированного поезда, не производя вычислений на счетах. Таблица была размножена и применялась на сети дорог.

Путевое хозяйство вышло из войны ослабленным. Запущенность возрастала, и состояние пути ухудшалось до 1948 года, когда наступил перелом. Если в 1947 году балльность доходила до 322, в марте 1948 года состояние пути Пермской дистанции оценивалось в 229 баллов, то уже в июне — в 31 балл.

Головной болью путейцев была снегоборьба (так именуется среди железнодорожников и в технической литературе борьба со снежными заносами, и не только). Тщательно готовились к зиме 1946/47 года. Был разработан оперативный план действий с наступлением метелей и сильных морозов, создан специальный штаб. Предусматривалось при начавшейся метели или снегопаде, если они препятствуют работе по продвижению поездов, привлекать к работе по чистке и уборке снега на узлах и станциях аварийные бригады.

В зависимости от обстановки привлекались дополнительно:

— бригады первой очереди из работников железнодорожных предприятий всех служб, не связанных с движением поездов: строителей, работников гражданских сооружений, ОРСа,

— бригады второй очереди из местного населения, приписанного в порядке мобилизации органами Советской власти области, района, местными Советами, и членов семей железнодорожников,

— бригады третьей очереди из состава воинских частей местных гарнизонов.

Штаб отделения обязан был обеспечить привлеченных людей пунктами обогрева, организовать круглосуточно горячее питание всех работников, занятых на снегоборьбе, снабдить каждый паровоз 10 деревянными лопатами под ответственность старшего машиниста. В числе особо заносимых снегом станций были стапции Пермь II, Григорьевская, Пролетарская, Бородулино, Бахаревка, Кукуштан, Шаля, Кордон, Вогулка, Бизь, Шамары.

Такие планы создавались ежегодно.

Медленно, но улучшались жилищно-бытовые условия железнодорожников. От строителей вторых путей достались и заселялись бараки. Принимались меры по ремонту жилищного фонда, общежитий. Заместитель начальника Пермской дистанции сигнализации и связи К. Г. Чудинов сам занимался наведением порядка в общежитиях, приобретал дополнительный инвентарь. Это дало положительный результат — общежития дистанции к 1949 году стали лучшими на узле станции Пермь II, и, как результат, уменьшилось количество «дезертиров», улучшилась дисциплина, стало лучше отношение молодежи к работе.

Единая смена паровозных и кондукторских бригад под руководством поездного диспетчера Г. Ф. Костельяк в 1947 году провела более 300 скоростных поездов. Как лучший диспетчер сети в 1947 году он принимал участие в работе коллегии МПС по обобщению передовых методов диспетчерского командования.

Среди паровозных бригад получило большой отклик движение за экономию топлива, за превышение нормы пробега между ремонтами машины, за повышение суточного пробега паровоза. Машинист Н. М. Каменских установил рекорд суточного пробега своего паровоза, превысив 500 км, а через несколько дней превысил и 700 км. Выдающееся достижение

в эксплуатации паровоза было отмечено государственной премией страны, и Н. М. Каменскому присвоено звание лауреата Сталинской премии.

В 1953 году Пермская железная дорога была присоединена к Свердловской железной дороге.

В 1955 году было отменено военное положение на железных дорогах.

В 1955 году Кунгурское отделение было присоединено к Пермскому отделению Свердловской железной дороги.

*Если в поздри мне попал
запах шпал —
я пропал.
Пахнет лязгом тормозным,
черным дымом поездным —
пахнет сразу всем
проклятым и родным...
Шпалы я переступал,
жизнь свою не уступал.
Одного боялся только —
опоздания,*

Е. Евтушенко

Творческий взлет (1956—1969)

ПАРОВОЗ УСТУПАЕТ ДОРОГУ

С 1956 года — начало политической «оттепели» в нашей стране, начало реабилитации репрессированных. Казалось, сбросив оковы «культы личности», можно решить все проблемы и трудности. Люди расправили плечи, можно было разговаривать, не оглядываясь в страхе вокруг. Творческий подъем и надежда на лучшее будущее были характерными чертами того времени.

В эти годы значительно укрепилась материально-техническая база отделения, произошел переход на принципиально новую техническую основу.

Начальнику отделения М. К. Скумбину удалось работу всех подразделений отделения подчинить единой цели. Финансовые средства распределялись не пропорционально объемам работ предприятий, а исходя из того, в какой мере эти подразделения определяли работу всего отделения. Это давало возможность ликвидировать «узкие» места на решающих участках перевозочного процесса.

В 1957 году на всем протяжении главного пути отделения — от станций Балезино до Шали — было закончено строительство вторых путей. Начато было строительство вторых путей еще в предвоенные годы. Работники отделения дороги оказывали помощь транспортным строителям в организации работы, людьми, техникой.

В том же 1957 году сдана в эксплуатацию электрифицированная железнодорожная линия Кизел — Пермь. Линия была построена для усиления транспортных связей Кизеловского и Соликамско-Усольского промышленных районов с Пермским железнодорожным узлом, обеспечивала кратчайший выход кизеловского угля и продукции Соликамского промышленного района, сокращала пробег грузов на 58 км и разгружала существующую железнодорожную линию Кизел — Чусовская — Пермь.

Линия прошла через крупные лесные массивы и обеспечила транспортные условия для их разработки, создала благоприятные условия для развития сельского хозяйства в районе тяготения. Трасса линии прошла по западным отрогам Уральского горного хребта, Приуральской возвышенности.

Предгорный характер местности обусловил резкий пересеченный рельеф местности, расчлененный реками Чусовая и Косьва. Высота на водоразделе рек Косьва и Яйва достигает до 390 метров над уровнем моря.

В 1961—1962 гг. по главному ходу Балезино — Шаля пошли электропоезда. Вместе с электромонтажным поездом № 706 участвовал в работах по электрификации и коллектив Пермского участка энергоснабжения. Силами энергоучастка были выполнены работы по монтажу фидерных линий, реконструкции и электрификации путей электродепо, частично произведен монтаж контактной подвески станции Пермь-Сортировочная.

Инженер Н. Л. Шарий принимал участие в монтаже тяговой подстанции Григорьевская, под его руководством шел и монтаж самой сложной на магистрали опорной тяговой подстанции Ирень. Возглавив затем Кунгурский участок энергоснабжения, он добился того, что контактная сеть участка содержалась с оценкой «отлично», оборудование тяговых подстанций работало практически без повреждений.

Старший диспетчер, а затем заместитель начальника отдела движения Н. М. Гаврюшин непосредственно занимался организацией предоставления «окон» строителям и монтажникам. Под его руководством группой командиров отделения дороги была разработана система предоставления скользящих «окон» для производства работ без съема поездов из графика. Такая система позволила выполнять и перевыполнять планы строительно-монтажных работ и способствовала досрочному вводу электротяги в эксплуатацию.

В 1962 году была построена и сдана в эксплуатацию линия Пермь-Сортировочная — Левшино. Линия позволила в значительной степени улучшить пропускные способности Пермского узла. А. И. Можелис, назначенный начальником станции Кабельная, руководил строительством станции и вводом ее в эксплуатацию. Станция обеспечила транспортное обслуживание крупнейшего в Европе Камского кабельного завода.

Одновременно со строительством проводилась техническая реконструкция станций и предприятий: построена и освоена электрическая централизация стрелок и сигналов, автоматическая блокировка, радиосвязь, на локомотивах устанавливались локомотивная сигнализация и автостопы, осуществлено дистанционное телеуправление всеми тяговыми подстанциями.

Проектирование сложных систем информации с многими видами связи обычно поручается проектному институту. Инженеры-связисты Пермской дистанции сигнализации и связи И. Я. Дубровский, В. М. Баштан, Б. А. Остяков, Г. А. Гавриш объединились в творческую группу и проделали эту работу. При этом предусмотрели интенсивное использование уже имеющейся аппаратуры, увеличение количества каналов связи за счет уплотнения.

Под руководством начальника отдела сигнализации и связи отделения И. М. Белых в 1963—1964 гг. силами и средствами дистанции связи, в основном за счет использования внутренних резервов, произведена модернизация существующих видов связи на отделении, созданы новые виды связи.

Ушли в прошлое ручные телефонные станции. Построены и оборудованы автоматические телефонные станции на станциях Пермь II, Кунгур, Пермь-Сортировочная, Левшино, Бахаревка, Верецагино, Чепца, Осенцы. Введена поездная радиосвязь на участке Чепца — Шая. Полностью радиофицирован весь парк маневровых паровозов и поездных электровозов. На всех погрузочных станциях отделения смонтированы двухсторонние парковые громкоговорящие радиоустройства для движенцев, вагонников, путейцев, связистов.

При организации информационного центра на станции Пермь-Сортировочная обеспечено уплотненное использование существующих каналов связи, даны дополнительные каналы связи, применены аппараты «Телетайп», что способствовало получению заблаговременной информации о вагонопотоках, в том числе зарождающихся на подъездных путях и станциях отделения.

На отделении проведены необходимые работы для ввода и обработки информации Пермского отделения на счетную машину «Урал-2», находящуюся в Свердловске.

В 1964 году во всех дистанциях сигнализации и связи отделения введен новый, бригадный, метод обслуживания устройств автоматики и связи, в результате повысилась производительность труда связистов, улучшено состояние устройств автоматики и связи, а количество повреждений в 1964 году уменьшилось на 29 процентов.

Инженер Пермской дистанции сигнализации и связи Н. А. Мельчаков в 1962—1963 гг. работал над развитием внутриотделенческой телефонной связи, которая позднее легла в основу информационной связи на Пермском отделении дороги и позволила работникам службы движения применять более современные методы организации движения поездов.

Под его руководством был составлен проект и выполнены монтажные и пусконаладочные работы по увеличению емкости АТС Пермь-Сортировочная на 400 номеров. С 1963 года началось внедрение АТС дальнего набора.

Старшим инженером по технической документации Пермской дистанции сигнализации и связи М. Я. Бекетовой была проделана большая работа по приведению в соответствие технической документации с исполненным монтажом устройств, произведено полное обновление схем на всех околотках СЦБ и радио. Ею разработаны и внедрены схемы, направленные на повышение надежности, производительности труда и пропускной способности станций. Впоследствии М. Я. Бекетова стала ведущим специалистом железнодорожной автоматики, председателем совета Общества изобретателей и рационализаторов дистанции.

В период электрификации участка Кунгур — Шаля работники Кунгурской дистанции сигнализации и связи провели реконструкцию устройств автоблокировки. Произведен перемонтаж путевых коробок, капитально отремонтированы групповые кабельные муфты, заменены релейные шкафы входных сигналов, произведен ремонт электроприводов с заменой коммутации на всех силовых опорах.

В совокупности все это не только преобразовало лицо отделения, но и требовало коренного изменения всего перевозочного процесса.

ПЕРМСКИЙ МЕТОД ЭКСПЛУАТАЦИОННОЙ РАБОТЫ

Пермские железнодорожники сумели найти достойный ответ на вызов времени. Был разработан и внедрен пермский метод комплексной организации эксплуатационной работы с новой технологией работы станций.

По мере того как на отделении завершались строительные работы, центр тяжести переработки вагонопотоков перемещался на станцию Пермь-Сортировочная. Станция расположена в центральной части отделения и предопределяла работу не только Пермского узла, но и прилегающих направлений. Поэтому большое внимание было сосредоточено на совершенствовании ее технологии, в основу которой положено диспетчерское руководство маневровой и грузовой работами. Для этого потребовалось рационально разместить командные пункты и рабочие места, перераспределить обязанности смен-

ных командиров, обеспечить каждого необходимой для работы информацией, отработать четкий порядок выполнения обязанностей каждым работником станции.

Качество технологии работы станции определяется максимальным совмещением операций, а также поточностью и непрерывностью внутристанционных процессов. Проект станции Пермь-Сортировочная приходилось дорабатывать в ходе эксплуатации своими силами. Были переложены соединительные пути, уложен обводной путь в обход горки, изменена специализация путей сортировочного парка, горочные паровозы заменены электровозами, увеличен темп работы горки, по-иному расставлены светофоры на примыкающих к горке путях. Для осуществления параллельного роспуска вагонов с горки была переделана схема горочной автоматической централизации и установлен второй пульт управления в помещении дежурного по горке.

Одновременно решались задачи, касающиеся ускорения обработки поездных документов. Чтобы не задерживать поезда в парках отправления, необходимо было подборку документов и оформление натурального листа делать заблаговременно, еще в процессе накопления, а для ускорения роспуска вагонов составлять сортировочный листок до начала продвижения на горку.

Техническая контора лимитировала работу станции. Это продолжалось до тех пор, пока не удалось наладить учет наличия и расположения вагонов не по данным списчика (оператора технической конторы), а по плану маневрового диспетчера. Диспетчер стал давать составителю точный план формирования составов, в котором указывал группы и номера отдельных вагонов. Одновременно составители поездов были обязаны сообщать конторщику обо всех изменениях в расположении вагонов, которые диспетчер заранее не мог предусмотреть. Процесс обработки технической конторой документов несколько улучшился, но окончательно перестал тормозить работу станции только после того, как была налажена предварительная информация.

Дежурный по горке, маневровый и станционный диспетчеры стремились решить как можно больше вопросов, возникающих в ходе работы станции, при этом главное часто упускалось, принимались несвоевременные решения, некоторые команды дублировались несколько раз, распоряжения были несогласованны. Одна из причин — неудобное расположение рабочих мест. Маневровый диспетчер, находясь в помещении, удаленном от сортировочной горки, не мог учесть особенности

ропуска вагонов, и ему часто приходилось изменять план работы составителей. Поэтому рабочие места ведущих командиров были перенесены на горку. Дежурный по горке, маневровый и станционный диспетчеры работали теперь в здании расширенного горочного распорядительного поста. Тут же поместили объединенную техническую контору, позже оборудовали и информационный центр.

Сосредоточение основных командных пунктов на горочном распорядительном посту, откуда открывается хороший обзор основных районов станции, во многом упростило управление станционными процессами и контроль за их ходом.

Были также перераспределены обязанности между сменными командирами. На станционного диспетчера, руководящего работой смены, возложены планирование приема и отправления поездов, а также координация очередности выполнения операций, на маневрового диспетчера — управление процессом формирования поездов и руководство локомотивами сортировочного парка. Дежурный по горке управляет операциями надвига и роспуска составов, работой горочных локомотивов. Между командирами установлена четкая соподчиненность и отработан порядок выполнения обязанностей. Рабочие места оборудованы связью и обеспечены пособиями.

Все это сказалось на четкости исполнения обязанностей маневрово-составительскими бригадами, работниками ПТО, весовщиками. Однако главным элементом новой технологии на станции Пермь-Сортировочная оказалась система непрерывного учета наличия и расположения вагонов в сортировочном парке, и именно она явилась общей основой коренной перестройки работы технической конторы и внедрения диспетчерского руководства маневровой работой. Впоследствии она была дополнена специально созданной системой информации и планирования.

Наряду с заметным улучшением поездной работы, на отделении создались дополнительные трудности в организации местной работы, неритмичными были подвод поездов и вывоз готовых составов. 70 процентов грузовой работы выполнял Пермский железнодорожный узел.

Предложение о развозе местного груза по твердому графику отклонялось из-за неудачных попыток ввести его в прошлом. Сложилось мнение, что движение передаточных поездов по приказам диспетчера более прогрессивно, а внедрение твердого графика в Пермском узле невозможно.

Отсутствие данных о ходе операций с вагонами, а также сведений о подходе поездов и грузов не позволяло станцион-

ным комапдирам конкретно руководить маневровой и грузовой работами. Такие важнейшие операции, как формирование, расформирование, обработка вагонов на подъездных путях и объектах станции, находились в ведении составительских бригад, которые действовали по своему усмотрению. Отсутствие квалифицированного руководства зачастую приводило к несогласованности в работе отдельных звеньев станции, что порождало дополнительные потери в использовании вагонов, локомотивов и других средств. Прежде всего требовалось упорядочить технологию на грузовых станциях.

Для эксперимента была выбрана станция Левшино — участковая станция с параллельным расположением прямо-отправочного и сортировочного парков, оборудованная электрической централизацией и имеющая два маневровых локомотива. Станция обслуживала ряд подъездных путей и работала на четыре направления. Начальник станции Левшино М. В. Букалов, инженеры-технологи С. Т. Жабин, К. В. Дегтярева, станционный диспетчер Д. Я. Болотов и другие энтузиасты составляли различные варианты графиков, подвергали анализу каждый рейс, вели творческий обмен мнениями с диспетчерами, составителями, работниками технических и товарных контор, подъездных путей.

В основу новой технологии работы станции было решено положить диспетчерское руководство маневровой и грузовой работами. Вместо дежурного по путям ввели должность маневрового диспетчера. Перераспределив обязанности между работниками технической конторы и весовщиками-приемщиками, в помощь диспетчеру выделили конторщика, основной обязанностью которого стал учет наличия и расположения вагонов на всех путях станции. Размещение маневрового диспетчера рядом с техническим конторщиком, оборудование рабочих мест необходимыми средствами связи и обеспечение работников вспомогательными пособиями создали условия для успешного выполнения новых обязанностей.

Составители были обязаны действовать строго по плану, а в случае непредвиденных обстоятельств своевременно извещать о них диспетчера. Весовщики (приемосдатчик груза и багажа) стали информировать его обо всех изменениях в операциях с вагонами на подъездных путях. На основе полученной информации маневровый диспетчер смог давать не общие, а конкретные указания о порядке производства маневровой работы. Первыми это почувствовали составители поездов, работа которых стала организованной и целеустремленной.

Принципиальные изменения произошли и в работе технической конторы. Если раньше на каждый сформированный состав подборка документов и составление натурного листа осуществлялись после списывания вагонов, то теперь эти операции стали выполнять заблаговременно, до окончания формирования составов. Это заметно улучшило качество обработки поездных документов. В результате перестройки облегчился труд людей, и станция стала успешно справляться с заданными измерителями.

Опыт работы коллектива станции Левшино был изучен работниками всех остальных станций отделения. На следующем этапе была усовершенствована технология работы станций Бахаревка, Кунгур, Осенцы, Краснокамск, Курья, Балмошная, Кабельная, Нытва. На каждой из них обязательно учитывались особенности путевого развития, порядок обслуживания грузовых участков маневровыми локомотивами, соотношение видов маневровой работы, структура и характер грузовой работы и др. Особое значение придавалось увязке станционной технологии с работой подъездных путей.

На отделении была специально создана технологическая группа из пяти человек — лиц с достаточным практическим опытом инженерной и оперативной работы. Эта группа занималась не только разработкой новой технологии работы станций, но и оказывала практическую помощь во внедрении ее в производство. В задачу технологической группы входило создание в сменах атмосферы, облегчающей проблему преодоления своеобразного психологического барьера в вопросах внедрения новых методов организации работы. Центральным местом в работе было применение в станционной технологии метода диспетчерского руководства маневровой и грузовой работами. Каждая станция требовала к себе индивидуального подхода.

Технологическая перестройка работы станций явилась объективной предпосылкой для внедрения твердого графика. Чтобы обеспечить равномерность движения местных вагонопотоков, после пассажирских поездов проложили передаточные поезда, а затем уже все транзитные. Ядро узлового графика было определено на основе нормальных размеров местной работы. При увеличении вагонопотока с местным грузом назначались дополнительные поезда по имеющимся в графике резервным ниткам. В периоды сезонных перевозок действовали варианты узлового графика. Таким образом, твердый график мог гибко реагировать на изменяющуюся обстановку.

Составляя узловой график, И. В. Харланович, Н. М. Гаврюшин, С. Т. Жабин собрали много ценных предложений и рекомендаций от диспетчеров, машинистов, кондукторов, станционных работников. Вводя график в действие на отделении, подняли роль диспетчера-вагонораспределителя. Ему дали права, связь, возложили на него всю полноту ответственности за организацию местной работы.

На стадии внедрения твердого графика особую роль сыграл коллектив крупнейшей грузовой станции Пермь II. Эта станция выполняла большой объем грузовых и пассажирских перевозок. Шесть крупных грузовых районов объединяли свыше 40 подъездных путей и грузовых участков, большой удельный вес в работе станции составляли перевалка грузов в речном порту, снабжение вагонов льдом, подготовка пассажирских составов и др.

Коллектив станции Пермь II одним из первых на Свердловской дороге оценил преимущества диспетчерского руководства маневровой и грузовой работами. Однако полностью внедрить его долго не удавалось, этому мешала неопределенность в поступлении и отправлении поездов. С внедрением твердого графика движения передаточных поездов на станции Пермь II взялись за совершенствование станционной технологии.

Здесь впервые организовали выполнение внутрисканционных процессов по графику. Станция была поделена на укрупненные участки, каждым из которых руководил один из сменных командиров. Маневровые операции на них выполняли специальные локомотивы. Каждому участку были определены продолжительность операций и количество ниток внутрисканционного графика. Неравномерность поступления вагонов под грузовые операции учитывалась вариантами внутрисканционного графика, который увязывался с узловым графиком движения передаточных поездов. Таким образом, внутрисканционный график стал связующим звеном между технологией работы станции и подъездных путей, с одной стороны, и перевозочным процессом на отделении дороги — с другой.

Внедрение твердого графика движения местных вагонопотоков создало предпосылки для улучшения эксплуатационной работы. Однако прежде чем этот график стал реальностью, потребовалось усовершенствовать действовавшую систему оперативного планирования, в основе которой лежал процесс приема и переработки информации.

Для оперативного планирования поездообразования на станции Пермь-Сортировочная нужно было иметь информа-

цию о вагонах, не только находящихся на самой станции, но также и о тех, которые будут поступать в течение планируемого периода. Был создан Информационный центр (ИЦ), и разместили его в помещении горочного распорядительного поста станции Пермь-Сортировочная. Информационный центр был связан со всеми крупными станциями, с дежурным по отделению и со станциями передачи информации с соседних отделений. На всех крупных станциях были смонтированы местные АТС, включенные в центральную АТС Пермского узла. На каждой грузовой станции были созданы информационные бюро и информационные пункты, которые в определенное время обменивались с Информационным центром сведениями, обеспечивали необходимой информацией работников станции и клиентуру.

В Информационном центре под руководством инициативного инженера Л. И. Кривенко в смене работали три телеграфиста, информатор-планер и грузовой информатор. Обмен информацией между ИЦ и станциями осуществлялся в основном телеграфистами по телетайпам.

Наиболее трудоемким явился процесс сбора данных предварительной информации. Но там, где маневровая работа была организована по графику, это сделать довольно просто. Зная заранее время обработки грузовых фронтов маневровым локомотивом, работники станций и подъездных путей без труда и с достаточной достоверностью определяли все данные предварительной информации. Таким образом, информацию о назначении вагонов в каждом поезде, прибывающем на станцию Пермь-Сортировочная, Информационный центр получал непосредственно со станций формирования и отправления поездов. Система информации на отделении позволила перейти к детализированному оперативному планированию эксплуатационной работы как на станциях, так и на отделении дороги.

План поездной работы отделения дороги составлялся на основе сведений о поездах, поступающих по стыкам, находящихся в движении и зарождающихся на внутриотделенческих станциях формирования. Система информации обеспечивала получение всех этих данных на семичасовой период, а план поездной работы действовал в течение шести часов и составлялся четыре раза в сутки. В составлении плана непосредственно участвовали: в отделении дороги — дежурный по отделению, диспетчер-вагонораспределитель и локомотивный диспетчер, а также диспетчеры ПТО и локомотивного депо. Окончательное решение по всем вопросам, связанным с со-

ставлением плана эксплуатационной работы, принимал руководитель смены — дежурный по отделению.

Совершенствование технологии работы станции и организация движения передаточных поездов по твердому графику, планирование поездной работы по шестичасовым периодам внесли изменения в условия и методы диспетчерского руководства эксплуатационной работой. Основная обязанность диспетчера — постоянный контроль за ходом перевозочного процесса, обеспечение движения поездов по графику. Ему не требовалось теперь учитывать постоянно изменяющиеся условия перевозочного процесса, непрерывно корректировать план, — план выдавался диспетчеру в готовом виде. При возникновении задержек и сбоев в работе диспетчер должен своевременно принять необходимое решение по вводу перевозочного процесса в русло плана.

Диспетчеры отделения и станций горячо поддерживали переход на шестичасовое планирование поездной работы. Подлинными энтузиастами новой системы стали сменный заместитель старшего диспетчера Л. К. Лане, вагонораспределитель В. В. Голубкова, узловой диспетчер Л. Ф. Куликов, диспетчер станции Бахаревка Б. М. Демин и многие другие командиры.

Метод диспетчерского руководства оперативной работой стал универсальным методом решения задач оперативного характера, в том числе вошел в технологию ремонта локомотивов, технологию осмотра и ремонта вагонов, ремонта и содержания пути.

Диспетчеризация нашла применение в тех подразделениях, где возникает проблема увязки и координации. Хотя каждое предприятие (локомотивное, вагонное депо, дистанция пути) имело особенности в технологии работы, являясь составной частью отделения дороги, оно в определенной степени влияло на ход перевозочного процесса. Поэтому и возникла необходимость увязки внутренних задач всех предприятий с общеотделенческими.

Опыт работы отделения показал, что максимальный эффект может быть достигнут только при решении всего комплекса вопросов. В свое время на отделении спорили, что же главное в реорганизации перевозочного процесса: график, информация, планирование или диспетчеризация? Очевидно, каждый из этих элементов важен сам по себе. Если хотя бы один из них не был учтен, комплексность была бы нарушена. Только тесное взаимодействие этих элементов позволило достигнуть высоких результатов. Главный вывод — необходи-

мость системного, комплексного подхода к совершенствованию организации и управления перевозочным процессом.

На занятиях школ передового опыта пермскую систему эксплуатационной работы сравнивали с часами, где вращение всех маленьких шестеренок связано с главной. Чтобы «часы» шли хорошо, потребовалась более высокая точность в выполнении каждым железнодорожником, бригадой, сменой заданной операции.

В 1968 году родилась идея научного анализа производства для выравнивания мощностей, введен сетевой график планирования. В процессе эксплуатации что-то совершенствовалось, а что-то оставалось по-старому. При анализе мощностей технологических звеньев удавалось выявлять «узкие» места и ликвидировать их.

Вагонники Пермь-Сортировочной не успевали обрабатывать поезда в транзитном парке. Научный анализ производства подсказал решение: перенести осмотр определенной группы нечетных транзитных поездов в Кунгур и определенной группы четных — в Верещагино, и дело обошлось без крупных капитальных вложений.

Пермская организация эксплуатационной работы послужила базой для перевода управления перевозками на электронную технику.

В 1965 году газета «Гудок» писала о Пермском отделении: «Это необычное отделение. Необычное не по географическому положению или характеру работы, а по животворящей атмосфере поиска, эксперимента, новаторства, по удивительному духу творчества, что витает в каждом уголке многогранного отделенческого хозяйства... Некоторые сторонние наблюдатели говорят: секрет успехов пермяков в том, что там подобрался хороший коллектив специалистов — искателей и творцов. Не совсем так. Люди на отделении действительно замечательные, но особого отбора инженеров и техников для Перми никто, конечно, не делал. Кадры тут такие, как всюду. Ведь, в конце концов, у каждого специалиста, если он-специалист не по диплому, а по призванию, теплится творческий заряд. Важно лишь дать ему, этому заряду, не угаснуть. Важно его воспламенить и заставить творческие силы расцвести пышным цветом. Вот в чем суть!». (2)

В 1956 году начальником отделения стал талантливый и опытный организатор М. К. Скумбин. Пришел он в отделение с опытом работы начальника станции, начальника техотдела, главного инженера отделения, начальника политотдела отделения и дороги.

Он и в должность вступал необычно. По прибытии в Пермь в течение месяца знакомился с хозяйством отделения, с людьми, побывал на каждом предприятии, в каждом цехе, в каждом подразделении. Молча присутствовал на оперативках в отделении, на собраниях. А через месяц вступил в обязанности и первым делом потребовал от всех начальников отделов, чтобы они в течение года поступили учиться в высшие учебные заведения, и кто это не сделает, с теми придется расстаться. И обещание свое через год выполнил.

И потом, в ходе повседневной работы, почти каждую неделю у него находилось время для встречи с работниками отделения и предприятий. Обычно вызывались в кабинет начальника отделения отдел аппарата отделения, предприятия или группа работников. Всем задавались вопросы: «Что вы думаете о своей работе?», «Что вы думаете о работе своего отдела, предприятия?», «Что вы думаете о работе отделения?». И все новые мысли, искры творчества, сверкнувшие на этих встречах, тут же подхватывались и пускались в дело.

Для М. К. Скумбина был вообще характерен необычайный интерес к каждому человеку. Главный кондуктор Верецагинского кондукторского резерва Н. Д. Исайченко сопровождал поезд с квартальной комиссией по осмотру линии, М. К. Скумбин разговаривал с ним только один раз, спрашивал, как зовут, расспрашивал о семье, посочувствовал, что дочке трудно — готовится поступать на учебу. А через год стоит тот же главный кондуктор в хвосте поезда на станции Курья. Идет с комиссией Скумбин и спрашивает его: «Ну как, Николай Дмитриевич, дочка твоя поступила учиться?». Достаточно было начальнику отделения один раз поговорить, и он помнил имя человека и подробности разговора на многие годы.

Когда начальник отделения на персональной машине возвращался с обеда, он часто подсаживал в машину возвращавшихся с обеда сотрудников отделения и каждый раз пыливо расспрашивал о проблемах работы, проблемах жизни.

Начальнику отделения М. К. Скумбину, с его интересом к каждому человеку, цепкой памятью на людей, удалось собрать в отделении и на предприятиях молодых, талантливых, инициативных инженеров и превратить отделение в большую творческую лабораторию.

На всех этапах становления пермской системы эксплуатации работы чувствовалась направляющая воля начальни-

ка отделения. Он понимал, что руководитель — не всезнайка и, будь у него хоть семь пядей во лбу, ему не заменить коллективный разум. Каждый командир в отдельности имеет свое мнение и инженерную гордость и более глубоко знает порученное ему дело. Руководитель больше все-таки организатор.

И на вопрос корреспондента «Гудка» М. К. Скумбин ответил, что считает главным для себя работу с людьми. (2)

Начальник отделения вместе с начальником отдела кадров Д. А. Орешиним тщательно подбирали руководящие кадры.

Начальник отделения не позволял себе понукать или опекать подчиненных, не брался за все сам, а делал так, чтобы каждый на своем посту самостоятельно решал вопросы. В отделении действовало строгое правило: все спорные вопросы между отделами решать самим, добиваться единодействия и подлинной дружбы.

Никто на отделении ни тогда, ни после не припомнит, чтобы их начальник кому-то нагрубил, кого-то оскорбил, на кого-то повысил голос. Он всегда был тактичен, вежлив, уважительно относился к человеку. Бывал крут и упрям, но если поймет, что не прав, признает ошибку и даже извинится.

По признанию М. К. Скумбина на страницах газеты — сколько преград пришлось преодолеть, сколько крови перепортить! Он не припомнит, чтобы хоть одно преобразование вошло в жизнь без нервозов. Какой бурный натиск пришлось выдержать Скумбину со стороны некоторых работников главка, прежде чем новь восторжествовала! (2)

Начальником станции Пермь-Сортировочная стал Б. В. Ряшко. Перешел на отделение со станции Гороблагодатская, где под его руководством на станции, впервые на дороге, был внедрен диспетчерский метод расформирования и формирования поездов в условиях участковой безгорочной станции. Этот опыт стал отправной точкой пермского метода эксплуатационной работы. Работниками станции был разработан сетевой график для цикла операций от прибытия поезда до отправления вновь сформированного поезда. Станция стала признанной лабораторией по отработке новых технологических систем. Была создана наиболее совершенная технология работы сортировочной станции.

В наши дни, оценивая значение пермского метода работы, Б. В. Ряшко отмечает, «что в то время мы, сами того не сознавая, оказывается, «нащупали» основу разработанной мною в Уральском отделении ВНИИЖТ «системной концепции» создания автоматизированной системы организации все-

го перевозочного процесса на станциях, узлах и участках в границах сети железных дорог».

Когда Б. В. Ряшко стал заместителем начальника отделения, а затем начальником отделения, станцию возглавил молодой, пылкий инженер А. С. Ковалев.

Главный инженер, позже заместитель начальника станции Пермь-Сортировочная, И. В. Харланович был активным участником разработки и внедрения всех новшеств на станции: организации точной информации и создания Информационного центра на станции, создания и отработки всей документации и вспомогательных таблиц, облегчающих работу диспетчеров. С 1967 года он возглавил лабораторию научной организации производства и управления, много сил отдал методу сетевого планирования.

Особенно велик вклад в работу станции заслуженного рационализатора страны, одаренного исследователя и инженера, бессменного начальника производственно-технического отдела станции З. Н. Дидина. Будучи председателем общественного конструкторского бюро станции, он принимал активное участие в разработке и внедрении технологии поездообразования и отправления вагонов на станции Пермского узла, рациональной системы планирования оперативной работы станции на основе расчета оптимального варианта поездообразования, графика движения узловых передач на Пермском узле, организации работы Информационного центра, совершенствовании технологии обработки поездов на основе объединения технических контор и множества других передовых методов.

Дежурный по горке В. А. Никифоров первым освоил технику ведения распуска с переменной скоростью, принял активное участие в разработке технологии ведения одновременного распуска с обоих путей надвига.

В передовой газеты «Гудок» от 28 января 1970 года было сказано: «...Ярким примером горячей заинтересованности в научно-техническом прогрессе могут служить дела коллектива станции Пермь-Сортировочная. Здесь особая атмосфера, характерный творческий климат, что позволяет успешно применять научную организацию труда, хорошо поставить информацию и достичь устойчивых отличных показателей».

Пермский метод эксплуатационной работы был одобрен МПС для распространения на сети дорог, а отделение в 1966 году на Выставке достижений народного хозяйства страны было награждено Дипломом I степени.

После концентрации переработки местного и транзитного

грузопотоков на станции Пермь-Сортировочная, станция Пермь II смогла освободиться от сортировочной работы и сосредоточиться на транспортном обслуживании населения и промышленности Перми и прилегающих районов, а это свыше 40 подъездных путей и грузовых участков.

В 1963 году на станции была организована творческая группа по разработке и внедрению новой технологии работы станций из руководителей цехов и участков, инженерно-технических работников и передовиков производства, знающих условия работы каждого района и участка. В составе творческой группы работали: начальник станции Н. В. Дубейковский, главный инженер Л. В. Назарова, инженер-технолог Е. Б. Беляева, секретарь партбюро В. А. Тиунов, зам. начальника станции Г. А. Михалевский, инженер Н. И. Селезнева, маневровый диспетчер А. Г. Корятовский, составители А. В. Усольцев, В. А. Павлов и многие другие работники станции. Решался вопрос о разработке и внедрении графика развоза местного груза.

Определение в графике развоза точного времени дисциплинировало работников станции и клиентуру, которые к положенному времени обязаны были закончить обработку вагонов. Это позволило заблаговременно передавать информацию о готовности грузов не только на станцию, но и клиентуре, позволило планировать суточную и сменную работу по погрузке, выгрузке и сортировке вагонов. Доска-накопитель местных вагонов на путях станции и участках позволяла определять время от прибытия вагонов до отправления со станции.

Станционный диспетчер был снабжен разработанными таблицами, при помощи которых можно было установить нормы простоя местного вагона. Был разработан порядок оперативной информации об отработанных вагонах и передачи сведений в Информационный центр на станцию Пермь-Сортировочная. В 1963 году простой вагона удалось снизить на 7,7 часа, в 1967-м — на 17,4 часа, и простой составил 35,5 часа.

16—18 ноября 1966 года на станции Пермь II проведена сетевая школа передового опыта по изучению метода развоза грузов по твердому графику. Метод работы станции Пермь II и грузового отдела отделения дороги получил высокую оценку участников школы.

Делегация Уфимского отделения написала в Книге отзывов: «Такая организация труда является началом научной организации труда и может служить эталоном для других станций железных дорог. Очень важно, что организовано дис-

петчерское руководство сменой, возглавляемое станционным диспетчером. Хорошо увязан внутростанционный график с графиком движения поездов узла, с наличием вагонов на станции».

А делегация Кустанайского отделения отметила: «Это действительно новая технология на сети железных дорог. Большая заслуга в этом инженерно-технических работников и всего коллектива станции».

Всего в 1964—1971 гг. станцию посетили 495 человек с целью изучения передового метода.

После реконструкции преобразился внешний вид вокзала станции Пермь II. Вокзал был удлинен, расширен, сделана надстройка второго и третьего этажей. В 1963 году строительство вокзала с подземными переходами было закончено. В 1964 году на месте старых деревянных помещений пригородных и транзитных касс построен павильон пригородных касс. Были применены билетопечатающие машины, ускоряющие обслуживание пассажиров, позже были введены автоматические зональные кассы, выдающие билеты без участия билетных кассиров.

За успешное и широкое внедрение погрузки леса «шапкой» были награждены старший инженер И. И. Голицына и начальник грузового отдела отделения С. Ф. Журавлев. Отделом продлана большая работа по приведению всего грузового хозяйства в состояние, обеспечивающее внедрение механизации погрузочно-разгрузочных работ и автоматизацию производственных процессов. Был проведен капитальный ремонт пакгаузов, построены новые контейнерные площадки, заасфальтированы товарные дворы, приобретены и широко применялись механизмы на погрузочно-разгрузочных работах. Работники отдела принимали активное участие в разработке и применении комплексной предварительной информации станций о подходе поездов и грузополучателей — о подходе грузов, в результате чего резко снижен простой вагонов под грузовыми операциями.

ПРЕДПРИЯТИЕ ВЫСОКОЙ ИНДУСТРИАЛЬНОЙ КУЛЬТУРЫ

Центром исследовательских поисков стал отделенческий экспериментальный цех, созданный в октябре 1955 года под руководством изобретателя и заслуженного рационализатора России Н. И. Пачеса. Цех создавался для быстрой раз-

работки и изготовления приспособлений, рационализаторских предложений и изобретений с целью замены тяжелого физического труда в работе железнодорожников. С 1959 года при цехе было создано конструкторское бюро, в 60-е годы — группа для разработки новых технологических процессов работы станций Пермского отделения дороги.

Экспериментальным цехом только за период с 1959 по 1969 год было изготовлено более 17 тысяч образцов различных изделий. В их числе полуавтоматический башмаконакладыватель для торможения вагонов на сортировочных горках, станок для обточки колесных пар мотор-вагонных секций без выкатки, механизированное стойло для периодического ремонта электровозов, машин для расшивки старых звеньев пути, каждая из которых заменяет 15 рабочих. Было получено 4 авторских свидетельства на изобретения.

В цехе трудилась большая группа талантливых инженеров, в их числе награжденные медалями Выставки достижений народного хозяйства СССР.

Инженеры А. А. Болотов, М. А. Коркотян, М. Е. Дзадзамия совместно с движенцами и связистами разработали и внедрили метод диспетчерского управления ремонтом и эксплуатацией локомотивов. На должности диспетчеров подбирались квалифицированные специалисты, знающие ремонт и эксплуатацию, специфику работы цехов и возможности технологического оборудования.

Первоначально диспетчеризация была внедрена в ноябре 1964 года в цехе эксплуатации для оперативного руководства постановкой электровозов на технический осмотр и выдачи их под поезда. Опыт работы убедительно доказал целесообразность внедрения этой системы. В 1966 году диспетчерское руководство было внедрено на ремонте электроподвижного состава.

Каждый диспетчер был обеспечен местной телефонной связью с цехами и отделами депо, громкоговорящей оповестительной и двухсторонней распорядительной связью, а также обычной телефонной связью. С локомотивами диспетчер поддерживал связь через радиостанцию. В цехе подъемочного ремонта электроподвижного состава для оперативного контроля за ходом производственного процесса внедрено телевидение.

Под руководством М. Е. Дзадзамия, с его кипучей энергией и страстным отношением к работе, в короткий срок в Пермском локомотивном депо была укреплена ремонтная база. Очевидцы рассказывали: когда в работе депо появля-

лись неполадки, в кабинете начальника депо появлялась раскладушка, и он не уходил домой, пока работа не придет в норму.

При активном участии заслуженного рационализатора России слесаря П. Г. Руденко, создавшего гидравлический передвижной агрегат для ремонта ходовой части электровоза, в цехе периодического ремонта электровозов инженерами Е. С. Бабушкиным и Ю. В. Зайцевым были спроектированы, изготовлены и внедрены механизированные стойла, которые коренным образом изменили характер труда ремонтников, в значительной степени облегчили физический труд слесарей-ремонтников. Производительность труда при этом возросла на ремонте механической части на 40 процентов. Стойла эксплуатировались на ВДНХ; ряд локомотивных депо сети дороги оснастил ими свой цех.

Когда в 1963 году для Свердловской дороги стало необходимым организовать в депо Пермь подъемочный ремонт электровозов, был поставлен своего рода рекорд. Созданный в течение двух месяцев цех подъемочного ремонта электровозов, не имея опыта, первый же поставленный на ремонт электровоз выпустил досрочно и с высоким качеством. Внедрив в течение двух лет разработанную и смонтированную работниками экспериментального цеха поточно-механизированную линию ремонта тяговых двигателей и колесно-моторных блоков, депо стало выпускать из подъемочного ремонта уже 8 электровозов в месяц с простоем на ремонте 2,5 суток при норме 5 суток.

Только в 1965—1966 гг. в депо были внедрены в производство 31 изобретение, 175 рационализаторских предложений.

В условиях продолжающейся замены паровозной тяги на электрическую коллектив депо успешно освоил и бесперебойное вождение поездов на большом участке от Шали до Балезино. Проведена огромная работа по переобучению паровозных бригад вождению электровозов. Важную роль в освоении электровозов сыграли наставники, и среди них Н. И. Мыльников. «Школу» Мыльникова прошли сотни машинистов.

Основная работа по вождению поездов была сконцентрирована в Пермском локомотивном депо. Паровозное депо Верещагино было упразднено, на станции Верещагино был оставлен подменный пункт. Для локомотивных бригад была введена безвызывная система явки на работу на основе твердого ядра графика движения поездов, сокращен штат вызывальщиков, и стало возможным предоставлять выходные локомотивным бригадам ежемесячно и регулярно.

Машинист паровоза первого класса С. Д. Даутов в числе первых без отрыва от производства прошел курс обучения и получил права машиниста электровоза, а затем — права машиниста тепловоза и машиниста мотор-вагонной секции (электрички). Он разработал памятку машиниста мотор-вагонной секции по безопасности движения.

В 1968 году локомотивному депо было присвоено звание предприятия высокой индустриальной культуры. За внедрение комплексной механизации периодического ремонта электровозов депо было удостоено Диплома ВДНХ.

ВАГОННИКИ...

В связи с внедрением на Пермском отделении электротяги и метода узловых работы по твердому графику перестроена вся система технического осмотра и безотцепочного ремонта вагонов на отделении.

На линейных станциях ликвидированы малодеятельные ПТО.

На участковых станциях Верещагино и Кунгур закрыты основные ПТО. Вместо стоянки поездов свыше 45 минут организован осмотр на этих станциях поездов на ходу. В результате — гарантийные участки со 100—120 км удлинены до 220—372 км (Пермь — Балезино, Пермь — Свердловск), что позволило значительно увеличить пробег электровозов и ускорить оборот вагонов.

С передачей всей работы по формированию поездов со станции Пермь II на станцию Пермь-Сортировочная, в условиях отсутствия там не построенного по проекту вагонного депо, была проделана большая работа по созданию ремонтной базы и бытовых условий силами самих вагонников.

Под руководством начальника ПТО Пермь-Сортировочная А. С. Горбунова были построены тоннель поперек путей, узкоколейные дорожки, парковые автоматические смазкопроводы, пульты централизованного опробования тормозов, электро-сварочные линии, транспортировочные и ремонтные установки, механизированный пункт отцепочного ремонта вагонов, душевые, централизованное ограждение поездов, низовое прожекторное освещение составов при осмотре и т. д.

На основе тщательного анализа и изучения передовых методов разработана и внедрена на ПТО Пермь-Сортировочная принципиально новая система осмотра и безотцепочного ремонта вагонов, которая исключила повторный осмотр вагонов

в парках отправления и обеспечила повышение качества ремонта вагонов, сокращение простоя поезда под обработкой с 57 до 30 минут и локомотива — с 15 до 7 минут, сокращение задержек поездов и отцепок вагонов на линии. Все это позволило меньшим штатом обеспечить возросший объем работы.

Для обеспечения пропуска возросшего грузопотока через узел Пермь-Сортировочная по инициативе работников отделения И. Ф. Канановича, Н. М. Гаврюшина, И. В. Харлановича были организованы полная техническая обработка части поездов на предузловых станциях и пропуск их без остановки через Пермский узел. Это в периоды напряженного грузопотока значительно облегчило работу Пермского узла по пропуску поездов. Способ этот получил распространение на сети дорог.

В 1967 году создана диспетчерская служба депо с основной задачей — оперативно контролировать и управлять процессом ремонта вагонов (деповским, текущим отцепочным и безотцепочным).

Были пересмотрены организация и технология технического осмотра и ремонта вагонов на ПТО: введен многогрупповой, вместо двухгруппового, технический осмотр поездов; учреждена должность оператора для круглосуточного руководства работой бригад ПТО и опробования автотормозов в поездах через централизованный пульт; введен диспетчерский контроль за отказами вагонов на гарантийных участках; для работников ПТО установлена парковая телефонная связь, включенная в коммутатор вагонного диспетчера...

Проведена реконструкция Пермского и Вережагинского вагонных депо, в результате чего была создана современная технология ремонта пассажирских и грузовых вагонов, обеспечивающая высокое качество ремонта.

На ПТО были выделены автодрезины, мотороллеры для своевременной транспортировки деталей.

Вагоноремонтная машина «Донбасс» позволила механизировать такие трудоемкие работы, как правка металлической обрешетки кузова, стоек, крышек, люков, торцевых дверей.

В вагонном депо Пермь II под руководством А. П. Якуничева при реконструкции цеха деповского ремонта пассажирских вагонов были созданы дополнительное ремонтное стойло для малярных работ, два механизированных стойла для ремонта тележек.

Руководителем экспериментального цеха вагонного депо Пермь II мастером Н. Н. Рыловым были созданы моечная ма-

шина для обмывки тележек, полуавтоматическая моечная машина для обмывки роликовых букс, только в последней было использовано восемь его рацпредложений. Н. Н. Рыловым было разработано и внедрено более 80 рацпредложений по механизации труда и совершенствованию технологии работы, в их числе железнодорожная электростанция местного назначения. Он постоянно что-то мастерил, кому-то что-то советовал. В 1962 году ему было присвоено звание «Заслуженный рационализатор РСФСР».

На опорном пункте ремонта полувагонов вагонного депо Пермь II была внедрена новая вагоноремонтная машина РП-227, разработана новая технология комплексной механизации производственных процессов, позволяющая существенно повысить производительность труда и улучшить качество подготовки полувагонов под погрузку.

В вагонном депо Верещагино по инициативе начальника депо К. С. Милюкова и инженера В. М. Безумова была произведена коренная реконструкция подсобных цехов, введены в эксплуатацию поточные механизированные линии в тележечном цехе, на ремонте буксового узла и другие.

Для подготовки цистерн к наливу нефтепродуктов для нефтеналивной станции Осенцы была построена в 1965 году промывочно-пропарочная станция.

В резерве проводников разработана и внедрена новая система экипировки и подготовки пассажирских составов, обеспечившая отличную подготовку поездов в рейс (1964 год, авторы Кананович, Черанев), внедрены передовые методы обслуживания пассажиров в поездах. Проводники вагонов были освобождены от предварительной подготовки вагона в рейс, и эту работу передали специальным бригадам. Бригада ремонтников вагонного депо производила ремонт внутреннего оборудования, ходовых частей и тормозов, заправку углем и водой, а работники экипировочных бригад — полную экипировку внутри вагона. Проводники приходили за полтора-два часа до отправления поезда и принимали состав полностью подготовленным в рейс.

В 1967 году пермские вагонники подготовили фирменный пассажирский поезд «Кама» (первый на дороге был «Урал») сообщением Пермь — Москва. Этот поезд пользуется заслуженной славой у пассажиров.

Авторитетом пользовалась бригада проводников поезда под руководством А. Я. Замятина. А в бригаде — проводники В. Симонова, Н. Костяева, А. Плотникова.

ОСНОВА И ОПОРА... ВКЛАД ПУТЕЙЦЕВ

Опорным предприятием по внедрению начал научной организации труда в путевом хозяйстве стала Пермская дистанция пути.

В 1959—1960 гг. инженеры Ю. Н. Кравченко, И. И. Речко, С. В. Тормазов и техник, старший дорожный мастер Н. Д. Фуфлыгин разработали и внедрили на околотке новую организацию текущего содержания пути, позволившую в условиях большого объема поездной и маневровой работы значительно улучшить состояние станционных путей и стрелочных перевозов.

Вот как изложены исходные позиции авторов разработки в газетной публикации: «Движение поездов мешает путейцам, а путейцы мешают движению поездов. И в пору нам уходить с колеи, вот ведь какой парадокс. Посудите сами: в наших условиях, когда поезда идут с интервалом в несколько минут, разве не ясно, что на грузонапряженных участках надо искать новые методы текущего содержания пути? Две проблемы стоят перед нами. Одна — это уменьшить объем работы, то есть добиться, чтобы меньше было расстройств пути, и другая — поднять производительность труда, чтобы за короткое время успеть сделать больше». (3)

Для путейских подразделений в дистанции была разработана и внедрена совершенно новая организация текущего содержания на узле Пермь, позволяющая выполнять планово-предупредительные работы на стрелочных переводах и станционных путях специализированными бригадами с использованием механизмов.

За счет изменения структуры в пределах разрешенного контингента на околотке станции Пермь II были созданы специализированные бригады: три — для производства планово-предупредительных работ на стрелочных переводах и одна — для станционных путей. Состав этих бригад подобран таким образом, чтобы имелась возможность наиболее прогрессивным способом — комплексным — выполнять работы на станционных путях и стрелочных переводах со значительным сокращением времени нахождения объектов в работе.

Специализированные бригады работали по разработанным авторами технологическим процессам, включающим в себя необходимый комплекс работ, достаточный для исправного содержания путей и стрелочных переводов. Выполнение работ производилось с применением всех имеющихся в распо-

ряжении путейцев электроисполнительных инструментов. Рабочие отделения дистанции пути были упразднены, и вместо десяти отделений созданы четыре района, количественный состав специализированных бригад увеличился. Улучшилось состояние станционных путей, оценка состояния путей была доведена до 40 баллов.

Распространение новой организации текущего содержания на станциях Пермь II, Пермь-Сортировочная, Осенцы позволяло значительно улучшить содержание путевого хозяйства в условиях дефицита рабочей силы.

При активном участии Ю. Н. Кравченко разработана и внедрена система комплексного планово-предупредительного ремонта искусственных сооружений, сообщение о которой было заслушано на сетевом совещании в Ленинграде.

На дистанции были учреждены должности диспетчеров для решения оперативных вопросов работы дистанции в любое время суток. На должности диспетчеров подобраны дипломированные техники, хорошо знающие особенности работы дистанции и обладающие организаторскими способностями.

Диспетчеры освободили руководителей дистанции от потери времени на решение второстепенных текущих вопросов. В обязанности диспетчеров вошли руководство работой путевых и снегоуборочных машин, дрезин, автомашин, хозяйственных поездов, организация погрузочно-разгрузочных работ, контроль за работой в технологические «окна», организация сопровождения негабаритных поездов. Диспетчер собирал сведения о работе всех подразделений, суммировал их и ежедневно сообщал начальнику дистанции и в вышестоящие учреждения.

В диспетчерской комнате имелись аппаратура путевой селекторной связи с усилителем, аппараты АТС, междугородной связи, прямой связи с начальником дистанции и дежурным по станции Пермь II, радиосвязь со снегоуборочными машинами зимой и путевыми машинами летом, громкоговорящая связь с хоздвором и дистанционными мастерскими.

Распоряжения диспетчера являлись обязательными для исполнения всеми работниками дистанции, связанными с оперативной работой. Руководил диспетчерским коллективом старший диспетчер.

Группой работников Пермской дистанции пути под руководством Ю. Н. Кравченко, которого в шутку называли «доктором путейских наук», «путейским богом», с участием до-

рожного мастера Ф. И. Мосина, начальника техотдела З. Г. Насыровой, начальника Кунгурской дистанции пути И. П. Цысь была разработана и внедрена пермская система механизированной снегоуборки.

В основе системы лежали график, информация, диспетчерское руководство и план. При разработке графиков работы снегоуборочной техники на зиму 1967/68 года на дистанции и в отделении применялась система сетевого планирования и управления. С ее помощью были найдены наиболее выгодные графики работы машин на станциях.

Уборка снега на перегонах производилась снегоочистителями, все станции очищались от снега с помощью снегоуборочных машин СМ-2. Снегоуборка органично вписалась в технологию работы станции, командование передвижением снегоуборочных машин со станции на станцию осуществлялось поездными диспетчерами в строгом соответствии с графиком, ответственность за уборку снега со станции была возложена на начальников станций.

Новая технология обеспечивала уборку снега в сжатые сроки, позволила убирать снег машинами, ликвидировать тяжелый ручной труд, отказаться от привлечения рабочих и служащих промышленных предприятий для уборки снега, от применения снеговых составов, высвободила 140 вагонов для перевозки грузов.

По предложению Н. М. Гаврюшина и С. В. Тормазова, снегоуборочные работы были увязаны с графиком движения поездов, снегоуборка стала частью технологического процесса работы отделения. Сначала на примере работы снегоуборочной машины на станциях Кунгур и Верещагино, затем на целых участках было доказано, что без ущерба для движения поездов можно своевременно убирать снег. Были разработаны графики занятия путей и секций при работе снегоуборочных машин на крупных станциях и внедрены в работу. Дальнейшее совершенствование снегоуборки позволило сделать ее частью эксплуатационной работы отделения дороги.

Первой была проведена дорожная школа передового опыта в Перми, съехались в основном начальники дистанций пути. На трибуну вышел начальник Пермской дистанции Ю. Н. Кравченко и начал свое выступление с сообщения, что в результате внедрения диспетчеризации и новой технологии снегоуборки начальник дистанции получил возможность спокойно спать дома по ночам. Этому утверждению не поверил ни один начальник дистанции. На утро (а ночь была метель-

ная) на путях станции Пермь II Ю. Н. Кравченко встретились два начальника дистанции с других отделений дороги и сказали ему, что они не спали всю ночь, наблюдали за работой по уборке снега и убедились, что утверждение Ю. Н. Кравченко было правильным — начальник дистанции может спокойно спать дома ночью, работа идет успешно и без его вмешательства.

Сообщение начальника отдела пути С. В. Тормазова о совершенствовании снегоуборки было заслушано на техническом совете Главного управления пути и Главного управления движения МПС в декабре 1963 года, пермский метод снегоуборки рассматривался на заседании Коллегии МПС, был одобрен и рекомендован дорогам сети.

Для распространения опыта работы пермских путейцев Министерством путей сообщения проведена сетевая школа в г. Перми. «Планомерная работа, без нервозности и скандалов, подчиненная единой технологии работы отделения, денежного выражения не имеет, чтобы это оценить и, стало быть, оценить организацию работ по уборке снега, нужно в этих условиях поработать... Мы занимаемся не снегоборьбой, а уборкой снега», — заключительные слова выступления начальника Пермской дистанции пути Ю. Н. Кравченко.

В эти же годы в Пермской дистанции пути приступили к решению и еще одной большой проблемы работы путевого хозяйства.

На основании тщательного изучения процессов пучинообразования, свойств грунтов земляного полотна инженерами Ю. Н. Кравченко, Т. Т. Речко, Н. Л. Ерофаловым, А. А. Булдаковым и С. В. Тормазовым, дорожными мастерами, бригадами в 1963 году предложен и внедрен способ ликвидации пучинистых мест путем врезки асбестовых «подушек» и устройства накладных асбестовых «рубашек». А. А. Булдаков сделал методику расчета асбестовых «подушек», и эти расчеты на практике оправдались.

Наличие пучин вносило сбой в график движения поездов, ограничения скорости движения до 15 км/час, особенно при опускании пути в весенний период.

Асбестовый балласт, отходы асбестового производства, применяемые в качестве материала для асбестовых «подушек», обладали чрезвычайно низкими теплопроводностью и фильтрационной способностью и полностью себя оправдали. За период с 1963 по 1967 год на дистанции уложено 379 асбестовых «подушек» протяжением 4309 погонных метров и

95 накладных асбестовых «рубашек» протяжением 28 265 погонных метров. Разработан и внедрен сетевой график врезки асбестовых «подушек» механизированным способом. В результате число пучицистых мест на дистанции уменьшилось, созданы более благоприятные условия для движения поездов и сокращения числа предупреждений об ограничении скорости движения поездов.

При первых положительных результатах была поставлена цель: полностью ликвидировать пучины в пределах дистанции, что и было сделано. Распространение опыта Пермской дистанции пути в пределах всего отделения позволило практически полностью ликвидировать пучины, протяжение которых составляло более 60 километров, и снять ограничения скорости движения поездов по этой причине.

В мастерских Пермской дистанции пути работала в эти годы группа талантливых рабочих — слесарей, токарей, электросварщиков. Своими силами они создавали приспособления для механизации трудоемких процессов и часто повторяющихся операций. Дистанцию посетил начальник Главного управления пути МПС А. Подпалый. Ему понравились изделия мастерских. Но рабочие-рационализаторы попросили дать им в помощь инженеров, так как им не хватало технических знаний. Вскоре пришел приказ из министерства о создании на дистанции опытно-конструкторского бюро.

В первые годы ОКБ возглавлял А. А. Булдаков, долгие годы после него во главе бюро стоял В. И. Дергоусов. Активная помощь ОКБ в творческой работе привела к значительному оживлению всей рационализаторской работы на дистанции. Если до создания ОКБ внедрялось 13—25 предложений в год, то в последующем внедряется более 100 предложений ежегодно. Наиболее активными членами ОКБ были токарь С. Ф. Невежин, начальник мастерских И. И. Венедиктов, слесарь и заслуженный рационализатор России Е. С. Красноперов, сменный мастер С. М. Волегов.

На дистанции, первой на дороге, своими силами был построен цех для ремонта снегоуборочной техники зимой, внедрена технология работы в одно «окно» двух шпалоподбивочных машин, механизирована выгрузка шпал за счет оборудования специального полувагона, изготовлен ряд приборов малой механизации.

Активный член ОКБ В. А. Максимов одним из первых на дистанции в совершенстве освоил новую снегоуборочную машину СМ-2, прибывшую на дистанцию в 1964 году, не счита-

ясь с личным временем, всегда присутствовал и принимал участие в профилактическом осмотре и ремонте, приобрел богатый опыт эксплуатации машины.

ОБЩЕСТВЕННАЯ ПОДДЕРЖКА ТВОРЧЕСТВА НОВАТОРОВ

Валет инженерно-технической мысли на отделении был бы невозможен без широкой общественной поддержки всех тружеников отделения. Вопросами технического творчества стали заниматься не только отдельные работники, но и творческие группы, бригады, — количество творческих бригад доходило до 150.

Была задействована постоянно действующая связь руководства отделения с коллективами: участие руководителей в рабочих собраниях цехов, предприятий, станций.

Создана организация шефов линейных станций. Шефы регулярно выезжали на свои станции с подробным разъяснением действий руководства отделения, помогая работникам станций лучше организовать свой труд, отдых и быт, оказывали практическую помощь в укреплении хозяйства станций. Шефами станций были руководящие работники отделения, старшие инженеры. Шефский коллектив регулярно снабжался свежей информацией о работе отделения.

Приказом начальника отделения в 1962 году было отмечено активное участие в проведении массово-политической и организационной работы на линейных станциях шефа станции Менделеево В. М. Баландина (заместитель начальника отдела движения), шефа станции Кузьма Л. Г. Гутермахера (помощник ревизора по безопасности движения), шефа станции Чикали Н. Н. Куликова (старший инженер БРИЗ), шефа станции Тулумбасы Я. А. Никулина (помощник ревизора по безопасности). На предприятиях активизировалась работа стенной печати. Замечательные газеты, насыщенные критикой и горячей информацией о работе цехов, бригад и людей, выпускались в вагонном депо Верецагино (редактор Г. А. Варанкин), в локомотивном депо Пермь II (редактор и фотограф И. И. Иванов).

С высокой эффективностью стали работать товарищеские суды, лучшие из них — в Пермской дистанции пути, под председательством А. С. Минеевой, и в локомотивном депо Пермь II, под руководством А. И. Радионова.

Вагонники отделения явились инициаторами в организации движения общественного контроля за безопасностью движения поездов. Работа общественных инспекторов по безопасности на ПТО Пермь-Сортировочная является примером для других предприятий. У истоков движения стоял осмотрщик вагонов Г. Ф. Чупин, который в 1964 году был избран председателем совета общественных инспекторов парка «Б» пункта технического осмотра вагонов станции Пермь-Сортировочная.

За 1965 год на ПТО были проведены 41 ночная проверка, 187 взаимных проверок. Выявлены ослабшая ступица колесной пары, трещина семи спиц колесного центра, обнаружена напрочь лопнувшая подрессорная балка. Четко организованная система работы командиров и общественности обеспечивала безопасность движения в вагонном хозяйстве на протяжении многих лет.

В 1963 году на станции Пермь II были созданы цеховые советы общественных инспекторов, которые регулярно проводили проверки безопасности движения поездов на станции, результаты проверок записывались в книги проверок, и их выполнение обобщалось на экранах, в стенной печати. Советом инспекторов в цехе движения долгие годы руководил А. Р. Чайковский, заместитель начальника станции.

Но были и другие, кто имел или не имел удостоверения общественного инспектора по безопасности движения поездов, но считал себя в душе ответственным за безопасность движения поездов, независимо от того, находился он на работе или же у него было свободное время.

Только за 1966 год на отделении 126 раз были предотвращены аварии, крушения и браки с тяжелыми последствиями. На станции Чайковская осмотрщик вагонов А. И. Анисимова, обливаясь мазутом, сумела закрыть наружный клапан сливного прибора цистерны в проходящем поезде. Машинист Г. А. Балугев и помощник машиниста Г. В. Цыганко остановили на башмаки самопроизвольно движущийся навстречу прибывающему поезду состав на станции Блочная. Машинист Ш. И. Дзадзамия, в нерабочее время находясь на посадочной площадке Железнодорожная, увидел, что хвостовая часть проходящего поезда идет в заторможенном состоянии. Он сообщил об этом по телефону дежурному по станции Курья. Оказалось, что поезд был отправлен с разъединенными в середине поезда рукавами. В. П. Зверев из Кунгурской дистанции пути за шесть месяцев 1966 года обнаружил 16 случаев излома рессор в проходящих поездах.

Намного интенсивней стали решаться задачи социального положения пермских железнодорожников. Развернулось строительство жилья хозяйственным способом, индивидуальных домов через застроечные кооперативы. В микрорайоне Заречный в Перми (остановочный пункт Железнодорожный) есть улицы индивидуальных домов, построенных в то время. Строились пятиэтажные дома — железнодорожники начали переселяться в отдельные квартиры из бараков и коммуналок. Были реконструированы пионерские лагеря, построен профилакторий отделения. За счет отделения строились корпуса железнодорожной больницы и закупалось оборудование, строились детские сады и школы для детей железнодорожников.

Работники станции Пермь II, как и других железнодорожных предприятий, до 1950 года проживали в основном в деревянных, неблагоустроенных домах, бараках, подвалах, вагонах, служебных помещениях и на частных квартирах. А уже в 1970 году в благоустроенных квартирах проживало 523 семьи.

В 1967 году работниками станции Пермь II было создано общество садоводов-любителей на 75 участках в районе станции Шабуничи. С 1965 года на берегу реки Сылва в живописном месте была организована база отдыха с отдельным домом и земельным участком.

Методы работы пермских железнодорожников были одобрены МПС и рекомендованы для распространения по всей сети дорог. Более 200 делегаций побывали в Перми, изучая опыт работы. Было проведено несколько сетевых школ по изучению работы отделения и отдельных предприятий отделения. В 1965 году отделение посетила болгарская делегация железнодорожников с целью изучения НОТ на отделении. В 1966 году отделение было участником Выставки достижений народного хозяйства СССР и было награждено Дипломом I степени. Была награждена группа новаторов отделения. Золотыми медалями ВДНХ награждены Б. В. Ряшко и М. Е. Дзадамия, серебряными медалями — И. В. Харланович и А. С. Ковалев, бронзовой медалью — главный инженер отделения Т. М. Шнейдер. Медалями ВДНХ награждена группа изобретателей и рационализаторов экспериментальных мастерских: Н. И. Пачес, Ю. В. Зайцев, Е. С. Бабушкин, Н. И. Левочкин, Б. А. Стопакевич.

Успехи отдельных предприятий отделения были отмечены присвоением звания Героя Социалистического Труда маши-

нисту паровоза Верещагинского паровозного депо Г. Г. Завьялову, бригадиру пути Пермской дистанции В. Д. Кузнецову, машинисту электровоза депо Пермь II М. Т. Балуюеву, составителю поездов станции Пермь II В. А. Павлову. Коллективу отделения и предприятиям много раз присуждались переходящие Красные знамена МПС и ЦК профсоюза железнодорожников.

² Гудок, 1965, 2 апреля, № 77, с. 1.

³ Гудок, 1965, 21 апреля, № 93, с. 3.

Наша служба совсем нелегка —
Днем и ночью ведем поезда.
Нас встречает рассвет.
Ранний утренний свет
Передаст нам от солнца привет.

Вот идешь ты усталый домой,
За тобою мальчишки гурьбой.
И поверь, что не зря
Провожают тебя,—
И они поведут поезда.

*Ты, мой друг машинист,
 не грусти,
Что твои серебрятся виски,—
Это снег тех полей,
Белый пух тополей,
Что остались уже позади.*

А. В. Губин, машинист-инструктор локомотивного депо Пермь II

Бесконечный путь развития и совершенствования (1970—1996)

НАРАЩИВАНИЕ МОЩНОСТЕЙ

В 70-е и 80-е годы стремительно развивается нефтедобыча на Тюменском севере. Пермь становится одним из центров переработки нефти, быстрыми темпами развиваются целлюлозно-бумажная промышленность и лесопереработка.

Под руководством начальника отделения В. М. Шубина, затем начальника отделения Т. М. Шнейдера проводятся большие работы по наращиванию мощностей для обеспечения возрастающих объемов перевозок грузов и пассажиров, и в основном эти работы производились за счет мобилизации внутренних резервов и концентрации финансовых и материальных средств на решающих участках перевозочного процесса.

Были построены вторые пути Левшино — Пермь-Сортировочная через плотину Камгэс с двухпутной автоблокировкой, устройствами электрической централизации на станциях Кабельная и Блочная.

Проведены работы по усилению контактной сети и повышению ее надежности. Заменены ртутные выпрямительные агрегаты на полупроводниковые. Первый кремниевый выпрямитель в Кунгурской дистанции электроснабжения был установлен на тяговой подстанции Кишерть. Намного улучшились условия труда, заметно повысилась надежность питания электроэнергией контактной сети. В последнее время и кремниевые выпрямители заменяются на более надежные выпрямители на вентилях высокого класса.

Совершенствовалось и другое технологическое оборудование энергетиков отделения — смонтирована и действует бесконтактная фидерная автоматика. Для более рационального расходования электроэнергии установлены пункты параллельного соединения, заменены высоковольтные многообъемные масляные выключатели. На всех тяговых подстанциях установлены третьи выпрямительные агрегаты. Для улучшения токосъема подвижным составом установлено бесконтактное регулирование в контактной сети на межподстанционных зонах.

Активное участие в техническом перевооружении в Кунгурской дистанции принимали старшие электромеханики

Д. С. Наумов, М. С. Бабушкин, начальник ремонтно-ревизионного цеха, ветеран войны Д. М. Сухарев, заместитель начальника дистанции, ветеран труда А. И. Ячменев.

Одновременно проводились работы по повышению надежности контактной сети. С увеличением веса поездов, повышением скоростей стали больше требования к контактной сети. Были подвешены вторые контактные провода, смонтированы усиливающие провода, для защиты контактной сети от блуждающих токов была оборудована диодная защита. Выполнены работы по замене секционных разъединителей, изоляторов на более надежные, внедрялись в эксплуатацию полимерные изоляторы.

В Кунгурской дистанции электроснабжения внедрены гарантийный метод обслуживания контактной сети, метод выдачи нормированного задания, повышающего производительность труда, кустовой метод обслуживания тяговых подстанций, позволяющий сократить эксплуатационный штат.

Весомый вклад в реконструкцию контактной сети внесли начальник района контактной сети станции Кукуштан, почетный железнодорожник Ю. И. Сухарев, руководитель бригады на станции Лек В. А. Пономарев.

В дистанции началась сплошная замена опор контактной сети и поддерживающих устройств. Под руководством заместителя начальника Кунгурской дистанции А. М. Гилева разработан технологический процесс модернизации контактной сети на перегоне Бахаревка — Пермь II. Под руководством начальника дистанции Е. Л. Кондакова проводятся работы по улучшению материально-технической базы, введены в эксплуатацию производственные и складские помещения. Несмотря на трудности с финансированием, продолжается строительство жилья, только на станции Шамары построено семь добротных жилых домов.

Под руководством начальника района контактной сети станции Левшино Пермской дистанции электроснабжения К. П. Кулакова проведена реконструкция энергохозяйства станций Блочная, Левшино, смонтированы линии резерва автоблокировки Левшино — Кабельная, Левшино — Пермь I, оказана большая помощь в монтаже продольного энергоснабжения на участке Пермь-Сортировочная — Чепца. К. П. Кулакову было присвоено звание «Лучший командир среднего звена Свердловской железной дороги». «Школа» Кулакова подготовила целое поколение контактников.

Под руководством начальника района контактной сети Дивья Пермской дистанции электроснабжения М. А. Филип-

пова производится работа по модернизации металлических опор с установкой их на новые фундаменты на участке Дивья — Кухтым. Уже установлено более 100 опор. За активную творческую работу М. А. Филиппову присвоено звание «Лучший рационализатор Свердловской железной дороги».

Одновременно с этим проводилась модернизация автоблокировки на главном ходу с уменьшением интервала движения поездов до шести минут.

Околоток на станции Вогулка под руководством электро-механика Кунгурской дистанции сигнализации и связи, заслуженного работника транспорта России А. В. Колокольников, один из первых перешел на гарантийный метод обслуживания устройств автоблокировки, произвел модернизацию электрической централизации с переводом стрелок на безбатарейное питание. На этом околотке постоянно проводятся школы передового опыта по содержанию устройств автоблокировки и электрической централизации. В 1983 году А. В. Колокольников был награжден именными часами начальника дороги за обнаружение остродефектного рельса с выколом головки рельса длиной 23 см на перегоне Вогулка — Шамары и принятие мер к остановке поезда.

А. А. Ярославцев, электромеханик Пермской дистанции сигнализации и связи, заслуженный работник транспорта России, делегат съезда железнодорожников в 1996 году, принимал активное участие во всех пусконаладочных работах при оборудовании устройствами автоблокировки и электрической централизации участка Левшино — Углеуральская и станции Пермь-Сортировочная. При его непосредственном участии введена в эксплуатацию диспетчерская централизация на Углеуральском участке.

С 1973 года на Пермской дистанции сигнализации и связи организовано диспетчерское руководство эксплуатационной работой. Два дежурных инженера дистанции работают в одну смену, круглосуточно дежурят инженеры связи. Диспетчеризация положительно сказалась на работе дистанции. Руководство дистанции освободилось от решения множества мелких оперативных вопросов, улучшился контроль за выполнением работ по обслуживанию устройств сигнализации и связи, сменные инженеры своевременно получают информацию от работников линии, контролируют выполнение работ по графикам технологического процесса. На дистанции действует единый график выполнения наиболее важных работ.

На Пермской дистанции сигнализации и связи при высокой загрузке производственного персонала постоянно идет поиск путей совершенствования технологии, сокращения затрат труда и повышения производительности.

Много лет успешно работает созданный на базе моторной электростанции вагон-лаборатория с оборудованием и приборами для мобильной проверки поездной радиосвязи, приборов по безопасности движения на локомотивах. Умельцами создан целый ряд интересных и полезных приборов, стендов и приспособлений, повышающих качество ремонта аппаратуры, надежность ее работы, облегчающих труд.

Активно участвуют в творческой работе в дистанции В. Г. Вшивков, его сын Александр и Ж. В. Шилов. Более 30 лет назад пришел электромонтером в дистанцию В. И. Дорогов. Освоив профессию на всех ступенях, он руководит крупным участком СЦБ со сложными современными устройствами. Кавалер ордена Трудового Красного Знамени, лауреат и медалист ВДНХ, один из активнейших рационализаторов, личным примером заряжает своих коллег на добрые дела. Его сыновья — Владислав и Иван — унаследовали дела своего отца.

На отделении много внимания уделяется совершенствованию техники и технологии, обеспечивающих безопасность движения поездов. Так, в Вережгинской дистанции сигнализации и связи с 1987 года началась полная замена аппаратуры ПОНАБ по контролю нагрева букс в поездах на более совершенную аппаратуру ДИСК-БКВЦ. Для обеспечения этой работы смонтирован целый ряд стендов для проверки, ремонта, настройки аппаратуры.

В 1991 году на дистанции пущена в эксплуатацию система АСКПС (автоматическая система контроля подвижного состава), позволяющая собирать информацию со всех подконтрольных поездов на участке. Система может определять предаварийный нагрев букс, и оператор поста заблаговременно информирует дежурных по станциям о состоянии буксы. Информация, собранная на электронно-вычислительной машине на центральном посту, позволяет анализировать работу аппаратуры ДИСК на длительное время. Намечается замена аппаратуры ДИСК на более совершенную ДИСК-2, где будет вестись контроль габаритов подвижного состава.

В 1995 году Вережгинской дистанцией сигнализации и связи на станциях Бородулино и Менделеево были установлены и пущены в опытную эксплуатацию устройства УКСП (устройства контроля схода подвижного состава),

которые позволяют определить наличие волочащихся предметов в подвижном составе.

За достижения в рационализации и совершенствовании производства десятки связистов поощрялись руководством отделения и дороги. Так, в 1996 году звание «Лучший молодой рационализатор» было присвоено старшему электромеханику Д. А. Бакулину и старшему электромеханику М. Л. Федосееву из Пермской дистанции сигнализации и связи.

НОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ ПЕРЕВОЗОК

Для совершенствования процесса перевозок на отделении использовался ряд оригинальных технологических приемов, в их числе:

- подключение станций Пермского узла для формирования дополнительных поездов и увеличения пропуска вагонопотока;

- перенос обработки части транзитных поездов со станций Пермь-Сортировочная на предузловые участковые станции;

- работа электровозов без захода в основное депо Пермь-Сортировочная за счет создания и использования экипировочных устройств в транзитном приемоотправочном парке;

- увеличение транзитности поездов за счет маршрутизации перевозок.

Инженерами В. В. Старевым, А. С. Ковалевым, М. В. Букаловым, А. И. Можелис разработано и внедрено предложение по рациональному распределению переработки вагонопотока в Пермском узле с использованием вспомогательной станции Кабельная. Внедрение этого предложения позволило сократить простой вагонов с переработкой по станциям Левшино и Кабельная, ликвидировать задержку поездов по неприему станцией Левшино.

Группой инженеров отделения — главный инженер отделения Т. М. Шнейдер, заместитель начальника отдела движения В. В. Старев, инженеры технологической группы В. Ф. Дерягина, Л. И. Колесникова, инженер грузового отдела Б. Гильмутдинова, заместитель начальника станции Осенцы С. И. Логвиновский — была разработана и внедрена новая прогрессивная система планирования и организации маршрутных перевозок наливных, лесных, строительных грузов по способу организации вагонопотоков. Система позволяет об-

разовать укрупненные грузопотоки из вагонов, загруженных всеми предприятиями, примыкающими к одной или нескольким станциям, расположенным на одном или двух смежных участках.

Пермское отделение является участником научно-технического сотрудничества Свердловской железной дороги с Уральским отделением научно-исследовательского института МПС и Уральским электромеханическим институтом инженеров железнодорожного транспорта. В числе выполненных работ проанализированы особенности работы станций для разработки системы оперативного текущего планирования, определены «узкие» места в работе станций Пермского узла, внедрены откорректированные технические указания по работе электровазов в зимних условиях.

Новые технологии работы, элементы автоматизации производства дают еще больше простора для творческой инициативы, добросовестной и ответственной работы. В отделении дороги, в большинстве случаев, лучших результатов удается добиваться единой смене под руководством дежурного по отделению Е. Ф. Сорокиной. И хотя график движения поездов твердый и работают в смене такие же люди, как и в других, но неравнодушное, ответственное, беспокойное отношение к своим обязанностям руководителя смены позволяет Е. Ф. Сорокиной, делегату съезда железнодорожников, добиваться лучших результатов в работе отделения в свою смену.

Значительно укреплено грузовое хозяйство отделения. Построены тупики для исправления коммерческих браков на станции Пермь-Сортировочная. Полностью реконструирована контейнерная площадка на станциях Верецагино, Менделеево, установлен более мощный кран, увеличена емкость площадки, и появилась возможность выгрузки тяжеловесных грузов.

На станции Блочная построен отделенческий механизированный двор, а с 1994 года в связи с закрытием грузового двора на станции Пермь II вся грузовая и коммерческая работа перенесена на грузовой двор станции Блочная.

С 1995 года для предприятий и частных лиц городов Пермь, Верецагино, Кунгур производится транспортно-экспедиционное обслуживание с доставкой грузов до складов грузополучателей автотранспортом дистанции, оказываются услуги по вывозу и погрузке домашних вещей с привлечением грузчиков дистанции. Доходы от такой коммерческой деятельности значительно возросли.

В последние годы в товарных конторах на участковых и линейных станциях отделения произведен капитальный ремонт и переоборудованы рабочие места с учетом современных эстетических требований.

Для работников механизированной дистанции погрузочно-разгрузочных работ построено бытовое помещение на станции Пермь I, на станции Кунгур — новые бытовые помещения с техническим кабинетом, сауной и комнатой отдыха, на станции Пермь II построена сауна, на станции Блочная — сауна с бассейном.

СТАНЦИИ...

На станции Пермь-Сортировочная была перекрыта проектная мощность сортировочной горки.

Под руководством начальника станции В. А. Парфенова было внедрено оперативное планирование поездной работы с расчетом поездообразования на электронно-вычислительной машине, внедрена технология отправления со станции двоянных поездов. Все стрелки горочной горловины оборудованы фотоэлектрическими устройствами для предотвращения перевода стрелок под вагонами. Смонтированы стрелки пневмопуть с дистанционным управлением, которая устранила необходимость прокладки трубопровода длиной 1000 метров. В парке «В» были установлены телетайпы и включены в схему, позволяющую вести одновременный прием информации в технической конторе и пункте проверки составов, расположенных в двух километрах от технической конторы. Установлена двухсторонняя радиосвязь расцепщиков на горбу горки с машинистами локомотивов, производящими надвиг составов.

Под руководством начальника станции В. В. Старева проведена работа по реконструкции и совершенствованию технологии работы станции — построены по два пути в парках приема и отправления, маршрутно-релейная централизация стрелок и сигналов. За счет децентрализованных источников финансирования завершены работы по механизации торможения вагонов на третьей тормозной позиции, тем самым был ликвидирован опасный труд башмачников-тормозильщиков, внедрена технология работы составителей поездов без помощников, с использованием переносных радиостанций.

На станции внедрена автоматическая система управления — сортировочная станция (АСУ — СС) — в полном объе-

ме на базе использования двух ЭВМ ЕС-1010, которая выдает на рабочие места таблицы поездообразования, размеченные телеграммы-натурки на поезда, прибывающие в расформирование, сортировочные листки, накопительную ведомость и натурные листы на готовые поезда.

В 1977 году коллектив станции был награжден переходящим Красным знаменем ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ с занесением на Всесоюзную Доску почета ВДНХ, а начальник станции В. В. Старев за активную рационализаторскую работу награжден бронзовой медалью ВДНХ.

В 1979 году на базе станции Пермь-Сортировочная проведена сетевая школа по внедрению передовых методов и автоматической системы управления (АСУ), а также дорожная школа по обмену опытом работы технических контор.

В последующие годы проведены значительные работы по реконструкции и совершенствованию технологии работы станции Пермь-Сортировочная: построены дополнительные пути в парках приема и отправления, в сортировочном парке и соединительный между парками «А» и «Б», создан пункт экипировки поездных электровозов в транзитном парке.

В. А. Карасев принимал активное участие в разработке и осуществлении предложений, направленных на совершенствование технологии работы станции. С его непосредственным участием все командные пункты были сконцентрированы на сортировочной горке, сдан в эксплуатацию объединенный пост электрической централизации, в котором сосредоточены рабочие места дежурных по станции парков «А» и «В», станционного диспетчера, технических контор парков приема и отправления, информационного и вычислительного центров. Вместо укладки вручную тормозных башмаков введены в действие устройства для закрепления составов (УЗС) с пультом управления на междупутье.

В 1989 году досрочно пущена первая очередь четной системы станции Пермь-Сортировочная со строительством парка прибытия из четырех путей, что дало возможность увеличить переработку на 22 поезда в сутки и создать условия для закрытия станции Свердловск-Сортировочный на модернизацию.

На станции внедрена автоматизированная система управления технологическими операциями: электронно-вычислительная машина рассчитывает, составляет и выдает технологические документы на экране дисплея или печатающего устройства, установленного на рабочих местах у станционного диспетчера, дежурного по горке, в технической конторе.

Начальник производственно-технического отдела — «технического мозга» станции — З. Н. Дидин принимал деятельное участие во внедрении на станции устройств для разъединения тормозных рукавов на подвижной части горки, совершенствовании технологии работы парка «Б» с задействованием автоматических башмаконакладывателей системы Пачеса — Бабушкина для закрепления вагонов с целью ликвидации тяжелых и трудоемких процессов. За участие в разработке задач автоматизированной системы управления станции, решаемых ЭВМ, разработку нормативно-справочной информации для ввода в ЭВМ З. Н. Дидин был награжден бронзовой медалью ВДНХ. Имеет 212 поощрений от руководства дороги, отделения дороги, станции. За время своей работы разработал и внедрил более 150 рационализаторских предложений.

Творческая жизнь производственно-технического отдела станции продолжается под руководством Т. И. Иванченко.

Станция Пермь-Сортировочная сегодня превратилась в одну из крупнейших на сети дорог России с высоким уровнем механизации и автоматизации производственных процессов. Обработка транзитных поездов производится в трех парках, два из которых расположены по обе стороны от сортировочного парка. С 1987 года сдан в эксплуатацию головной образец АСУ маршрутами движения на базе микро-ЭВМ типа СМ-1800. Горка оборудована тремя тормозными позициями, управляемыми с объединенного и исполнительного поста. Закрепление составов в парках приема, отправления осуществляется устройствами для закрепления составов типа УЗС-86Р.

По предложению начальника станции А. С. Бабия, инженеров И. С. Батина, А. Г. Дубоделова, М. П. Сабич, А. И. Каранова, в 1994 году проведена реконструкция парка «А» с изменением схемы путевого развития горловины и удлинением путей приема с 900 до 1300 метров, что позволило обеспечить пропуск длинносоставных поездов и повысить уровень безопасности движения поездов.

Сегодня станция Пермь-Сортировочная за 2,1 часа осваивает суточный объем работы, выполняемый сортировочной горкой в 1952 году.

На станции Пермь II построен совмещенный пост дежурного по парку и операторов поста централизации, что в значительной степени улучшило условия труда. Произведена реконструкция системы теплоснабжения вокзала станции Пермь II, построено багажное отделение, где операции меха-



Старинная карта Уральской горнозаводской железной дороги 1878 года.



В 1878 году была построена Уральская горнозаводская железная дорога для вывоза продукции горных заводов Урала к реке Каме от города Екатеринбурга через Нижний Тагил, Чусовскую до Перми. Вокзал станции Пермь.



Н. С. Островский — первый управляющий Уральской горнозаводской железной дороги.



МЫ, НИКОЛАЙ ВТОРОЙ,
ИМПЕРАТОРЪ И САМОДЕРЖЕЦЪ
ВСЕРОССИЙСКИЙ.

Московскій, Кіевскій, Волгодонскій, Новочеркасскій, Царъ Балтійскій, Царъ Астраханскій, Царъ Польскій, Царъ Сибирскій, Царъ Ахроміевъ Таврическій, Царъ Грузійскій, Государь Печорскій и Великія Князъ Смоленскій, Литовскій, Волынскій, Подольскій и Финляндскій, Князь Жезавіцкій, Люблинскій, Курляндскій и Земгалійскій, Самойловскій, Бѣлорусскій, Корельскій, Тверскій, Югорскій, Пермскій, Вятскій, Волгарскій и иныя; Государь и Великія Князъ Новогородъ вятскій дѣля, Черниговскій, Рязанскій, Новгородскій, Ростовскій, Ярославскій, Владимирскій, Удорскій, Олонецкій, Копельскій, Витебскій, Мстиславскій, и всѣхъ Сѣверныхъ странъ Поневисскій, и Государь, Императоръ, Кавказскій и Кабардинскій дѣля и области Арменскій, Черкесскій и Горскій, Князь и иныя; Высшій Государь и Обладатель Государь Туркестанскій, Исламскій, Персскій, Герцогъ Шазантъ-Голстинскій, Сормарскій, Датмарскій и Ольденбургскій, и прочія, и прочія.

МИНИСТРУ ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ

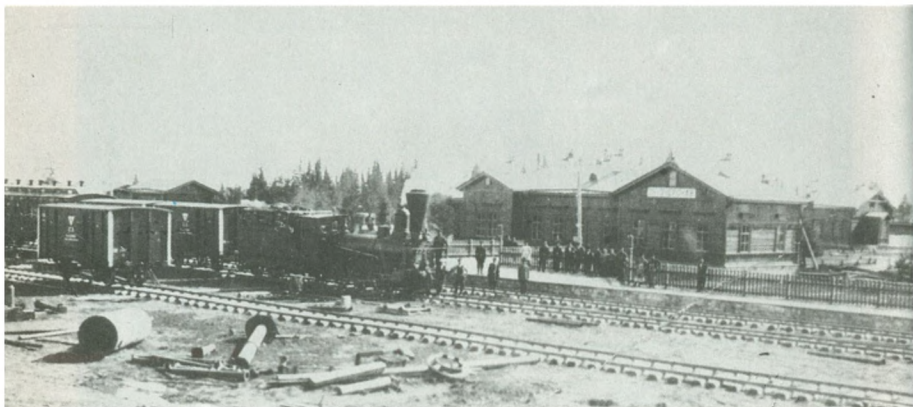
РАЗРЪШИВЪ ВЪ 17 ДЕНЬ МАЯ 1895 ГОДА СООРУЖЕНІЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЛІНІИ ОТЪ ГОРОДА ПЕРМИ ДО ПРИСТАНИ КОТЛАСЪ (НА РѢКЪ СѢВЕРНОЙ ДВІНѢ),
П О В Е Л Ъ В А Е М Ъ: 1) СДѢЛАТЬ НАДЛЕЖАЩЕЕ РАСПОРЯЖЕНІЕ КЪ ОТЧУЖДЕНІЮ И КЪ ВРЕМЕННОМУ НА ОСНОВАНІИ СТАТЕЙ 602—608 ЗАКОНОВЪ ГРАЖДАНСКИХЪ ЗАНЯТИЮ НЕОБХОДИМЫХЪ ДЛЯ СЕЙ ЦЕЛИ ЗЕМЕЛЬ; 2) ВЪ ВОЗНАГРАЖДЕНІЕ ВЛАДѢЛЬЦЕВЪ ИХЪ ПОСТУПИТЬ НА ОСНОВАНІИ СУЩЕСТВУЮЩИХЪ УЗАКОНЕНІЙ ОБЪ ИМУЩЕСТВАХЪ, ОТЧУЖДАЕМЫХЪ ИЛИ ВРЕМЕННО ЗАНИМАЕМЫХЪ ПО РАСПОРЯЖЕНІЮ ПРАВИТЕЛЬСТВА И 3) ПРИ НЕОБХОДИМОСТИ БЕЗЪОТЛАГАТЕЛЬНО ПРИСТУПИТЬ КЪ СТРОИТЕЛЬНЫМЪ РАБОТАМЪ, ЗАНИМАТЬ ОЗНАЧЕННЫЯ ЗЕМЛИ ВСЛѢДЪ ЗА СОВЕРШЕНІЕМЪ ОПИСИ ИХЪ, СЪ СОБЛЮДЕНІЕМЪ ПРАВИЛЪ, ИЗЛОЖЕННЫХЪ ВЪ СТАТЬЯХЪ 594 И 595 ЗАКОНОВЪ ГРАЖДАНСКИХЪ (С. 2 Ч. I СВОДА ЗАКОНОВЪ ГРАЖДАНСКИХЪ ИЗДАНИЕ 1887 ГОДА)

НА ПОДПИСНОМЪ СОБСТВЕННОЮ ЕГО ИМПЕРАТОРСКОЮ
ВЕЩЕЦВЪ РУБЮЮ ПОДПИСАНО: „НИКОЛАЙ“

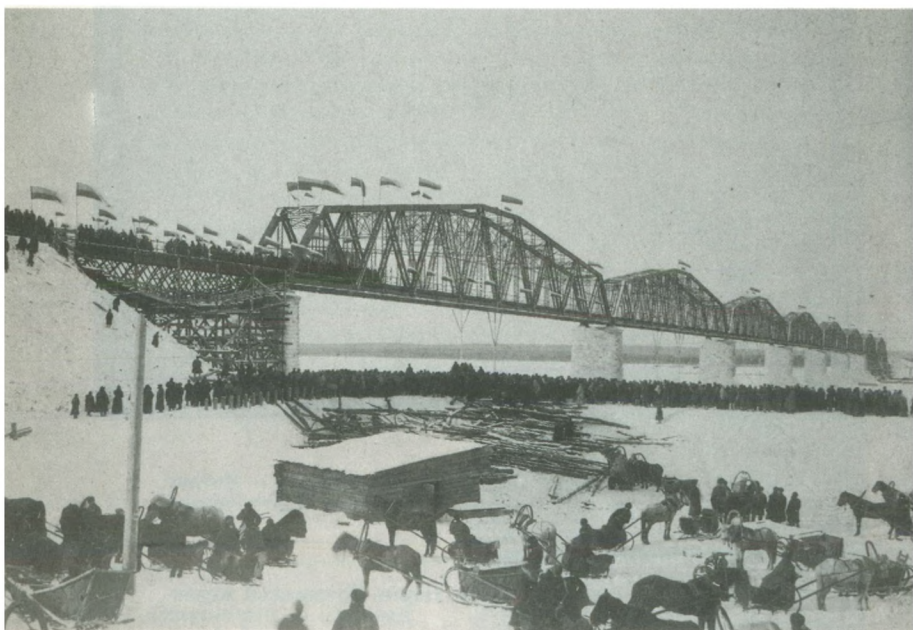
ВЪ ПЕТЕРБУРГѢ, 5 ІЮНЯ 1895 ГОДА.

В 1898 году построена железная дорога Пермь — Котлас для вывоза сибирского хлеба к северному порту Архангельск.

Царский указ о строительстве Пермь-Котласской железной дороги.



Первое здание станции Очерская, потом она стала называться станцией Вознесенская, станцией Верецагино.



27 января 1899 года торжественно открыт Камский железнодорожный мост в городе Перми.



Сразу за мостом в лесу, далеко от города Перми, был построен разъезд Займки.



Строительство линии Пермь I — Пермь II у дома Мешкова.



В 1909 году построена железнодорожная линия Пермь — Кунгур — Екатеринбург. На месте разъезда Займки была построена станция Пермь — Займки, затем вскоре переименованная в станцию Пермь II. Вокзал станции Пермь — Займки со стороны привокзальной площади.



Вокзал станции Пермь — Займки со стороны перрона горно-заводского направления.



Вокзал станции Кунгур.



**Начальник Пермской железной дороги в 20-е годы
А. И. Емшанов.**



Вокзал станции Пермь II в 30-е годы.



И. Ф. Никитин, бывший беспризорник, член детской трудовой коммуны имени Макаренко, в Пермской дистанции пути стал высококвалифицированным токарем.



Начальник паровозного депо Пермь П. Н. В. Мосяков во время Великой Отечественной войны ввел порядок, по которому все поступающие в ремонт и все отремонтированные паровозы осматривались начальником депо или его заместителем.



Репродукция картины самодеятельного художника, машиниста локомотивного депо Пермь-Сортировочная, фронтовика М. А. Малых.



Дежурный по станции Вере-
щагино М. С. Лобарев при об-
служивании прифронтовой же-
лезной дороги под Москвой в
составе Военно-эксплуатац-
ионного отделения спас желез-
нодорожный состав под бом-
бежкой. Был награжден орде-
ном «Знак Почета».

За боевой подвиг при взятии
города Николаева посмертно
присвоено звание Героя Совет-
ского Союза В. И. Бачурину,
бывшему кочегару паровоза де-
по Кунгур.



Первым начальником Пермского отделения Пермской железной дороги в 1946 году стал Б. И. Дресвянников.



Начальником Кунгурского отделения Пермской железной дороги был с 1946 года и до ликвидации отделения в 1955 году П. В. Евсюков.



Руководство Пермского отделения Пермской железной дороги в 1952 году. В центре — начальник Пермской железной дороги Д. Сутак и начальник Пермского отделения дороги В. И. Либерман.



Начальник Пермского отделения дороги А. А. Ануфриев.



Пригородные билетные кассы станции Пермь II в 50-е годы.



Составитель поездов станции Пермь II А. В. Усольцев — мастер формирования первого класса, один из лучших составителей Пермской железной дороги.



Знатный машинист паровоза, мастер вождения В. Г. Горланов и его помощник Н. Р. Камаев перед поездкой.



Машинист-инструктор электровозного депо Пермь П. И. Мыльников в инструктивной поездке с машинистом П. В. Лесниковым. «Школу» Мыльникова прошли сотни машинистов при освоении электровозов.



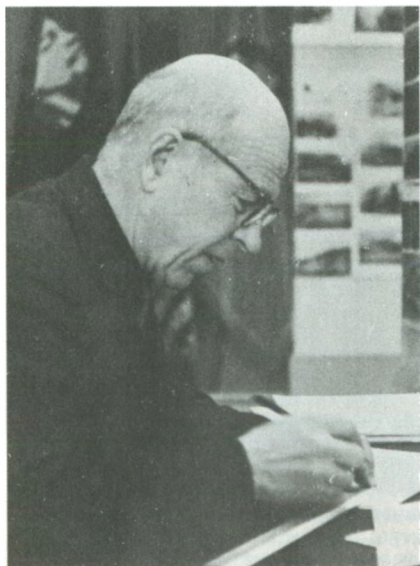
Пять братьев Каменских работали машинистами паровозов в депо Верещагино. Одному из них — Николаю Михайловичу — присвоено звание лауреата Сталинской премии за достигнутые успехи в работе.



В 1946 году связистами смонтирована высокочастотная телефонная аппаратура МЕ-8. Старший электромеханик Кунгурской дистанции сигнализации и связи А. И. Грошев контролирует работу аппаратуры.

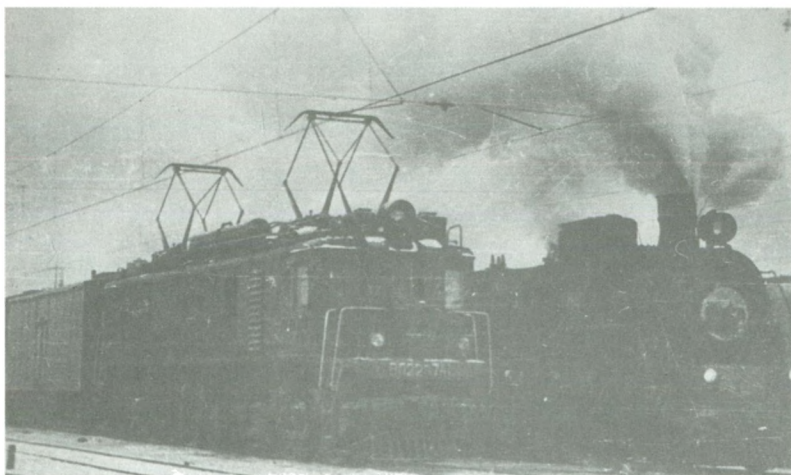


Машинисты экскаваторов А. Шевченко, Н. Бронников, В. Чирков на строительстве станции Пермь-Сортировочная. А. Шевченко — почетный железнодорожник, лучший экскаваторщик Министерства транспортного строительства (в центре).



Начальник технического бюро отделения А. М. Королев. В 60-е годы — создатель первого на Свердловской железной дороге музея локомотивного депо Пермь II.

A black and white photograph of a man in a dark uniform and cap standing on a sidewalk in front of a building. The building has a sign that reads "ОТЕЧЕСТВЕННЫЙ ДОМ НАУКИ И ТЕХНИКИ" and "ДО М. И. Д. ДО ДЕМОНСТРАЦИИ РАБОТ". A large bell is mounted on a post to the left of the man.



В 1963 году завершена электрификация отделения. На смену паровозам пришли электровозы.



Бригады строителей В. Я. Жолобова и Павлова на установке опор контактной сети на станции Пролетарская.



1963 год. Идет подготовка к включению первой стрелки горочной горловины в централизацию исполнительного поста.



1961 год. На станции Верецагино встречают первый электропоезд.



При строительстве железнодорожной линии Кизел — Пермь работники станции Боковая (на снимке) на общественных началах построили клуб.



Группа инициаторов разработки и внедрения Пермского метода эксплуатационной работы (слева направо): инженеры И. В. Харланович, М. К. Скумбин, Н. М. Гаврюшин, Б. В. Ряшко, А. В. Солонинин.



На смену ручным стрелкам пришла автоматика — и управление стрелками производится через маневровые колонки. У пульта — сигналист Л. А. Швецова.



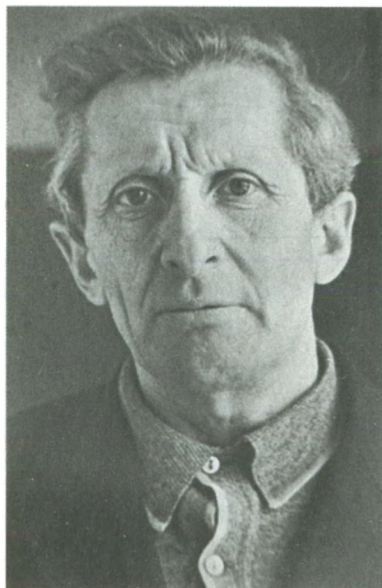
Технологическая группа отделения, созданная для разработки и внедрения научно обоснованных технологий работы грузовых станций (слева направо): инженеры А. П. Пьяных, Т. А. Дубейковская, Л. И. Рыбкина, К. В. Дегтярева, С. Т. Жабин.



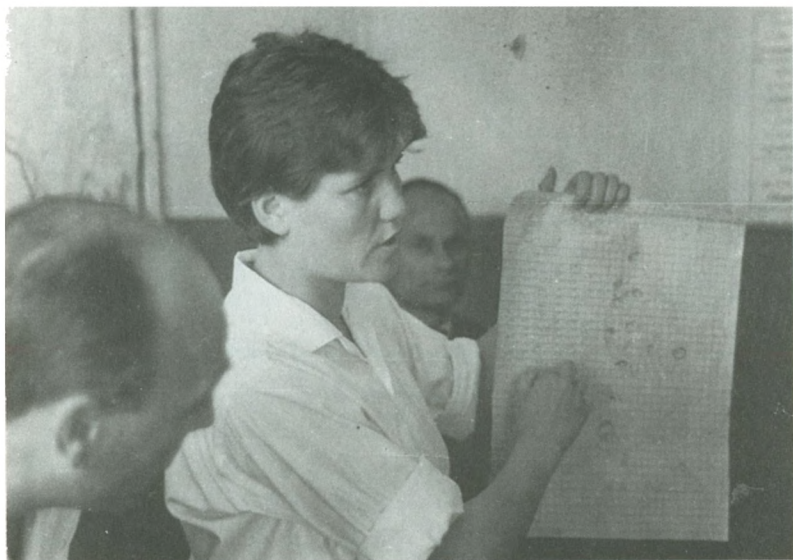
Во внедрении графической организации маневровой работы на станции Пермь II большую роль сыграл технический совет. Члены технического совета (слева направо): В. Т. Муштаев, Л. В. Назарова, В. М. Карпунин, Е. Б. Беляева, Н. И. Селезнева, И. В. Хетчиков, В. П. Король, А. С. Ковалев.



Диспетчеры отделения и станций горячо поддержали переход на шестичасовое планирование поездной работы, в их числе диспетчер В. Г. Голицын.



Значительную роль во внедрении всего нового сыграл начальник производственно-технического отдела станции Пермь-Сортировочная З. Н. Дидин.



Заведующая Информационным центром станции Пермь-Сортировочная Л. И. Кривенко — активный участник внедрения новой системы работы — рассказывает о составлении плана поездообразования.



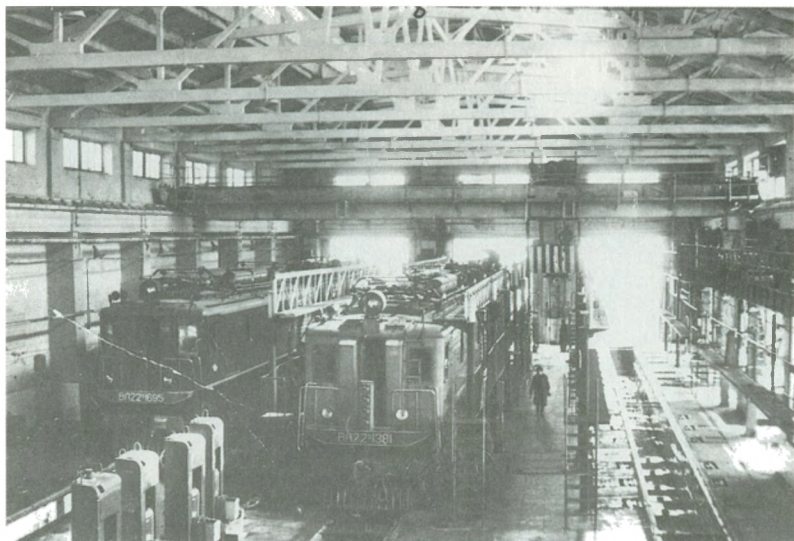
Репродукция картины самодельного художника, машиниста локомотивного депо Пермь-Сортировочная, фронтовика М. А. Малых.



**Начальник локомотивного депо Пермь II
М. Е. Дзадзамия.**



**Заслуженный рационализатор
РСФСР токарь локомотивного
депо Пермь II П. Г. Руденко.
Его гидравлический передвиж-
ной агрегат для ремонта ходо-
вой части электровоза положил
начало широкой механизации
работ в депо.**



В локомотивном депо Пермь II были созданы механизированные стойла для ремонта электровозов. Производительность труда на ремонте механической части возросла на 40 процентов, облегчен физический труд слесарей-ремонтников. Стойла экспонировались на ВДНХ.



Лауреат Сталинской премии Н. М. Каменских, Герой Социалистического Труда М. Т. Балуев и Герой Социалистического Труда Г. Г. Завьялов.

Ведущие инженеры, рационализаторы и изобретатели экспериментальных мастерских локомотивного депо Пермь II



В. Ю. Зайцев



Н. И. Левочкин



Б. А. Стопакевич



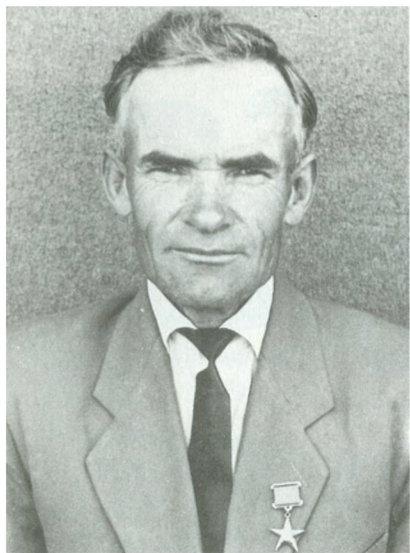
Е. С. Бабушкин



Инженер В. Н. Безумов из вагонного депо Верещагино вместе с экспериментальной бригадой оборудования и другими рационализаторами построили моечную машину для обмывки колесных пар, изготовили эстакаду по подаче колесных пар на текущий ремонт и другие приспособления.



Заслуженный рационализатор РСФСР начальник экспериментального вагонного депо Пермь П. Н. Н. Рылов.



Герой Социалистического Труда бригадир Пермской дистанции пути В. Д. Кузнецов.



Начальник Пермской дистанции пути Ю. Н. Кравченко — «доктор путейских наук» — в диспетчерской дистанции.



Для борьбы с пучинами земляного полотна в Пермской дистанции пути успешно применялся способ врезки асбестовых «подушек» и «рубашек».



Инженеры опытно-конструкторской группы Пермской дистанции пути В. В. Черногуз, Р. С. Бакланова, В. И. Дергоусов, В. И. Фролкова.



Заслуженный рационализатор
РСФСР слесарь Пермской дис-
танции пути Е. С. Краснопе-
ров — слесарь «милостью божи-
ей».



Группа рационализаторов цеха радио Верещагинской дистанции
сигнализации и связи (слева направо): Ю. М. Поздеев, В. В. Юдин,
В. Н. Песков, Г. И. Юдников, Б. Г. Сергеев.

Осмотрщик вагонов вагонного депо Пермь П Г. Ф. Чупин — один из зачинателей движения общественных инспекторов по безопасности движения поездов на отделении.



Совет общественных инспекторов парка «Г» вагонного депо Пермь П проверяет выполнение инспекторских замечаний, записанных в специальную книгу.



Активный общественный инспектор вагонного депо Верещагино Н. С. Шумков и председатель группы общественных инспекторов С. В. Куклин за проверкой во время перерыва в работе.



Общественные инспектора по безопасности движения поездов на станции Кабельная составитель поездов А. И. Батраков и таксировщик А. В. Мелешко за проверкой поезда.



Заседание местного комитета профсоюза станции Чайковская. Вторая слева — председатель комитета Е. А. Кунаева.



Стенгазета вагонного депо Верещагино «Вагонник» заняла призовое место по сети дорог. Главному редактору газеты Г. А. Варанкину вручается награда победителя.

Более 200 делегаций с других дорог изучали пермский метод эксплуатационной работы



Пояснения дает начальник отделения М. К. Скумбин.

На вопросы отвечают заместитель начальника отделения Б. В. Ряшко и начальник локомотивного отдела А. А. Болотов.





Общественный отдел кадров локомотивного депо Пермь II пытается разобраться в причинах увольнения из депо молодого рабочего.

25. II. 1965 год.

Българска железническа делегация
в състав от 6 човека на 24. II. 1965
г. II - нощта посетихме Локомотивно
депо - Пермь. На нас ни впечатли
особенно впечатлението на нашата орга-
низация на труда, високата квали-
фикация на работниците и профес-
ионистите, високата механизация на
всички производствени процеси и ролята на
машините и запорката на работата. Възхи-
тили сме от образователния ред и култура на
работниците и машинистите. Всичко видя-
хме от нас ни беше интересно и
впечатлило у нас в Н. Р. България.

В. Минин
Г. Минин
Г. Минин

Г. Минин
Г. Минин
Г. Минин

Запись болгарской железнодорожной делегации в Книге почетных гостей локомотивного депо Пермь II 24 ноября 1965 года.



На отделении дружно работают представители многих национальностей. На снимке работники вагонного депо Вережагино (слева направо): слесарь И. П. Мазунин — русский, электросварщик В. Шестаков — белорус, дефектоскопист Н. М. Балуева — коми-пермячка, заместитель начальника депо Е. М. Семенов — удмурт, бригадир В. Ф. Клименко — украинец.



Коллектив передового в Пермской дистанции электроснабжения района контактной сети Пермь-Сортировочная, возглавляемый ветераном электрификации, почетным железнодорожником П. П. Наумовым, перед выездом на «окно».



Наставник молодежи электромонтер тяговой подстанции Чайковская Ф. Ф. Михалев за регулировкой оборудования.



Электромеханики СЦБ станции Осенцы Кунгурской дистанции сигнализации и связи В. А. Левин и Е. Л. Ширяев при проверке напольных устройств СЦБ.

**Герой Социалистического Тру-
да составитель станции
Пермь П В. А. Павлов.**



**Руководитель движения поездов головной дежурный по станции
Пермь П Г. М. Бурский контролирует на пульте табло БМРЦ (блочной
маршрутно-релейной централизации) вход поезда в пределы пути
станции.**



Роспуском поездов с горки станции Пермь-Сортировочная руководит дежурный по горке В. Т. Чайников.



В 1977 году введен в эксплуатацию объединенный пост электрической централизации, в котором сосредоточены рабочие места дежурных по станции парков «А» и «В» станционного диспетчера, технических контор парков приема и отправления, Информационного и Вычислительного центров.



В 1987—1988 годы сдана в эксплуатацию автоматизированная система управления маршрутами движения. Дежурный по горке и оператор исполнительного поста № 2 переведены на объединенный пост. Во время роспуска состава стрелки переводятся автоматически.



В 1995 году пути парка «А», где по условиям профиля пути требуется закрепление составов тормозными бапмаками, оборудованы устройствами для закрепления составов марки УЗС-86.



На станции Вогулка встреча с работниками станции Шамары и разговор о совместной работе по обеспечению нормального продвижения поездов.



В 1990 году на областную Галерею трудовой славы была представлена ветеран труда, одна из лучших руководителей, начальник станции Оверята Л. Г. Веткина.

В течение многих лет экспериментальным цехом, затем дорожной лабораторией по механизации производственных процессов руководил Н. И. Пачес — рационализатор и изобретатель.



Е. А. Кодолову — машинисту, талантливому рационализатору, фронтовику — вручается награда в дни празднования 50-летия окончания Великой Отечественной войны 1941 — 1945 гг.



**Лучшие рационализаторы локомотивного депо Пермь-Сортировочная
отец и сын Дудины — Н. П. Дудин и В. Н. Дудин.**



**Мастер радиоцеха локомотивного депо Пермь-Сортировочная, лучший рационализатор Свердловской железной дороги за 1988 год
В. М. Берсенеv демонстрирует прибор для проверки блоков САУТ на электровозе и прибор для проверки датчиков контроля боксования.**



Все шесть братьев Летошневых, всю свою жизнь проработавшие машинистами, сфотографировались на чествовании семьи вместе с матерью.



Лауреаты областной премии имени трудовой династии Каменских за 1987 год сфотографировались вместе с Н. М. Каменских.



Первым начальником вагонного депо Пермь-Сортировочная стал инженер и изобретатель И. М. Оленчак.



В отделении был разработан и внедрен пермский метод капитального ремонта пути в восьмичасовые «окна» при максимальной концентрации технических, материальных и людских ресурсов до начала массовых летних пассажирских перевозок. Перед началом «окна».

В напряженный период работы (1969–1976 годы) коллектив отделения возглавлял начальник отделения В. М. Шубин.



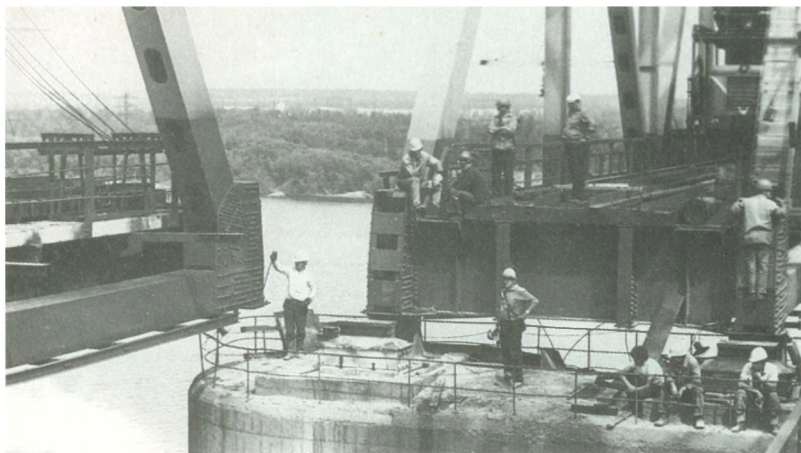
В период капитального ремонта пути напряженно работают руководители отделения и диспетчеры — нужно успеть по одному свободному пути пропустить весь поток поездов. Слева направо: начальник локомотивного отдела В. П. Коновалов, диспетчер А. К. Жуков, начальник отделения Т. М. Шнейдер, заместитель начальника отдела движения Л. В. Максимов, главный инженер отделения Б. И. Мацкевич.



Работает котлопункт — обед в горячую путевую страду.



Пропуск состыкованных поездов по одному пути во время капитального ремонта пути на участке Пермь — Кунгур.



В 1988 году были заменены пролетные строения железнодорожного моста через Каму в городе Перми, моста, построенного еще в 1899 году. Замена происходила без сокращения размеров движения поездов с использованием технологии капитального ремонта пути.



В 1995 году дорожным мастером Р. Г. Касимовым, старшим дорожным мастером И. Г. Смирновым и заместителем Пермской дистанции пути А. А. Васильевым разработана технология смены глухого пересечения, которая предусматривает блочную схему снятия и укладки с использованием стреловых кранов, комплекса путевых машин. Это дальнейшее развитие и совершенствование пермского метода капитального ремонта пути.



Начальник Пермского отделения дороги А. О. Богданович.



Автоматизация управления на отделении внедряется во все производства. В Пермь-Сортировочной дистанции гражданских сооружений внедрена система оперативного диспетчерского управления работой лифтов. Первой освоила новую профессию и работу оператора пульта управления О. В. Кокаровцева.



Начальник Пермского отделения дороги В. А. Парфенов на встрече с ветеранами в 50-летний юбилей Великой Отечественной войны.



**Бессменный инженер вычислительных машин машино-
счетной станции отделения
Н. Г. Котенко — талантливый
рационализатор, умелец и ор-
ганизатор.**



Делегаты съезда железнодорожников 1996 года от Пермского отделения дороги перед выездом в Москву.



СХЕМА

пригородного сообщения Пермского и Чусовского отделений Свердловской железной дороги



Схема пригородного сообщения Пермского и Чусовского отделений Свердловской железной дороги.



Автоматизированное рабочее место (АРМ) станционного технологического центра по обработке перевозочных документов станции Пермь-Сортировочная. За компьютером — оператор В. И. Богданова.



Ворота города — вокзал станции Пермь II.

низированы, оборудованы грузоподъемниками. На улице Крпсанова, 19, горожане и билетные кассиры получили просторное, светлое и уютное помещение — городские билетные кассы. В эти годы совершенствовалась технология взаимодействия смежников станции и порта Пермь, станции и автотранспортников, направленная на ускорение перевозки грузов. Внедрялась прогрессивная технология системы связи «Строп», гарантирующая безопасный и высокопроизводительный труд приемосдатчиков контейнерного отделения.

Вот как рассказала о положении дел на станции Пермь II в последние годы бывший начальник станции В. А. Козоров:

«В последние годы основное было направлено на внедрение новой техники. На вокзале — это автоматизация продажи билетов с использованием системы «Экспресс-2» в кассах суточной продажи билетов и в кассах предварительной продажи билетов. Автоматизированы справочные установки. Автоматизированное рабочее место установлено у диктора.

В грузовой работе созданы автоматизированные рабочие места у товарных кассиров (АРМ-ТБК), тем самым автоматизированы учет поступления и выдачи грузов, учет приема и отправления грузов. Убрали эти все книги, «талмуды», которые раньше вели кассиры. Все ввели в машину, все в памяти. В любой момент можно получить сведения об отправлении любого груза. Внедрялось все это усилиями нашего технолога А. И. Десятовой, тогдашней заведующей товарной конторой Н. Н. Москалевой и мной, начальником станции. Мы подключились к городу, со специалистами заключили договор, и они нам настроили аппаратуру, сделали и ввели программу. И эта программа работает вот уже четыре года.

В эксплуатационной работе мы работаем по той же технологии, которая была внедрена на Пермском отделении еще М. К. Скумбиным. Пытаемся поддерживать графиковое прибытие поездов, правда, размеры приема-отправления значительно упали, развоз грузов производится по графику.

А в последнее время, когда настигла нас рыночная экономика и железнодорожный транспорт в нее каким-то боком вошел, многое изменилось. Многие клиенты просто разрушились и появились новые, которые не имели технических средств, но они каким-то образом приспособились к тем, разрушенным, клиентам или работают на путях общего пользования. Мы для них разработали отдельную поскладочную технологию, заключили с ними договоры и получаем местные доходы.

Вот за счет этих местных доходов мы и ведем уже третий год реконструкцию вокзала. Все деньги, заработанные с клиентуры, мы вкладываем в вокзал.

Транзитный зал мы уже закончили, поставим только светильники, сиденья — и зал готов. Он весь у нас в мрамор взят, по-новому сделаны потолки. Сегодня мы занимаемся залом для элитных пассажиров. Там был пригородный зал, где стояли автоматические камеры хранения. Зал этот будет комфортабельный, с кондиционерами, со временем будет платным, таким, как в Екатеринбурге.

На расширение вокзала у нас есть разработанный проект. На привокзальной площади, где пригородные кассы и багажное отделение, на опорах должно стоять новое здание вокзала — билетно-кассовые операционные залы, а основная масса пассажиров после покупки билетов будет находиться в старом здании.

Проект нового вокзала тогда стоил три миллиона рублей. А сегодня материальных средств нет. Мы писали письмо в область, даже не на строительство, а на реконструкцию вокзала мы просили 8 миллиардов, но пока еще ничего не выделено. Ну кроме того, что они электропоезда для отделения закупили, а для вокзала — ничего.

Нам удалось за эти годы провести важнейшую работу — привели в нормальное состояние наши отделенные рабочие места. Это районы низовые — Береговой пост, Предпортовая, которые обслуживают участок порта, грузовой район Вилка. Ужасные там были помещения — деревянные, печное отопление.

Хозяйственным способом мы построили прекрасные кирпичные теплые стрелочные посты, двухэтажные посты электрической централизации с бытовыми помещениями, душевыми, раздевалками, комнатами приема пищи.

Мы чувствовали, что грузовой двор скоро умрет. И он действительно умер. Вся работа вынесена на станцию Блочная. И весь объем работы станции сосредоточился в парках Вилка и Предпортовая, на путях общего пользования. И мы поэтому развивали эти районы.

Кое-что даже строили. В парке Предпортовая построили девятый путь для отстоя вагонов за счет клиента».

На станции Кунгур под руководством начальника станции А. И. Можелис в 70-е годы была разработана и внедрена система работы станции по организации централизованной выгрузки и вывоза грузов для пяти сельских районов области.

Это привело к значительному ускорению оборота местного вагона и позволило коллективу выступить с предложением к руководству дороги на 1,3 часа снизить заданную норму простоя. В результате более 2000 вагонов было высвобождено под дополнительную погрузку народнохозяйственных грузов.

На станции были построены бытовые помещения для составительских бригад на 60 мест, построен двухэтажный пристрой к технической конторе, это позволило улучшить условия труда маневрового диспетчера, операторов станции и приемосдатчиков.

На станции Осенцы значительно увеличился объем грузовой работы, построены сортировочная горка, подгорочный парк, соединительные пути нефтеперерабатывающего завода, подъездные пути, здание поста электрической централизации, бытовой корпус. Разработана и внедрена новая прогрессивная технология работы станции.

ДОРОЖНАЯ ЛАБОРАТОРИЯ ПО МЕХАНИЗАЦИИ ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ ПРОЦЕССОВ

В начале 70-х годов руководством дороги было принято решение о строительстве нового здания экспериментальных мастерских, в 1979 году здание было введено в эксплуатацию. Мастерские были переименованы в дорожную технологическую лабораторию, которая затем приказом министра путей сообщения с 1983 года преобразована в дорожную лабораторию по механизации производственных процессов. На лабораторию возложены обязанности по внедрению станционной техники на сортировочных горках страны.

Возросшие объемы работы требовали коллективных форм разработок и совместных с заказчиком усилий при их изготовлении и внедрении в производство.

Были разработаны и внедрены в производство поточная линия по ремонту буксового узла электровоза, устройство для экипировки электровозов на путях станции Пермь-Сортировочная, комплекс механизмов и нестандартного оборудования для ремонта тепловозов в депо Тюмень и грузовых вагонов в депо Пермь-Сортировочная и другие.

Авторские свидетельства на изобретения получили инженеры лаборатории Н. И. Пачес, Ю. В. Зайцев, Е. С. Бабушкин.

Высокую оценку на Выставке достижений народного хозяйства страны получила серия башмаконакладывателей, ко-

торые трижды экспонировались на выставке и завоевали две серебряные и две бронзовые медали, а в 1974 году полуавтоматический башмаконакладыватель экспонировался в Москве на Международной выставке железнодорожников. Экспонировалась на ВДНХ поточно-механизированная линия по ремонту колесно-моторных блоков электровозов.

Лабораторией внедрена в производство передвижная звеноразборочная линия ПЗРЛ-125, разработано, внедрено и постоянно совершенствуется устройство для закрепления составов на станциях (УЗС).

В течение многих лет с начала организации во главе мастерских стоял изобретатель и рационализатор Н. И. Пачес. Более 80 его рационализаторских предложений и три из пяти изобретений нашли применение на предприятиях дороги, а изобретение «Полуавтоматический башмаконакладыватель для торможения вагонов» изготавливается серийно. С 1970 года и по настоящее время они интенсивно используются на многих станциях дорог страны, на станции Осенцы, на станции Пермь-Сортировочная.

Созданное в 1980—1983 годах совместно с инженером Е. С. Бабушкиным «Устройство для закрепления составов на станциях» не имеет аналогов в мировой практике. Госкомитетом по делам изобретений и открытий при Совете Министров СССР устройство признано изобретением. УЗС внедрены на станции Пермь-Сортировочная, на станции Свердловск-Сортировочный и получили высокую оценку участников сетевой школы движенцев.

Творческий вклад Н. И. Пачеса в развитие научно-технического прогресса на железнодорожном транспорте отмечен двумя серебряными и одной бронзовой медалями ВДНХ.

ПЕРМСКИЙ МЕТОД КАПИТАЛЬНОГО РЕМОНТА ПУТИ

В эти годы разработан и внедрен пермский метод капитального ремонта пути в восьмичасовые «окна» при максимальной концентрации технических, материальных и людских ресурсов с участием одновременно до четырех путевых машинных станций, дистанций пути, сигнализации и связи, энергетиков, применением машин тяжелого типа, переносных устройств двухсторонней автоблокировки и пропуском состыкованных поездов по свободному пути. Тщательная техническая и технологическая подготовка работ позво-

ляет проводить ремонт пути в сжатые сроки, без сокращения размеров движения и до начала массовых летних пассажирских перевозок.

Для организации и руководства работами по проведению капитального ремонта пути, правильного взаимодействия всех отделов создается штаб во главе с начальником отделения.

В подготовительный период выполняется огромная работа всеми службами.

Вагонники осматривают и ремонтируют путевые машины тяжелого типа, отбирают для оборудования под укладочные и разборочные поезда платформы. Для размещения рабочих путевых колонн выделяются классные вагоны. Для транспортировки рабочих к месту работы и обратно выделяются две секции электропоездов.

Связистами выполняются большие работы по оборудованию перегонов устройствами автоматической локомотивной сигнализации непрерывного действия (АЛСН).

Значительная работа по усилению контактной сети выполняется энергетиками.

Для работы с рабочими проездами на каждое «окно» из поездного и маневрового парков выделяются 14 локомотивов.

Разрабатывается график выезда ответственных руководителей на «окна». Накануне проведения первого «окна» и до окончания ремонта отделом движения выделяется заместитель старшего диспетчера по проведению капитального ремонта пути. На нем лежит вся ответственность за своевременное движение рабочих поездов до и после «окон». Долгие годы с этой работой успешно справлялся Ф. И. Лекомцев.

Накануне первого «окна» начальник отделения проводит селекторное совещание. В дальнейшем накануне «окон», то есть в понедельник и четверг, проводятся селекторные совещания, на которых идет разбор результатов работы прошлого и ставятся задачи по выполнению работ предстоящего «окна».

Наибольшая тяжесть в подготовке и проведении «окон» падает на путейцев отделения. По приказу начальника отделения выделяются рабочие дистанций пути в помощь для выполнения отделочных работ. Если капитальный ремонт проводится на Кунгурской дистанции, то ей оказывают помощь все дистанции, и т. д. Были годы, когда в помощь ПМС выделялось до 125 человек.

В разработке, внедрении и совершенствовании метода принимали активное участие начальник Пермской дистанции пути Ю. Н. Кравченко, начальники отделения В. М. Шубин и

Т. М. Шнейдер, начальник отдела пути С. В. Тормазов, сменивший его В. Ф. Скубак. При непосредственном участии начальника отдела пути В. Ф. Скубака в технологический процесс ремонта пути включены машины, позволяющие механизировать такую трудоемкую работу, как удаление загрязненного балласта. Цепочка путевых машин тяжелого типа, работающих на закрытом перегоне, пополнена дрезинами для приварки соединителей, осуществлена возможность выполнения в совмещенные с капитальным ремонтом пути «окна» смены пролетных строений мостов.

Весомый вклад в разработку и внедрение метода внесли работники отдела движения — инженеры Е. Н. Петропавловский, Ф. И. Леконцев, которые активно участвовали в разработке вариантных графиков пропуска вагонопотоков.

Метод был одобрен МПС. За разработку и внедрение новой технологии путевых работ награждены заместитель начальника отдела движения Л. В. Максимов, начальник путевой машинной станции 15 Г. П. Булашов, начальник ПМС-14 П. С. Евтушик, ревизор движения Н. С. Зезюлин, машинист тепловоза Н. К. Нежданов, монтер контактной сети Пермского участка энергоснабжения И. А. Чечкин.

С каждым годом происходит совершенствование организации капитального ремонта пути. Одновременно с выполнением капитального ремонта пути выполняются работы в совмещенные «окна» сопутствующих работ путейцами, энергетиками, связистами, строителями. Вместе с основной работой по капитальному ремонту пути утверждается и план сопутствующих работ, по смене стрелок, приварочных рельсовых соединителей, ремонту контактной сети и т. д.

Первые проводимые капитальные ремонты пути особенно не волновали путейцев в отношении толщины слоя балласта под шпалой. Считалось даже, что чем его больше, тем лучше. Увеличенная толщина асбестового балласта позволила ликвидировать один из главных пороков земляного полотна и балластного слоя — неравномерное вспучивание. Но в отдельных местах толщина асбестового балласта достигала одного метра. Это создало перегрузку земляного полотна насыпей. Высота контактного провода на всем протяжении стала меньше допустимой. Появился еще один недостаток — засоленность пути главного хода на участке Пермь — Чайковская.

Поэтому с 1978 года в работы была включена почти сплошная вырезка балласта вручную. Не поднимать же сплошь опоры контактной сети. Новаторами Пермского отделения бы-

ла предложена механизированная вырезка балласта двумя автогрейдером. Применили бульдозер с косым ножом и один автогрейдер с нарощенным отвальным ножом. За счет умелых действий ПМС-14 укладка пути не уменьшилась, а даже увеличилась. По этому методу в 1979 году стала работать вся Свердловская железная дорога.

В 1988 году были заменены пролетные строения железнодорожного моста через Каму в городе Перми, построенного еще в 1899 году. Замена происходила без сокращения размеров движения поездов, с использованием технологии капитального ремонта пути.

Проект реконструкции был разработан Московским институтом «Гипротранспуть». Замена мостовых строений производилась путем наводки на плаву пролетных строений, смонтированных на берегу на спецплощадке. Смонтированные фермы моста доставлялись к пролету на понтонах и поднимались на высоту 17—20 метров.

Начальник района контактной сети Пермской дистанции электроснабжения П. Ф. Никитин принимал активное участие в разработке технологии работ по смене мостовых ферм через Каму и умело руководил бригадой контактников, что позволило значительно сократить время замены ферм и простой поездов.

Деятельное участие в решении вопросов, связанных с обеспечением работ по смене пролетных строений моста через Каму, оказанием помощи мостопоезду во время «окон», принимали начальник отделения А. О. Богданович, заместитель начальника отделения В. А. Тетенев, начальник отдела пути Н. Л. Ерофалов. По окончании работ Министерство путей сообщения поощрило группу рабочих и мастеров. В их числе работники Пермской дистанции пути — слесари Б. Н. Драничников, А. П. Овчинников, Б. Е. Красноперов, бригадиры М. П. Петров и Н. П. Решетников, дорожный мастер С. М. Грахов.

Та же технология была применена и при проведении работ по смене искусственных сооружений — мостов и труб — на линии. Как это происходило, рассказал бывший главный инженер Верецагинской дистанции пути П. Д. Ефремов:

«На первых порах, особенно на направлении Чайковская — Нытва, были деревянные трубы, деревянные мосты. Постепенно, начиная с 70-х годов, эти мосты мы начали менять. Правда, не своими силами, — силами мостоотряда. Сей-

час у нас на Нытвенском направлении мостов во временном исполнении нет.

Было довольно много аварийных сооружений по главному направлению Киров — Пермь. Сначала нам помогали мостоотряды, мостопоезда. Но нам управлением дороги в лице Б. Ф. Тогунова было сказано: «Вы что, мужики, долго собираетесь ехать на плечах мостопоездов? Давайте-ка, беритесь сами». Попробовали первый мостик — получилось. И таким образом на главном направлении сейчас у нас все пролетные строения железобетонные.

Всегда боишься браться за новое дело. С боязнью берешься. На первое «окно» поехали с мостовым мастером О. Н. Афонасьевым. Запоремся — так запоремся, ну получим синяков. А делали мы с ним так. В кабинете начинали проигрывать все «окно»: взял... приготовил... лежит там... людей оттуда... кто бригадир... кто сигналисты... кто выезжает... заявки... А если вдруг не будет выходить старое пролетное строение, что будем делать? Вот такой вариант первый. Есть и второй вариант. Вот так и играли где-то часа два.

Прямо через диспетчера дистанции по селектору договаривались с дорожными мастерами. Подсказывали, что брать с собой из инструментов, будет или нет котлопункт. Нет котлопункта — берут с собой побольше продуктов. В отделение дороги, к заместителю начальника отделения В. И. Яковлеву, на согласование обычно выезжал я.

Таких, чтоб грубых задержек «окон», не было. Расчетное «окно» было пятичасовое. Мы заканчивали в пределах трех с половиной-четырёх часов, ну, правда, не без спотыканья.

Люди у нас на дистанции понимающие, отзывчивые. С этим народом можно ворочать горы. Расскажи все подробно бригадирам, которые потом уже расскажут монтерам пути. Особенно при выполнении крупных работ. Если ты сам с народом, показываешь образцы работы, бегаешь, копошишься, народ понимает и народ пойдет за тобой. Иногда встряхнуть надо. Анекдотик рассказать, какую-нибудь безделушку.

На большие «окна» я предпочитал брать околотки с Удмуртии. Обычно с Чепецкого, Кезского, Кабалутского, Кузьминского околотков, вплоть до Бородулинского и Субботницкого. Они работали до пота.

Из дорожных мастеров нравилась мне работа дорожного мастера третьего околотка, Кабалутского, В. М. Серебренникова. Когда была беда у нас на Бородулинских насыпях, я не знаю, как выдерживал дорожный мастер В. М. Федосеев, несмотря на то, что там было организовано круглосуточное де-

журство из числа бригадиров пути. Если бы не В. М. Федосеев, если бы не был он там ночами, — наверняка нажили бы беду. Большая ему благодарность».

Возросшая интенсивность движения поездов не только значительно увеличила объемы работ по текущему содержанию пути, но в отдельных случаях сделала невозможным их выполнение в короткие интервалы времени между поездами. Путевые бригады, вынужденные большую часть времени простаивать из-за пропуска поездов, не успевали выполнить необходимый объем работы. На Пермской дистанции пути был предложен переход от механизированного к машинному способу работ в технологические «окна», предусмотренные графиком движения поездов. Авторы разработки — заместитель начальника дистанции А. А. Васильев и главный инженер В. Л. Семенин.

Впервые в 1990 году дистанции были предоставлены 4—5-часовые «окна» для работы комплекса путевых машин на текущем содержании пути под прикрытием «окоп» по капитальному ремонту пути. Для пропуска поездов в разных направлениях соседний путь оборудовался двухсторонней автоблокировкой, и движение поездов неправильного направления осуществлялось по АЛСН — автоматической локомотивной сигнализации непрерывного действия.

Решение о предоставлении «окоп» было принято на техническом совете по подготовке к летне-путевым работам при начальнике Свердловской железной дороги. Был утвержден график работы комплекса машин по вторникам и пятницам каждой недели. Были проанализированы результаты осеннего осмотра пути, проведен анализ путеизмерительных лент, произведен тщательный визуальный осмотр линии железнодорожного пути. На дистанции неоднократно проводилась техническая учеба со старшими дорожными мастерами и техниками-технологами по содержанию кривых участков пути. Абсолютное большинство техников-технологов освоили расчет кривых на счетах инженера А. А. Булдакова.

За сутки до начала работ разрабатывался график производства работ в «окно», согласовывалась последовательность следования хозяйственных поездов на перегон с заместителем старшего диспетчера по капитальным работам отделения дороги, проведение работ согласовывалось с дистанцией электроснабжения, с дистанцией сигнализации и связи, уточнялись кандидатуры руководителей работ на хозяйственные поезда.

В каждое 5-часовое «окно» выходит цепочка машин:

- подрезчик по вырезке загрязненного балласта, изготовленный силами дистанции на раме цистерны,

- снегоуборочная машина СМ-2 для уборки грязи, оснащенная вентиляторами на хвостовом вагоне, с помощью струи сжатого воздуха полностью удаляет засорители из-под подшвы рельсов,

- рихтовщик Р-2000 производит выправку прямых участков пути способом рихтовки по радиолучу, проводит выправку кривых участков пути по расчету, выполненному накануне «окна»,

- машины ВПРС-500 и МСП для смены стрелочных переводов в горловинах станций,

- ВПР-02 производит заправку пути,

- дрезина по приварке соединителей,

- краны по сборке рельсов,

- машина ЗУБ по уборке грунта в выемках,

- машина РОМ, машина БУМ, дрезины дистанции электроснабжения и другие машины (по необходимости).

После того как километры отработают комплексом путевых машин, для отделки балластной призмы, добивки костылей, пополнения противоугонов приступает к работе бригада монтеров пути из 8—10 человек.

Метод механизации монотонной, трудоемкой, больше объемной и малоквалифицированной, работы по подрезке пути значительно улучшил условия труда, поднял престиж рабочего-путейца, так как вытесняет традиционное орудие труда — совковую лопату. Улучшилось качество работ. Анализ балльности пути показал, что после работы комплекса путевых машин балльность уменьшилась в 1,7 раза.

С 1988 года в Пермской дистанции пути применяется механизированная смена стрелочных переводов. Сменено более 150 стрелочных переводов. Работа производится в совмещенные «окна» при производстве работ по ремонту пути. В работе применяются машины для смены стрелочных переводов, кран восстановительного поезда, укладочные и стреловые краны — и это сокращает продолжительность «окон» и повышает качество работ.

В 1995 году дорожным мастером Р. Г. Касимовым, старшим дорожным мастером И. Г. Смирновым и заместителем дистанции А. А. Васильевым разработана технология смены глухого пересечения, которая предусматривает блочную схему снятия и укладки с использованием стреловых кранов, комплекса путевых машин. В результате сокращена про-

должительность «окна» для производства работ с 17 до 10 часов, значительно улучшено качество работ.

В путевом хозяйстве в эти годы были приняты коренные меры по улучшению жилищно-бытовых условий. Ликвидированы казармы, одиночные путевые домики по всей линии перевезены на станции, строились путевые городки под названием «образцовые околотки».

На Пермской дистанции пути построены газифицированные путевые городки, квартиры телефонизированы. Строятся на околотках и многоквартирные дома. Более 300 работников дистанции ежегодно отдыхают на базе дистанции.

Для путевых бригад построены пункты обогрева, совмещенные с кладовыми бригадира пути и с установкой динамиков для прослушивания селекторных совещаний дистанции, построены красные уголки и бытовые помещения. Посты монтеров пути по очистке централизованных стрелок оборудованы электроводяным отоплением. Построены гаражи для путеремонтных автомашин на околотках. Все это позволило значительно снизить текучесть кадров на дистанции.

Авторитетом среди работников дистанции пути пользуются наставники, кадровые рабочие, обладающие высоким мастерством. В развитие наставничества внесли большой вклад наставники-бригадиры пути дистанции: А. П. Иванов — с 8-го околотка станции Мулянка, В. Р. Мясников — с 4-го околотка станции Пермь-Сортировочная, С. М. Фадеев — со 2-го околотка станции Оверята. Путь и путевое хозяйство у этих бригадиров содержатся всегда в хорошем и отличном состоянии. В своей работе они руководствуются передовыми методами труда. Всем им присвоено звание «Бригадир первого класса».

«КТО ХОЧЕТ ДЕЛАТЬ ДЕЛО — ИЩЕТ СРЕДСТВА, КТО НЕ ХОЧЕТ — ИЩЕТ ПРИЧИНУ»

В 1973 году с прощальным гудком ушел последний маневровый паровоз.

Освоены новые серии электровозов. На смену электровозам ВЛ-22м пришли новые электровозы постоянного тока для сложного профиля пути ВЛ-11, электровозы для пассажирских поездов ЧС-2, пригородные электрички серий ЭР-1, ЭР-2.

Локомотивное депо Пермь II продолжало осваивать новые виды работ. С 1975 года стало проводить подъемочный ремонт новых серий электричек. В 1977 году был построен цех периодического ремонта для мотор-вагонных секций (электри-

чек), с 1989 года освоен подъемочный ремонт электровозов ЧС-2. Коллектив депо в 1973 году был участником ВДНХ.

Для обучения и повышения квалификации машинистов в 1974 году бригадой во главе с Е. А. Кодоловым в депо был смонтирован тренажер для локомотивных бригад с действующими схемами электровоза ВЛ-22. Не хватало деталей, аппаратуры. Тренажер собирали по крупницам из списанных деталей и аппаратов электровозов, но бригада, которую возглавил Е. А. Кодолов, в короткий срок смонтировала действующую и световую схему электровоза. Это был первый тренажер на Свердловской железной дороге, и он стал главным пособием в изучении конструкции электровоза.

В 1976 году локомотивное депо Пермь как базовое предприятие направило Е. А. Кодолова на монтаж тренажера-лаборатории в подшефное техническое училище г. Верещагино. Монтаж тренажера был завершен за 5 месяцев, при этом установлено все оборудование электровоза ВЛ-22 с действующими схемами. На базе этой лаборатории в техническом училище открыты годовые и двухгодичные курсы машинистов электровозов. Совершенная действующая схема тренажера на электронике, натуральная работающая аппаратура и оборудование с пультом для создания искусственных неисправностей в схемах явились значительным вкладом для качественной подготовки машинистов и помощников машинистов железнодорожного транспорта.

Машинист П. А. Кириченко одним из первых перешел на саморасшифровку лент скоростемеров, принял активное участие в переводе горочных электровозов на работу в одно лицо. За счет личного времени проводил техническую учебу с машинистами электровоза в своей колонне.

Машинист И. В. Кузнецов и его помощник О. Б. Лимонов заметили в хвостовой части встречного поезда искрение и выброс снега из-под колес. Машинист немедленно взял трубку поездной радиосвязи и вышел в эфир с тревожным сообщением. Поезд был остановлен, и было обнаружено, что одна колесная пара вагона стоит не на рельсе, а рядом с рельсом. Было предотвращено возможное крушение поезда. Начальником отделения бригада была поощрена, а И. В. Кузнецову выделена трехкомнатная квартира.

В. М. Алеев — машинист-инструктор тепловозных локомотивных бригад внес 6 рацпредложений в течение 5 лет, в их числе «Реостатное торможение на тепловозе ТЭМ-2». Колонна под его руководством систематически экономит дизельное топливо, локомотивные бригады не имеют брака в

работе. За годы работы подготовил более 140 человек для сдачи на права управления тепловозом. В. М. Алееву присвоено звание «Заслуженный машинист-инструктор».

Е. Я. Мальцев, машинист-инструктор в локомотивном депо Пермь, прошел путь до машиниста 1-го класса, председателя совета колонны локомотивных бригад пассажирского движения, лауреата премии имени династии Каменских. Е. Я. Мальцев — машинист-наставник в лучшем значении этого понятия. В 1996 году награжден министром путей сообщения именными часами.

В. С. Попов прошел путь от машиниста паровоза, машиниста электровоза, мотор-вагонной секции (электрички), в совершенстве овладел искусством управления локомотивом, затем стал машинистом-инструктором по тормозам. Разработал памятку «100 ответов и вопросов по тормозам». Пользуется громадным авторитетом среди локомотивных бригад.

В. Е. Шарапов, одним из первых успешно освоил электровоз ЧС-2, написал памятку для локомотивных бригад по устранению неисправностей на этом, еще не освоенном в то время электровозе и придумал переносный микроконтролер на случай выхода из строя основного контролера.

В 1977 году локомотивное депо Пермь II было разделено на два самостоятельных предприятия: пассажирское локомотивное депо Пермь II и грузовое локомотивное депо Пермь-Сортировочная.

В момент организации локомотивного депо Пермь-Сортировочная начали поступать электровозы ВЛ-11. Ремонтная база у вновь созданного депо была невелика: 3 канавы ПТО и 3 стойла для ремонта электровозов ВЛ-22м. На этих стойлах и осваивался ремонт электровозов ВЛ-11. Ремонтным цехам не хватало опыта, не хватало приспособлений, стойл для ремонта.

За 1986—1987 гг. был выстроен и сдан в эксплуатацию новый цех периодического ремонта электровозов ВЛ-11 с вспомогательными мастерскими, внедрены механизированная заправка подшипников, технология ремонта гидравлических гасителей колебаний с использованием диаграммного стенда.

Бригада экспериментального цеха депо под руководством Е. И. Аверкова, с участием Н. С. Бурылова, А. И. Сунцева и других, создала и запустила в работу моечные установки деталей электровозов и аккумуляторных батарей. В 1992 году бригада активно участвовала в работах по монтажу и внедрению на одном из электровозов ВЛ-22м системы рельсосмаз-

вания по разработке ВНИИЖТ для решения проблемы бокового износа гребня колесных пар. Метод оказался эффективным, и позднее в депо были оборудованы еще два таких же электровоза: один — для работы на Пермском, другой — для работы на Свердловском отделениях.

В цехе ремонта в 1993 году внедрены реечные скатоподъемники, что существенно снизило затраты времени на перекатку колесно-моторных блоков, оборудована линия по ремонту автосцепок СА-3, которые раньше ремонтировались в вагонном депо Пермь-Сортировочная. В 1995 году внедрены автоматизированный комплекс и технология диагностики низковольтных цепей управления электровозов ВЛ-11 с применением электронных паспортов.

В депо постоянно не хватает механизированных стойл для проведения ТО-3 электровозам ВЛ-11. На строительство нового цеха нет средств. Руководство депо нашло выход из положения и решает эту проблему своими силами: расширены тракционные пути за счет электрификации ранее мало используемых путей склада топлива, две канавы депо удлиняются — на этих канавах и будет производиться профилактический осмотр ТО-3 электровозам ВЛ-11. Цех сделан теплым, механизированным, отвечающим требованиям охраны труда и техники безопасности.

С 1990 года парк электровозов ВЛ-11 оборудуется системой автоматического управления торможением поезда (САУТ) — по разработке Уральского отделения ВНИИЖТ. Система позволяет повысить безопасность движения, участковую скорость, увеличить обращение электровозов. Сегодня разработчики усовершенствовали систему, и созданный в депо цех САУТ переоборудует первоначальную систему САУТ-У на системы САУТ-МП и САУТ-Ц с использованием синтезатора речи.

Локомотивным бригадам с начала эксплуатации ВЛ-11 не хватало навыков грамотного, рационального умения водить поезда новой серии. Для изучения конструкции новой серии электровоза были организованы постоянно действующие курсы для локомотивных бригад и работников ремонтных цехов, построены и сданы в эксплуатацию два технических кабинета, три учебных класса. Срок подготовки машинистов удалось сократить до полутора лет.

Под руководством начальника депо Н. Д. Скляренко, главного инженера А. И. Алексева сервисной группой Тбилисского электровозостроительного завода с участием работников депо в 1982—1983 гг. был смонтирован тренажер электро-

воза ВЛ-11. Сегодня совершенствование опыта вождения поездов отрабатывается также и на тренажере с использованием компьютера.

Совершенствуются методы подбора и обучения кадров локомотивных бригад также путем внедрения установок «Фильтр» и «Гомеостат» с целью профессионального отбора и психологической совместимости локомотивной бригады.

Одним из руководителей школы передового опыта является машинист 2-го класса Н. А. Кораблев. Он сам только в 1993 году сэкономил 210 тысяч киловатт-часов электроэнергии, имеет хороший опыт вождения длинносоставных и тяжеловесных поездов, ежегодно помогает нескольким молодым машинистам осваивать профессию машиниста. Награжден знаком «Почетному железнодорожнику» за предотвращение крушения поездов на станции Кабалут, когда благодаря знаниям и интуиции остановил грузовой поезд при приеме по зеленому на занятый пассажирским поездом путь.

Много лет коллективом депо руководил Н. Д. Складенко, в кабинете которого висел плакат «Кто хочет делать дело — ищет средства, кто не хочет — ищет причину». Под его руководством силами работников депо были построены и введены в эксплуатацию: строительно-хозяйственный цех, помещения для хранения материалов, спецодежды, гараж на три бокса, помещение химчистки спецодежды, душевые помещения для локомотивных бригад. В ремонтных цехах застеклены двери, цеха светлые, цветы, в бытовках полированная мебель, на стенах живописные полотна самодеятельного художника, фронтовика, машиниста электровоза М. А. Малых.

Продолжается строительство жилья хозспособом. Депо имеет два общежития, теплицу, столовую, куда и гостей не стыдно привести, построен спорткомплекс — сауна с бассейном, большой спортзал.

Среди машинистов престижным было соревнование за звание лауреата областной премии имени рабочей династии Каменских. Среди лауреатов премии машинисты С. Н. Груздев, Ф. Е. Федосеев и слесарь В. Ф. Политов из локомотивного депо Пермь-Сортировочная, машинист А. Ф. Мазунин из локомотивного депо Пермь II, дважды присваивалось звание машинисту депо Пермь II Б. Г. Варанкину.

Звание «Лучший молодой рационализатор» Свердловской железной дороги в 1996 году было присвоено бригадиру локомотивного депо Пермь-Сортировочная Д. К. Тарасову, инженеру того же депо А. М. Пидяшеву, звание «Лучший рациона-

лизатор» Свердловской железной дороги присвоено мастеру локомотивного депо Пермь II А. А. Власову.

Сегодня на Доске почета локомотивного депо Пермь-Сортировочная представлена коллективная фотография бригады мастера А. В. Захарко (бригадир В. Н. Стерликов, профсоюзный организатор Н. П. Бородько). 27 человек работают в бригаде, и они составляют первичную ячейку трудового коллектива локомотивного депо, работают по принципу бригадного подряда, успешно держат марку высококачественной работы по ремонту узлов и механизмов электровозов.

Бригада А. В. Захарко как первичный производственный и творческий коллектив держится на действиях руководителей цеха и бригады, а также усилиями членов бригады С. И. Кочнева, А. М. Вяткина, В. В. Шеслера, Ф. К. Хадеева, поддерживающих атмосферу ответственности за порученное дело, новаторов — сварщика А. Н. Свердлова и слесаря В. В. Шеслера, постоянно вносящих новые методы и приемы труда, опытом и знаниями таких слесарей, как А. Д. Силкин, Д. А. Белослудцев, подающими надежды молодыми рабочими, такими как А. А. Романюк, А. Г. Криницын, Н. В. Ведерников. Сплачивается коллектив и действиями спорткультурного организатора А. Н. Ознобищева — члены бригады вместе занимаются спортом, вместе отдыхают.

Бывшее паровозное депо Кунгур с 1991 года осваивает заводской ремонт вагонов электропоездов ЭР-1 и довело объем ремонта до 20 вагонов в год.

ВАГОННИКИ

В Пермском пассажирском вагонном депо почти все цеха были ветхими, деревянными, с малыми площадями. Под руководством начальника депо А. С. Суреля, главных инженеров Е. А. Жукова, В. М. Чемоданова, В. П. Батурина были возвращены работы по строительству и реконструкции цехов. В депо была создана строительная бригада во главе с инициативным мастером А. М. Мохиревым, бригадиром С. М. Барминым.

За короткий срок были построены колесно-роликовый цех, кузнечный цех, цеха межпоездного ремонта внутреннего оборудования пассажирских вагонов, бытовой корпус, столовая и красный уголок, прачечная и склад постельного белья для пассажирских поездов; произведена реконструкция ряда цехов, повышен уровень механизации труда.

Эти работы позволили повысить качество ремонта пассажирских вагонов и подготовки их в рейс.

Осмотрщик-ремонтник вагонного депо Пермь II, заслуженный работник транспорта России М. С. Солопова прошла путь от смазчика до квалифицированного осмотрщика-ремонтника вагонов первого класса. Работает осмотрщиком вагонов с 1949 года, овладела смежными профессиями: осмотрщика-автоматчика, осмотрщика-пролазчика. Неоднократно выявляла неисправности вагонов, угрожающие безопасности движения поездов. Поезда, осмотренные и отремонтированные ею, всегда проходили по гарантийному участку без задержек и отцепок вагонов по техническим неисправностям. В 1977 году был выпущен по Свердловской дороге информационный листок по методам обнаружения неисправных роликовых букс М. С. Солоповой. С целью обучения ее методам обнаружения неисправных роликовых букс в депо проведена школа передового опыта с охватом 127 человек. М. С. Солопова неоднократно назначалась руководителем школ передового опыта по скоростному и качественному осмотру и ремонту пассажирских вагонов в поездах.

Творческая эстафета среди вагонников продолжается молодыми рабочими-вагонниками. В 1996 году звание «Лучший молодой рационализатор» Свердловской железной дороги было присвоено электромонтеру вагонного депо Пермь II С. Б. Пахомову.

Много инициативы и настойчивости проявили работники вагонного депо и резерва проводников Пермь, пассажирские работники для того, чтобы фирменный поезд «Кама» по культуре обслуживания стал одним из лучших на сети. В 1993 году поезд «Кама» одним из первых на сети дорог прошел переемную аттестацию, и решением коллегии МПС ему была присвоена категория «Фирменный».

Поезд «Кама» обслуживает шесть поездных бригад, а каждый вагон — два проводника. Проводники на поезде работают со стажем не менее года, прошедшие тестирование и успешно сдавшие экзамены, и в возрасте не старше 35 лет.

Перед рейсом поездная бригада проводников принимает состав у экипировочной бригады, после этого готовят купе к приему пассажиров. За два часа до отправления готовность поезда к приему пассажиров проверяет комиссия из руководителей депо, санэпидстанции.

Проводник П. К. Мальцева, работая проводником фирменного поезда «Кама», вагон всегда содержала в отличном состоянии. В ее вагоне имелись бытовой уголок, библиотечка,

была организована продажа медикаментов, предметов парфюмерии, гигиены. Всегда была культурна и вежлива с пассажирами. Хорошо изучила конструкцию вагона, освоила профессию механика-бригадира поезда и по мере надобности выполняла и эту работу.

В Пермском резерве проводников продолжают традиции фирменного обслуживания пассажиров. Н. С. Бельтюкова, проводник первого класса фирменного поезда «Кама», постоянно содержит вагон в отличном санитарно-техническом состоянии. Применяет передовые методы в обслуживании пассажиров. Ей создан образцовый бытовой уголок, где к услугам пассажиров имеются нитки, иголки, пуговицы. Она организовала продажу абонементов для проезда на городском транспорте, продажу медикаментов, почтовых открыток и конвертов, лотерейных билетов, прием заявок на прямую плацкарту для транзитных пассажиров, создала уголок железнодорожника, где можно приобрести знаки различия и литературу о железнодорожном транспорте. Требовательна к себе и к товарищам. Является членом рабочего совета.

Сегодня так работают все проводники поезда «Кама».

Ежегодно проводятся смотры подготовки бригад к летним и зимним перевозкам, конкурсы профессионального мастерства.

В 1981 году был оборудован второй фирменный поезд «Прикамье» сообщением Пермь — Свердловск — Карпинск.

В 1975 году на станции Пермь-Сортировочная построено мощное грузопассажирское вагонное депо для производства депоовского ремонта грузовых полувагонов и пассажирских вагонов.

Под руководством начальника депо инженера и изобретателя И. М. Оленчака и главного инженера В. А. Михайлина были оборудованы 15 поточно-конвейерных механизированных линий на ремонте вагонов и их узлов, установлены 4 вагоноремонтные машины, 5 мостовых кранов, цех подготовки вагонов к ремонту с установкой в нем эффективной вагономоечной машины для мойки полувагонов и вагоноремонтной машины «Донбасс».

В последующие годы силами депо были оборудованы столовая, колесно-роликовый цех, усилена котельная, построен деревообрабатывающий цех.

С помощью строителей выполнен большой объем работ по коренной реконструкции вагоноколесных мастерских. Своими

силами построены новые здания ПКТО Кунгур и ПТО Пермь-Сортировочная в парке «Г».

Ремонт вагонов на ПТО Пермь-Сортировочная производится по прогрессивному поточному методу. Впервые на дороге здесь применили механизацию безотцепного ремонта вагонов — построены тоннель для поперечной транспортировки деталей, рельсовые узкоколейные дорожки с передвижными ремонтными установками, введены диспетчерское управление обработкой поездов в парках и диспетчерский контроль за проследованием поездов по гарантийным участкам.

В 1996 году звание «Лучший рационализатор» Свердловской железной дороги было присвоено мастеру вагонного депо Пермь-Сортировочная В. П. Давыдову, слесарю С. И. Смирнову.

ПЕРМСКИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТЕХНИКУМ

Техникум был создан на базе бывшего технического училища, основанного в 1881 году. За время существования техникум дал путевку в жизнь 13 000 специалистов ведущих профессий железнодорожного транспорта. Выпускники техникума внесли большой вклад в развитие железных дорог. Многие из них стали видными работниками науки, возглавляют трудовые коллективы. Среди них:

летчик-космонавт, дважды Герой Советского Союза, ректор Московского института инженеров геодезии, аэрофотосъемки и картографии, профессор, почетный гражданин города Перми В. П. Савиных;

доктор технических наук, профессор Ленинградского института инженеров железнодорожного транспорта В. С. Дикаревский;

доктор технических наук, профессор Всесоюзного научно-исследовательского института железнодорожного транспорта А. А. Попов;

заместитель директора департамента железных дорог Российской Федерации В. А. Тетенов;

начальники служб Свердловской железной дороги В. Ф. Скубак и А. А. Соломенников;

начальники предприятий отделения В. И. Балашков, Л. М. Глушков, А. П. Душейко, В. С. Копышев, В. Н. Тихомиров, Ю. П. Веселков.

Более половины техников Пермского отделения являются выпускниками Пермского техникума железнодорожного транспорта.

Многие годы возглавляет техникум Н. Е. Обухович — почетный железнодорожник, заслуженный учитель Российской Федерации. Много сил отдают обучению студентов Н. Г. Редозубова, И. К. Ермоленко и другие преподаватели.

ДЕЛА ЖИТЕЙСКИЕ

Продолжалось строительство жилья на отделении, перестроены пионерские лагеря, построены стадион «Локомотив», новое здание профилактория.

В последние годы значительно укрепилась материально-техническая база дистанций гражданских сооружений, не всегда как хотелось, но улучшалось содержание жилья.

В Пермь-Сортировочной дистанции гражданских сооружений под руководством И. И. Речко построены временные производственные базы для обеспечения ремонтно-строительных работ. Впоследствии все временные сооружения были заменены на постоянные.

На станции Пермь-Сортировочная построен главный корпус площадью 1800 квадратных метров, смонтировано оборудование цеха столярных изделий, деревообработки, механического, сварочного цехов и цеха электромонтажных работ. Пущена в эксплуатацию сушильная камера индукционного типа. Построены материальный склад, крытые платформы, кладовые и склад сыпучих материалов, гараж для автодрезины и автотранспорта. Построен и сдан в эксплуатацию цех пиломатериалов. Учитывая недостаточный температурный режим, жилые дома поселка Железнодорожный на правом берегу Камы подключены к мощной котельной вагонного депо.

В дистанции внедрена автоматизированная система управления лифтами и тепловыми пунктами, в работе начали применяться персональные компьютеры.

На станции Кунгур построены деревообделочный цех, цех пиломатериалов, кровельный цех и электроцех. Для работающих оборудованы удобные бытовые помещения.

В пионерлагере «Чайка» силами дистанции построен типовой пищеблок. В пионерлагере «Гудок» начата реконструкция с заменой деревянных корпусов на типовые в кирпичном исполнении.

Отделом водоснабжения и санитарно-технических устройств под руководством Д. С. Дягельда только в 1971 году ликвидированы 15 пунктов привозного водоснабжения. Выполнены работы по усилению водоснабжения на станции Пермь-Сортировочная за счет пуска дополнительных скважин. Уложен водовод протяженностью 1400 погонных метров. Отремонтировано и загерметизировано 97 шахтных питьевых колодцев. Построены водоочистные сооружения на станциях Кузьма, Ергач, Кишерт, пробурено и задействовано 8 скважин.

Сегодня на отделения 77 пунктов водоснабжения, и в год подается 6,6 млн. кубических метров воды. В дистанции водоснабжения и водоотведения впервые на дороге запущены в эксплуатацию водоочистные сооружения типа «Струя» на станциях Кузьма, Чепца, Шабуничи, Ергач, Кишерт, бактерицидная установка для обеззараживания воды на станции Пермь-Сортировочная.

СТРАТЕГИЯ ВЫЖИВАНИЯ

Сегодня страна находится на этапе перехода к рынку и приспособления к зарождающимся рыночным отношениям. Упали объемы промышленного производства, нарушены связи между предприятиями.

Отделение вместе с предприятиями оказалось в трудном положении. Размеры перевозки грузов упали почти в 3 раза по сравнению с максимально достигнутым уровнем.

Для того чтобы выжить в этих условиях, последние 5 лет, ежегодно, под руководством начальника отделения В. А. Парфенова, группой инженеров, при участии В. В. Шубина, А. Б. Ефимова, с привлечением специалистов предприятий отделения дороги разрабатывается «Программа обеспечения устойчивой работы и стабилизации финансово-экономического положения отделения дороги». И ее положения внедряются в жизнь.

Чтобы сохранить и привлечь клиентуру в условиях реальной конкуренции, отделение начинает переход к принципам гибкой тарифной политики, совершенствуется технология перевозок грузов и пассажиров. Изменились назначения плана формирования поездов на путях сортировочных парков станции Пермь-Сортировочная: выделены отдельные пути для формирования поездов с ценными грузами, для накопления

вагонов назначением станции Осенцы, вагонов на экспорт и т. д., в помощь станции Пермь-Сортировочная при возрастании разборочного потока выделяются предузловые станции Курья, Левшино, Балмошная, Пермь I.

Удалось существенно снизить несохранность грузов. В более чем 70 процентах поездов грузы сопровождаются охраной МПС, и поставлена задача обеспечить сопровождение охраной всех грузовых поездов на главном ходу. Заведующей грузовым районом М. Г. Мосягиной и А. С. Файзулиным из ведомственной охраны на станции Пермь-Сортировочная разработан и внедрен принципиально новый технологический процесс пункта коммерческого осмотра поездов, предусматривающий совместное участие в осмотре поездов работников станции и военизированной охраны. Сама идея такого метода работы была подсказана инженером грузовой службы Т. А. Васиной. Внедрение новой технологии совместного осмотра поездов позволяет исключить случаи несохранности перевозок.

На базе компьютеров созданы автоматизированные рабочие места (АРМы) оператора по обработке поездов, оператора при дежурном по горке, телеграфиста Информационного центра, маневрового диспетчера, а также приемосдатчика-диспетчера ПКО и актово-розыскной группы в грузовом хозяйстве.

Улучшается качество обслуживания пассажиров пассажирских и пригородных поездов. Организовано сопровождение пассажирских и пригородных поездов работниками милиции. Поезд «Кама» ежедневно сопровождается на всем протяжении следования.

Реализация программы стабилизации экономического положения позволила в 1995 году получить 78,1 млрд. рублей прибыли от перевозок при запланированном убытке 15 млрд. рублей.

Возросла роль подсобно-вспомогательной деятельности, направленной прежде всего на сервисное обслуживание клиентуры и обслуживание заказчиков собственными средствами, а также ремонт подвижного состава различных предприятий и их подъездных путей, выпуск продукции вспомогательного промышленного производства и многие другие формы коммерческой работы. Прибыль от вспомогательной деятельности составила более четверти балансовой прибыли отделения в 1995 году. Эта прибыль помогает свести концы с концами.

На отделении принимаются жесткие меры, «чтобы жить по средствам». Сокращаются запасы не первой необходимости, ликвидируется или сокращается деятельность убыточных подразделений. Технология работы станций и предприятий отделения приводится в соответствие с выполняемым объемом перевозок при условии сохранения квалифицированных кадров, что означает не только меры по сокращению штата, но и использование режима сокращенного рабочего времени, перераспределение обязанностей и дополнительные обязанности малоагруженных работников.

Введение режима сокращенного рабочего времени позволило только в 1995 году получить эффект, равноценный спасению от сокращения 748 человек, повысить интенсивность труда и сэкономить 7,4 млрд. рублей.

Существенно улучшена дисциплина в рабочих коллективах: количество прогульщиков снизилось в 2,5 раза, а потери в человеко-днях уменьшились почти в 3 раза.

Несмотря на тяжелейшее финансовое положение, коллектив отделения значительные средства направляет на поддержку своих ветеранов и детей.

На учете в отделении находятся 10 956 пенсионеров, в том числе 220 почетных железнодорожников. Пенсионерам постоянно оказывается материальная помощь. Так, в 1995 году в среднем на каждого было выделено более 400 тысяч рублей. 30 семей ветеранов получили новое благоустроенное жилье, в дни милосердия оказана помощь на дому 1747 ветеранам. Все расходы по оказанию помощи бывшим работникам железнодорожного транспорта составили 5,2 млрд. рублей. На отделении создан сектор по социальной защите ветеранов войны и труда, на 7 предприятиях введена должность инженера по социальным вопросам.

Летом 1995 года отдохнули 2185 детей во всех детских лагерях. Затраты на проведение оздоровительной детской кампании составили 726,2 млн. рублей. При стоимости путевки 650 тысяч рублей родители оплачивали лишь 50 тысяч. Впервые за последние годы в 1995 году не все желающие были обеспечены путевками. Все три смены оба лагеря были переполнены.

Отчислено профсоюзам для покрытия расходов на культурно-массовую и физкультурно-спортивную работу 290 млн. рублей.

Несмотря на сложности с финансированием, отделением выполнен комплекс мер по внедрению новой техники и прогрессивной технологии: закончена реконструкция путей пар-

ка механизированного пункта ремонта вагонов станции Осенцы, оборудованы пути парка «А» станции Пермь-Сортировочная устройствами для закрепления составов УЗС-86Р, участок Верецагино — Пермь II оборудован диспетчерской централизацией системы «Минск».

На 18 станциях отделения дороги оборудованы автоматизированные рабочие места товарного кассира (АРМ ТВК). Большинство из них работают на локальном режиме, а станции Пермь II, Пермь-Сортировочная, Бахаревка и Осенцы подключены к автоматической системе управления отделения и дорожного вычислительного центра в Свердловске.

Пассажирские перевозки для отделения убыточны. Учитывая важное значение этих перевозок для города и области, удалось договориться о частичной компенсации областей убытков от перевозок населения в пригородном железнодорожном сообщении. За три года за счет области закуплено 3 новых электропоезда, запланированы средства на закупку еще двух электропоездов по 10 вагонов. Соглашением отделения дороги и администрации области предусмотрено участие администрации области в реконструкции вокзала станции Пермь II.

Особое значение придается выполнению плана реализации государственной программы по повышению безопасности движения поездов. Все мероприятия по этой программе на отделении дороги выполнены.

Износ основных средств на предприятиях отделения сегодня составляет 54 процента. Возрастают расходы, избежать которые невозможно, в их числе поддержание в работоспособном состоянии уже существующих технических средств, необходимость капитального ремонта контактной сети, пути, снос ветхого жилья и строительство нового и многое другое. Остающиеся финансовые средства распределяются на развитие участков и подразделений, лимитирующих работу всего отделения, ликвидацию «узких» мест на решающих направлениях и дающих возможность выжить отделению вместе с предприятиями сегодня и в ближайшем будущем.

Средства направляются на финансирование реконструкции объектов на основной грузообразующей отделения — станции Осенцы, на замену существующей автоматической телефонной станции Пермь II на современную аппаратуру фирмы «Филипс», внедрение автоматизированной системы управления контейнерными перевозками (АСУ КП) на грузовом дворе станции Блочная, что является частью общей системы реконструкции грузового двора, где на базе механи-

вированной дистанции погрузочно-разгрузочных работ будет организовано выполнение полного комплекса транспортно-экспедиционных услуг грузоотправителям и грузополучателям с доставкой грузов автотранспортом дистанции и автобазы отделения.

Начато строительство автоматизированного центра диспетчерского управления (АЦДУ), который в перспективе позволит объединить управление движением на Пермском и Чусовском отделениях из одного центра. Для создания такого центра отделение уже завершает работы по внедрению диспетчерской централизации системы «Минск» на участках Верещагино — Пермь — Шая, а на участках Пермь II — Чусовская — Березники и Пермь — Кизел требуется значительное развитие связи и информатики на основе использования волоконно-оптического кабеля и внедрения цифровой системы связи.

Учитывая значительное отставание отделения в развитии автоматизированных систем управления, приоритетное финансирование получит развитие систем автоматизированного управления и контроля, систем автоматизации документооборота, развитие информационно-вычислительных сетей.

Продолжается финансирование жилищного строительства, в 1995 году введено в эксплуатацию 33,5 тыс. кв. метров общей площади. Это позволило улучшить жилищные условия 681 семье (2125 человек), в том числе 636 семьям железнодорожников (2022 человека). Выполнен ремонт школ и детских садов на сумму 735,9 млн. рублей, учреждений лечебно-санитарной службы — на сумму 206,4 млн. рублей. Для закрепления квалифицированных кадров на линии в 1996 году планируется 7,1 млрд. направить на строительство домов на линии.

ПРОФСОЮЗЫ...

Райпрофсоюз Пермского отделения Свердловской железной дороги объединяет деятельность всех профсоюзных организаций предприятий, учреждений, станций.

Райпрофсоюз главной своей задачей считал выполнение планов перевозки грузов и пассажиров, обеспечение безопасности движения поездов.

На дела производства профсоюзы пытались влиять через организацию социалистического соревнования, организацию движения за коммунистический труд, работу товарищеских

судов. Под контролем профсоюзов находились научно-техническое общество, общество рационализаторов и изобретателей, общество «Знание». Вопросы производства постоянно обсуждались на заседаниях профсоюзных комитетов на предприятиях, на заседаниях президиума и на пленумах райпрофсожа. Эти же вопросы были обязательными на профсоюзных собраниях.

Профсоюзы взяли на себя основную работу по организации и подведению итогов социалистического соревнования. Регулярно подводились итоги соревнования на отделении, представлялись лучшие коллективы для подведения итогов соревнования предприятий по дороге, по сети дорог страны.

Делались попытки развернуть индивидуальное соцсоревнование, для чего проводилось ежегодное представление кандидатов на звание лучшего по профессии дороги, лучшего по профессии железнодорожного транспорта. Популярностью пользовалось звание лауреата премии имени рабочей династии Каменских.

Под контролем профсоюзов происходило награждение передовиков производства ведомственными и правительственными наградами. Особым престижем среди железнодорожников пользуется награждение знаком «Почетный железнодорожник».

Немалая роль профсоюза в укреплении трудовой дисциплины через работу товарищеских судов, общественных отделов кадров. Трудовая дисциплина учитывалась при утверждении графика отпусков, определении очереди на получение квартиры, при предоставлении путевок в санатории, дома отдыха. В новых условиях перехода к рынку ужесточены требования к нарушителям трудовой дисциплины. Работник, совершивший прогул, сегодня увольняется без согласования с профсоюзным комитетом. Уволенному очень трудно найти работу с такой же зарплатой. Казалось бы, это должно способствовать полному искоренению случаев прогулов и пьянства на работе. Однако они хотя и уменьшились, но имеют место.

При подведении итогов соревнования шел постепенный процесс замены моральных видов поощрения на формы материального поощрения. Вместе с Почетными грамотами, наградами знаками трудовой доблести, благодарностями за трудовые достижения стало обязательным денежное вознаграждение.

Переход к рыночным отношениям обесценил значение соревнования. И хотя руководство отделения и райпрофсож приняли решение о сохранении экономических видов сорев-

нования по отделению, дороге, по сети дорог — кризис форм соревнования не устранен. Нужны новые формы трудового и профессионального соперничества.

Старые формы соревнования внутри предприятий фактически прекратились. Но все более популярными становятся конкурсы мастерства различных профессий, когда выбирается лучший не на основе формальных характеристик, а на виду у всех показывая, что умеет делать. На предприятиях ведется поиск новых форм работы с общественными инспекторами по безопасности движения поездов.

Переход к рыночным отношениям изменил позицию профсоюзов. Райпрофсоюз и профкомы переориентировались на развитие и совершенствование социального партнерства через заключаемые тарифные соглашения и коллективные договора. Выполнение тарифного соглашения и коллективных договоров на предприятиях дало возможность внести элементы стабильности в повышение заработной платы работников, занятых в основной деятельности, индекс роста которой приближен к индексу роста цен на потребительские товары и услуги и не отстает от темпов роста зарплаты других ведущих отраслей России. По срокам выплаты заработной платы стабильности добиться не удалось.

По-прежнему остается актуальным контроль профсоюза за созданием нормальных условий труда на рабочих местах. За последние 10—15 лет общее количество случаев производственного травматизма снизилось в два раза. Но ни одного года отделение не проработало без несчастных случаев на производстве со смертельным исходом.

Много внимания профсоюзы уделяют обеспечению работы детских оздоровительных лагерей, баз отдыха и домов отдыха выходного дня.

В отделении имеется профилакторий на 100 человек. Проводится водолечение, в полном объеме электрофизиопроцедуры, массаж, ингаляции. Организация питания в профилактории на уровне выше любого курорта. Результаты пребывания всегда с улучшением. Руководит профилакторием Т. Н. Игнатьева. «Измюминкой» профилактория является комплекс «Магнетор АМП» — воздействует магнитным полем, снижает артериальное давление уже через 6 минут лечения; лечению поддаются даже онкологические заболевания I—II степеней. Популярностью пользуется массажное кресло. Хорошие результаты дает барокамера В. А. Кравченко при лечении заболеваний конечностей разностью давления воздуха.

На предприятиях созданы условия для отдыха, снятия

напряжения после трудового дня. В кабинете психологической разгрузки локомотивного депо Пермь II звучит легкая музыка, чай или кофе восстанавливают утраченную энергию, снимают стресс, расслабляют и успокаивают.

Организация досуга работников отделения и членов их семей остается заботой профсоюзов.

В 1995 году на отделении работало 95 коллективов художественного творчества — 2320 участников. В четырех учреждениях культуры работали 82 коллектива художественной самодеятельности, 5 клубов по интересам и любительских объединений, в 64 коллективах занимаются на бесплатной основе. В вагон-клубе организованы новогодние и рождественские праздники для детей железнодорожников на всех линейных станциях.

Заслуженным авторитетом пользуется Дом культуры железнодорожников в Перми, построенный в 1956 году, с двумя зрительными залами, 13 комнатами для занятий художественной самодеятельностью, спортивным залом. Много раз лауреатом районных, городских и областных смотров становился хор русской песни под управлением Л. С. Шишкина. 17 лет работает в Доме культуры детский образцовый театр танца «Ассоль» под руководством В. И. Катаева, хореограф — С. Ю. Церковников. Юные артисты побывали с концертами на многих станциях Свердловской железной дороги, в городах Сибири, Урала, ездили с концертами в Польшу.

В последние годы спортсмены и физкультурники отделения дороги получили прекрасное футбольное поле с дренажем, трибуны на 5 тысяч мест с подтрибунными помещениями на стадионе «Локомотив» станции Пермь II, которые они ждали более 15 лет. Спортклуб «Локомотив» объединяет 46 коллективов физкультуры, в которых занимаются более 6 тысяч человек. На спортивных сооружениях отделения дороги проводились летние спартакиады Свердловской железной дороги, летняя спартакиада железных дорог России и стран СНГ.

В 1995 году спортсменки художественной гимнастики участвовали в первенстве России, в городе Самаре, и четверо из них стали призерами соревнований. Боксер, мастер спорта Д. Герасимов, участвовал в международных турнирах в Дании и Южной Корее, и оба турнира выиграл. На соревнованиях в Екатеринбурге по пулевой стрельбе мастер спорта Н. С. Завьялов стал победителем первенства России зоны Урала и Сибири.

В Пермской дистанции пути в течение многих лет неплохо организовано проведение досуга.

Ежегодно вместе с детьми встречают работники дистанции Новый год в зимнем лагере отдыха «Кукуштан»: веселая елка с мультфильмами, подарками для детей. Для взрослых проводятся спектакль, конкурсы, танцы, угощение пельменями.

Праздник — День железнодорожника — всегда встречают в Доме культуры железнодорожников. Сценарий праздника готовится работниками ДКЖ вместе с активом дистанции. Ведущие рассказывают о трудовых успехах лучших цехов и бригад, победителям вручаются призы и ценные подарки. Приглашаются артисты Пермской филармонии, хор ветеранов труда, детский ансамбль современного танца. Работают буфет, выездная торговля. Для каждого околотка накрывается стол с лимонадом, бутербродами, сладкими булочками.

Популярностью пользуется спортивный праздник «Всей семьей на стадион», который проводится в конце июня. Каждый цех, каждый околоток представляет своих участников на кросс. Участники — в возрасте от 1 года до 70 лет. На финише все получают призы. Затем проводится бег на 60 и 100 метров, метание мяча, гранаты, заключительная эстафета. Заключаются соревнования поездкой на теплоходе в Трухлята.

Зимой в выходные дни путейцы выезжают на базу отдыха «Кукуштан» на соревнования по лыжным гонкам, стрельбе, мини-футболу. На стадионе «Локомотив» в зимней спартакиаде всегда принимают участие мужская и женская команды дистанции. Много лет подряд команда женщин дистанции занимает первое место в своей подгруппе по зимним видам спорта.

На летней базе отдыха «Пальники» проводятся веселые КВН между командами мастеров околотков и техников, состязания по плаванию и катанию на весельных лодках.

Вдохновитель всех мероприятий по досугу — председатель профкома Т. А. Батурина. Много сил и энергии отдают этому делу инженеры В. Т. Портнягина, Н. А. Патрушева, техники Л. М. Дедова, Л. Н. Тагирова, сигналист Н. А. Лекомцева, монтер пути В. Н. Чебышев.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Закончен рассказ о полувековом отрезке жизни Пермских железнодорожников из 118 лет с момента появления железной дороги на Пермской земле.

Проблема децентрализации управления процессом движения поездов на железной дороге снова, как и в прежние годы, стала в центре внимания железнодорожной общественности, а вместе с тем и судьба отделения дороги. Будет ли дальше существовать отделение дороги и в какой форме, или будет заменено чем-то другим, — покажет время.

Но в любом случае останутся пермские железнодорожники. И, как в былые времена, будут работать, дерзать, ошибаться и будут мучительно искать правильный ответ на вызов времени.

Страшно интересно все, что происходило и происходит на станциях, участках и в дистанциях пути, связи, электро-снабжения, в депо, диспетчерских, на околотках и сейчас и на протяжении последних 50 лет и 118 лет всей истории. И если читатели не разделяют эту точку зрения автора, то только из-за того, что не удалось правильно рассказать об этом прекрасном и яростном мире жизни пермских железнодорожников.

Остается надежда, что это не последнее обращение к истории наших железнодорожников.

П р и л о ж е н и я

**РАБОТНИКИ ПЕРМСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ
СВЕРДЛОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ,
ИМЕЮЩИЕ ЗВАНИЕ «ЗАСЛУЖЕННЫЙ РАБОТНИК
ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»**

Алеев Владимир Михайлович — машинист-инструктор локомотивного депо Пермь II,

Бабошин Гурий Александрович — электромонтер Пермской дистанции электроснабжения,

Батуев Павел Алексеевич — слесарь вагонного депо Пермь-Сортировочная,

Безматерных Анатолий Васильевич — начальник района контактной сети Пермской дистанции электроснабжения,

Бельтюкова Нина Степановна — проводник вагона Пермского резерва проводников,

Горбун Владимир Денисович — старший регулировщик станции Пермь-Сортировочная,

Гуляев Иван Степанович — бригадир Пермской дистанции пути,

Дурнев Семен Андреевич — электромонтер контактной сети Кунгурской дистанции электроснабжения,

Катаев Александр Егорович — старший осмотровик вагонного депо Пермь-Сортировочная,

Клементьев Леонид Михайлович — дорожный мастер Кунгурской дистанции пути,

Козороз Валентина Александровна — начальник станции Пермь II,

Колокольников Александр Васильевич — электромеханик Кунгурской дистанции сигнализации и связи,

Кравченко Юрий Николаевич — заместитель начальника отделения,

Литвинов Владимир Карпович — поездной диспетчер отделения,

Мальцев Василий Яковлевич — машинист локомотивного депо Пермь II,

Миронов Игорь Аркадьевич — машинист локомотивного депо Пермь II,

Наговицин Дмитрий Дмитриевич — осмотровик-ремонтник вагонного депо Пермь-Сортировочная,

Пачес Николай Иванович — начальник дорожной лаборатории локомотивного депо Пермь II,

Пономарев Дмитрий Александрович — бригадир Левшинской дистанции пути,

Русаков Петр Иосифович — машинист электрического козлового крана Пермской механизированной дистанции погрузочно-разгрузочных работ,

Савичев Алексей Иванович — слесарь локомотивного депо Пермь-Сортировочная,

Сапожников Владимир Александрович — слесарь вагонного депо Пермь-Сортировочная,

Семенов Валерий Михайлович — машинист локомотивного депо Пермь-Сортировочная,

Силина Ираида Семеновна — монтер пути Пермской дистанции пути,

Скляренко Николай Дмитриевич — начальник локомотивного депо Пермь-Сортировочная,

Солопова Мария Степановна — осмотрщик вагонного депо Пермь II,

Трефилов Вячеслав Ионович — бригадир пути Верещагинской дистанции пути,

Финицких Алексей Степанович — составитель поездов станции Пермь-Сортировочная,

Ходырев Михаил Алексеевич — составитель поездов станции Пермь II,

Четвериков Александр Иванович — электромонтер района контактной сети Пермской дистанции электроснабжения,

Чудинов Виссарион Никифорович — электромеханик Верещагинской дистанции сигнализации и связи,

Шистеров Владимир Кузьмич — машинист локомотивного депо Пермь II,

Шнейдер Теодор Маркович — начальник отделения,

Ярославцев Анатолий Александрович — электромеханик Пермской дистанции сигнализации и связи.

ДЕЛЕГАТЫ ВСЕРОССИЙСКОГО СЪЕЗДА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ 1996 ГОДА ОТ ПЕРМСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ СВЕРДЛОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Балашков Валентин Иванович — начальник пассажирского вагонного депо Пермь II,

Балберин Александр Георгиевич — слесарь-заправщик ППС Осенцы,

Богданович Альберт Ольгердович — заместитель министра путей сообщения,

Бондаренко Любовь Евстафьевна — заместитель начальника станции Пермь II по кадрам,

Бурдасов Геннадий Иванович — начальник станции Осенцы,

Ваганов Константин Васильевич — бригадир пути Верещагинской дистанции пути,

Валеева Мария Викторовна — дежурный по станции Пермь-Сортировочная,

Васюков Анатолий Иванович — слесарь КИП дистанции гражданских сооружений станции Пермь-Сортировочная,

Ведель Владимир Георгиевич — машинист электровоза локомотивного депо Пермь II,

Гуляев Виталий Алексеевич — машинист локомотивного депо Пермь-Сортировочная,

Желтышев Виктор Михайлович — старший осмотровик вагонов вагонного депо Пермь-Сортировочная,

Зернин Юрий Николаевич — машинист электровоза локомотивного депо станции Кунгур,

Ильиных Михаил Карпович — начальник локомотивного депо Пермь-Сортировочная,

Лоншаков Юрий Леонидович — председатель Пермского райпрофсожа,

Майоренко Анатолий Федорович — бригадир Пермской дистанции пути,

Мальцев Николай Владимирович — осмотровик вагонного депо Пермь II,

Мальцев Юрий Анатольевич — заместитель начальника Пермской дистанции электроснабжения,

Ноговицын Валерий Викторович — осмотровик вагонов вагонного депо Верещагино,

Осипов Михаил Иванович — монтер пути Кунгурской дистанции пути,

Ощепков Виктор Георгиевич — машинист-инструктор локомотивного депо Пермь-Сортировочная,

Парфенов Владимир Александрович — начальник отделения дороги,

Першин Леонид Сергеевич — столяр вагонного депо Пермь-Сортировочная,

Поздеев Вячеслав Алексеевич — слесарь по ремонту подвижного состава локомотивного депо Пермь II,

Пономарев Дмитрий Александрович — бригадир пути Левшинской дистанции пути,

Поздеева Наталья Федоровна — приемщик поездов станции Верещагино.

Сапожников Владимир Александрович — слесарь вагонного депо Пермь-Сортировочная,

Сказубцев Виктор Александрович — начальник Пермской дистанции пути,

Смирнова Валентина Борисовна — электромеханик связи Кунгурской дистанции сигнализации и связи,

Сорокина Галина Николаевна — председатель профкома дистанции гражданских сооружений Пермь II,

Сорокина Елизавета Федоровна — дежурный по отделению дороги,

Стяпутия Александр Дмитриевич — старший осмотрщик вагонов вагонного депо Пермь II,

Сушков Юрий Михайлович — главный редактор газеты «Путевка»,

Трефилова Надежда Александровна — маляр дистанции гражданских сооружений станции Пермь II,

Трошкова Татьяна Николаевна — проводник вагона вагонного депо Пермь II,

Трубин Василий Федорович — бригадир Пермской механизированной дистанции погрузочно-разгрузочных работ,

Штоль Ирина Викторовна — инспектор по работе подъездных путей отделения,

Ярославцев Анатолий Александрович — электромеханик Пермской дистанции сигнализации и связи.

КРАТКИЕ БИОГРАФИИ НАЧАЛЬНИКОВ ПЕРМСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ СВЕРДЛОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

ДРЕСВЯННИКОВ Борис Игнатьевич,
начальник Пермского отделения
Пермской железной дороги
с 1 ноября 1946 года по 9 февраля 1949 года.

Родился 24 июля 1911 года на станции Калино Лысьвенского района Пермской области в семье рабочего.

С 1927 года работал в Чусовском отделении службы движения (эксплуатационного района) учеником и телеграфистом, дежурным по станциям Веренно, Лялино, Калино, диспетчером и дежурным по району эксплуатации.

С 1933 года — слушатель Центральной эксплуатационной школы НКПС в Москве.

С 1934 года после окончания курсов работал дежурным по отделению и старшим диспетчером Чусовского отделения службы движения.

С 15 июля 1937 года — заместитель, а затем начальник Пермского отделения службы движения.

С 1939 года — начальник группы анализа, заместитель начальника и начальник грузовой службы управления Пермской железной дороги.

С 1943 по 1946 год учился в Институте инженеров железнодорожного транспорта в Москве, по окончании присвоена квалификация инженера по движению и грузовой работе.

С 1946 года — начальник грузовой службы Пермской железной дороги.

С 1 ноября 1946 года — начальник Пермского отделения Пермской железной дороги.

9 февраля 1949 года снят с работы с переводом в распоряжение Южно-Уральской железной дороги.

В последующие годы работал в управлении Южно-Уральской и Свердловской железных дорог.

Имеет награды: знак «Почетному железнодорожнику», медаль «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг.».

Л И Б Е Р М А Н Владимир Иванович,
начальник Пермского отделения
Пермской железной дороги
с 11 мая 1949 года по 21 июля 1953 года.

Родился 15 февраля 1906 года в г. Глухове Сумской области в семье рабочего.

С 1920 года был рассыльным конторы Всесоюзного совета народного хозяйства в Ростове-на-Дону.

С 1921 года учился в политехникуме путей сообщения в городе Ростов-на-Дону, сначала заочно, затем с отрывом от производства, полученная профессия — техник-механик первого класса.

С 1922 года работал сначала электромонтером госкрайтехконторы, затем слесарем паровозоремонтного завода в Ростове-на-Дону.

С 1925 года — помощник машиниста, машинист паровозного депо Дербент и станции Белореченская Северо-Кавказской железной дороги.

С 1928 года — машинист-наставник, паровозный мастер депо Брянск.

С 1930 года — старший инженер отдела тяги Ростовского эксплуатационного района в Ростове-на-Дону.

С 1930 по 1932 год учился в институте инженеров путей сообщения в Ростове-на-Дону — учеба без отрыва от производства, поступил сразу на третий курс, по окончании — инженер-механик железнодорожного транспорта по теплотехнике.

С 1932 года — аспирантура при Ростовском-на-Дону институте железнодорожного транспорта.

С 1934 года — старший инженер-конструктор научно-исследовательского института в Ростове-на-Дону.

С 1936 года — старший инженер службы тяги, заместитель начальника паровозной службы Северо-Кавказской железной дороги.

С 1938 года — начальник Краснодарского отделения паровозного хозяйства Северо-Кавказской железной дороги.

С 1940 года — начальник паровозной службы Северо-Кавказской железной дороги.

С 1942 года — начальник спецформирования НКПС (ОРКП-36).

С 1945 года работает начальником Жмеринского паровозного отделения, Жмеринского отделения дороги Винницкой железной дороги.

С 11 мая 1949 года назначен начальником Пермского отделения Пермской железной дороги.

21 июля 1953 года освобожден от обязанностей начальника отделения в связи с переводом в Министерство лесной и бумажной промышленности г. Москва.

Награды: три знака «Почетному железнодорожнику»; медали «За оборону Кавказа», «За победу над Германией», «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг.»; орден Ленина.

АНУФРИЕВ Александр Алексеевич,
начальник Пермского отделения
Свердловской железной дороги
с 21 июля 1953 года по 9 апреля 1956 года.

Родился в 1902 году на станции Любань Ленинградской области в семье рабочего.

С 1919 года работал конторщиком, рабочим станции Любань Октябрьской железной дороги.

С 1922 года учился в Ленинградском политехникуме путей сообщения, получил квалификацию техника 1-го разряда.

С 1926 года работал запасным агентом на Октябрьской железной дороге: товарным кассиром, таксировщиком, помощником начальника станции, билетным кассиром, весовщиком станций Ленинград-Пассажирский, Ленинград-Товарный, Саблино, Ушаки, Морская Пристань, Новый Порт, Соколов Ручей, Славянка.

С 1929 года — дежурный и заместитель начальника станций Пушкино, Автово Октябрьской железной дороги.

В 1936 году закончил факультет особого назначения по эксплуатационной специальности при Ленинградском институте инженеров железнодорожного транспорта: проработал установленный для начальников станций первого класса минимум и подвергся испытаниям в специальной комиссии, каковые выдержал на удовлетворительно.

С 1936 года — начальник станции Болотная Томской железной дороги.

С 1938 года — начальник Топкинского отделения службы движения, Новокузнецкого отделения службы движения, Новокузнецкого отделения Томской железной дороги.

С 1949 года — первый заместитель начальника Пермской железной дороги.

С 21 июля 1949 года — начальник Пермского отделения Пермской железной дороги.

9 апреля 1956 года снят с должности начальника отделения и назначен на должность начальника станции Пермь II.

Награды: знак «Почетному железнодорожнику»; медали «За трудовую доблесть», «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг.»; два ордена Ленина, орден Отечественной войны II степени.

СКУМБИН Михаил Казимирович,
начальник Пермского отделения
Свердловской железной дороги
с 17 апреля 1956 года по 5 февраля 1966 года.

Родился 1 сентября 1917 года в г. Кирове (Вятке), русский.

С 1932 года работал учеником слесаря, слесарем госкожзавода города Буйнакск Дагестанской АССР.

С 1933 года учился в техникуме путей сообщения в Москве и получил специальность техника движения и грузовой работы.

С 1937 года работал запасным дежурным по станции Канск-Енисейский, заместителем начальника станции Ключевенная, начальником станции Черногорские Копи, поездным диспетчером, затем начальником техотдела Иланского отделения службы движения Красноярской железной дороги.

С 1942 года — начальник особой группы при начальнике Красноярской железной дороги.

С 1943 года работал освобожденным секретарем партбюро управления Красноярской железной дороги, секретарем узлового парткома КПСС станции Красноярск.

С 1945 по 1947 год учился в институте инженеров железнодорожного транспорта в г. Москве, по окончании получил специальность инженера по движению и грузовой работе.

С 1947 года — главный инженер Петропавловского отделения Омской железной дороги.

С 1948 года — начальник отдела руководящих кадров Урало-Сибирского округа путей сообщения.

С 1948 года — начальник политотдела Свердловского отделения Свердловской железной дороги.

С 1950 года — заместитель начальника политотдела Свердловской железной дороги.

С 1951 года — начальник политотдела Красноярской железной дороги, начальник политотдела Томской железной дороги.

В 1956 году заочно закончил Высшую партийную школу при ЦК КПСС в Москве.

С 17 апреля 1956 года — начальник Пермского отделения Свердловской железной дороги.

5 февраля 1966 года освобожден от обязанностей начальника Пермского отделения Свердловской железной дороги в связи с избранием на профсоюзную работу в ЦК профсоюза железнодорожников.

В последующем работал в ЦК профсоюза железнодорожников, в аппарате Министерства путей сообщения.

Награды: орден Трудового Красного Знамени, медали «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг.», «За трудовое отличие», знак «Почетному железнодорожнику».

Р Я Ш К О Борис Васильевич,
начальник Пермского отделения
Свердловской железной дороги
с 1 февраля 1966 года по 6 февраля 1969 года.

Родился 7 мая 1928 года в поселке Старые Промыслы Грозненской области в семье служащих.

С 1947 года учился в институте инженеров железнодорожного транспорта в г. Ростове-на-Дону, полученная специальность — инженер путей сообщения по эксплуатации.

С 1953 года работал дежурным по путям, дежурным по станции, маневровым диспетчером, заместителем начальника станции и начальником станции Гороблагодатская Н.-Тагильского отделения Свердловской железной дороги.

С 1959 года — начальник станции Пролетарская-Сортировочная (Пермь-Сортировочная).

С 1962 года — начальник отдела движения Пермского отделения Свердловской железной дороги.

С 1964 года — заместитель начальника Пермского отделения Свердловской железной дороги.

С 1 февраля 1966 года — начальник Пермского отделения Свердловской железной дороги.

6 февраля 1969 года освобожден от обязанностей начальника отделения в связи с переходом в распоряжение руководства Уральского отделения ЦНИИ МПС.

Впоследствии занимался научно-исследовательской работой в Уральском отделении ВНИИЖТ.

Награды: знак «Почетному железнодорожнику», золотая медаль ВДНХ.

Ш У Б И Н Виталий Михайлович,
начальник Пермского отделения
Свердловской железной дороги
с 16 февраля 1969 года по 21 сентября 1976 года.

Родился 23 августа 1914 года в г. Иркутске в семье кустарей.

С 1931 года работал кочегаром центральной электростанции г. Иркутска.

С 1932 по 1933 год учился в Восточно-Сибирском институте железнодорожного транспорта в Иркутске, заболел тифом и оставил учебу.

С 1933 года работал кочегаром центральной электростанции Иркутска.

С 1934 по 1939 год учился в Новосибирском институте военных инженеров железнодорожного транспорта, окончил с отличием по специальности инженер движения и грузовой работы.

С 1939 года — старший инженер по безопасности технического отдела службы движения управления Томской железной дороги.

С 15 января 1940 года — служба в Красной Армии, в лыжном батальоне.

С апреля 1940 года — инспектор движения Новосибирского отделения Томской железной дороги.

С 1941 года — заместитель начальника военно-мобилизационной службы, затем заместитель начальника Новосибирского отделения службы движения и после этого — начальник станции Новосибирск-Пассажирский Томской железной дороги.

С 1942 года — служба в Советской Армии: сначала в пехоте, затем в железнодорожных войсках, последняя должность — командир батальона.

С 1947 года — заместитель начальника Рубцовского отделения службы движения, затем начальник Новосибирского отделения службы движения Томской железной дороги.

С 1947 года — начальник отдела движения, потом заместитель начальника Новосибирского отделения по оперативной работе Томской железной дороги.

С 1949 года — начальник Кизеловского отделения, затем начальник Чусовского отделения Свердловской железной дороги.

С 16 февраля 1969 года — начальник Пермского отделения Свердловской железной дороги.

21 сентября 1976 года вышел на пенсию по возрасту.

Награды: медали «За боевые заслуги», «За победу над Германией», «За трудовое отличие»; орден Трудового Красного Знамени, орден Ленина, орден «Знак Почета»; знак «Почетному железнодорожнику».

ШНЕЙДЕР Теодор Маркович,
начальник Пермского отделения
Свердловской железной дороги
с 21 сентября 1976 года по 30 мая 1990 года.

Родился 3 июля 1918 года в г. Верхнеднепровске Днепропетровской области УССР в семье служащего.

С 1933 года учился в Днепропетровском политехникуме, на I курсе — на паровозном факультете, со II курса — на факультете вагонного хозяйства, закончил техникум с отличием и получил специальность техника-механика.

С 1937 года учился в Днепропетровском институте железнодорожного транспорта, в 1940 году ему присуждалась Сталинская стипендия, в 1941 году с учебы был мобилизован в Красную Армию.

С 3 августа по 3 октября 1941 года — курсант Днепропетровского артучилища, после трехдневного обучения отправлен на оборону Днепропетровска, в течение двух месяцев принимал участие в боях. После легкого ранения лечился в госпитале в Ворошиловграде, после выздоровления отправлен учиться в Томск в артиллерийское училище. Демобилизован как студент V курса института и направлен на учебу.

С 10 октября 1941 года учился в Томском электромеханическом институте железнодорожного транспорта, закончил с отличием.

С 1942 года — заместитель начальника Кизеловского вагонного участка, затем заместитель начальника Чусовского вагонного участка.

С 1947 года — начальник Пермского вагонного депо.

С 1948 года — начальник Кизеловского вагонного участка.

С 1950 года — начальник Пермского вагонного участка.

С 1957 года откомандирован в распоряжение Молотовского горкома КПСС в связи с переходом на выборную партийную работу.

С 1958 года — главный инженер Пермского отделения Свердловской железной дороги.

С 1972 года — заместитель начальника отделения.

С 21 сентября 1976 года — начальник Пермского отделения Свердловской железной дороги.

25 ноября 1983 года вышел на пенсию по возрасту.

Награды: медали «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг.», «За трудовое отличие», бронзовая и серебряная медали ВДНХ; ордена Трудового Красного Знамени и «Знак Почета»; знак «Почетному железнодорожнику».

БОГДАНОВИЧ Альберт Ольгердович,
начальник отделения Пермского отделения
Свердловской железной дороги
с 25 ноября 1983 года по 11 сентября 1990 года.

Родился 19 января 1940 года на станции Радошковичи Минской области в семье служащих.

В 1956—1961 гг. учился в Белорусском институте инженеров железнодорожного транспорта в г. Гомеле, получил специальность инженера путей сообщения по эксплуатации железных дорог.

С 1961 года работал дежурным по путям, дежурным по станции Богословск Свердловской железной дороги.

С 1962 года — старший помощник начальника, затем заместитель начальника станции Надеждинск.

С 1963 года — начальник станции Лесная Волчанка.

С 1968 года — заместитель начальника отдела движения по технической работе Серовского отделения дороги.

С 1970 года — начальник станции Серов-Сортировочный.

С 1977 года — начальник Серовского отделения дороги.

С 25 ноября 1983 года — начальник Пермского отделения Свердловской железной дороги.

11 сентября 1990 года переведен на должность начальника Байкало-Амурской железной дороги.

Впоследствии — заместитель министра путей сообщения страны.

Награды: ордена «Знак Почета», Трудового Красного Знамени; знак «Почетному железнодорожнику».

ПАРФЕНОВ Владимир Александрович,
начальник Пермского отделения
Свердловской железной дороги
с 11 сентября 1990 года по настоящее время.

Родился 25 мая 1937 года в г. Купино Новосибирской области в семье служащего.

В 1959 году окончил Тбилисский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «Эксплуатация железных дорог».

С 1959 года работал дежурным по путям и дежурным по станции Верещагино Свердловской железной дороги.

С 1961 года — ревизор движения Балезинского участка отделения.

С 1963 года — начальник станции Бахаревка.

С 1966 года — заместитель начальника станции Пермь-Сортировочная.

С 1970 года — начальник станции Пермь-Сортировочная.

С 1976 года — заместитель начальника Пермского отделения Свердловской железной дороги.

С 1979 года — на партийной работе — заведующий отделом транспорта и связи Пермского обкома КПСС.

С 1986 года — председатель Пермского горисполкома.

С 14 мая 1990 года — исполняющий обязанности главного ревизора по безопасности движения поездов Пермского отделения Свердловской железной дороги.

С 11 сентября 1990 года — начальник Пермского отделения Свердловской железной дороги.

Награды: знак «Почетному железнодорожнику»; медаль «За трудовую доблесть»; орден «Знак Почета».

РУКОВОДИТЕЛИ СТРУКТУРНЫХ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ПЕРМСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ СВЕРДЛОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Заместители начальника отделения

1949—1951 — Абакумов Николай Алексеевич

1951—1956 — Черноусов Николай Сергеевич

1957—1960 — Авинов Павел Афанасьевич

1960—1964 — Солонинин Анатолий Владимирович

1964—1966 — Ряшко Борис Васильевич

1966—1972 — Торгашов Владимир Иванович

1972—1976 — Шнейдер Теодор Маркович

1976—1979 — Парфенов Владимир Александрович

1979—1985 — Старев Владимир Васильевич

1985—1989 — Тетенев Валентин Афанасьевич

1989—1994 — Яковлев Владимир Иванович

с 1994 — Липин Николай Иннокентьевич

1978—1986 — Кравченко Юрий Николаевич

1986—1990 — Попп Виктор Давыдович

1990—1995 — Шемин Федор Григорьевич

1990—1991 — Трусков Валерий Александрович

Главные инженеры

1947—1950 — Дементьев Константин Никитич

1950—1955 — Бурдин Михаил Николаевич

1955—1957 — Никифоров Борис Данилович

1958—1972 — Шнейдер Теодор Маркович
1972—1981 — Кочергин Александр Сергеевич
1981—1984 — Мацкевич Борислав Иванович
1984—1986 — Редькин Александр Петрович
1986—1994 — Бабяк Богдан Евгеньевич
1995 — Кокарев Владислав Дмитриевич

Начальники отдела эксплуатации

1946—1948 — Романовский Павел Леонардович
1950—1951 — Максимов Владимир Петрович
1951—1952 — Радькин Петр Тимофеевич
1953—1956 — Тартаковский Ефим Яковлевич
1956—1960 — Козлов Иван Павлович

Начальники отдела движения

1960—1962 — Авинов Павел Афанасьевич
1962—1964 — Ряшко Борис Васильевич
1964—1971 — Гаврюшин Николай Михайлович
1971—1980 — Петропавловский Евгений Николаевич
1980—1985 — Дюбко Георгий Сергеевич
1985—1989 — Можелис Александр Иванович
1989—1993 — Гришутин Игорь Николаевич
1993—1996 — Мальцев Сергей Александрович

Начальники грузового отдела

1956—1979 — Журавлев Сергей Федорович
1979—1988 — Вopilов Яков Иосифович
1988—1991 — Юдинцев Владимир Дмитриевич
1991—1993 — Мальцев Сергей Александрович
1994 — Филимонов Вячеслав Трифонович
1994 — Мадалина Любовь Павловна

Начальники коммерческого отдела

1949—1953 — Карпушев Кузьма Семенович
1953—1956 — Баландин Владимир Михайлович

Начальник отдела контейнерных и пакетных перевозок и механизации погрузочно-разгрузочных работ

1981—1984 — Кочергин Александр Сергеевич

Начальники пассажирского отдела

1947—1956 — Старцев Николай Васильевич
1956—1958 — Подарев Валентин Прохорович

1958—1961 — Брусенцев Александр Матвеевич
1961—1983 — Подарев Валентин Прохорович
1983—1987 — Муштаев Владимир Тихонович
1987 — Харламов Валерий Дмитриевич

Начальники отдела паровозного (локомотивного) хозяйства

1946—1955 — Володин Александр Павлович
1955—1956 — Евсюков Петр Васильевич
1956—1958 — Карлюк Николай Васильевич
1958—1960 — Бессмертный Леонид Лазаревич
1960 — Никифоров Борис Данилович
1960—1961 — Родионов Василий Петрович
1961—1969 — Болотов Аркадий Алексеевич
1969—1973 — Мацкевич Борислав Иванович
1973—1983 — Коновалов Виктор Петрович
1983—1984 — Редькин Александр Петрович
1984—1985 — Звездин Игорь Семенович
1985—1986 — Алексеев Аркадий Дмитриевич
1986—1989 — Яковлев Владимир Иванович
1989—1990 — Богатырев Александр Сергеевич
1990—1991 — Цыганков Валерий Петрович
1991—1993 — Душейко Александр Порфирьевич
1993—1996 — Поносов Николай Александрович
1996 — Мунасипов Рашид Энверович

Начальники вагонного отдела

1958—1981 — Кананович Иван Федорович
1981—1988 — Чемоданов Валерий Михайлович
1988—1993 — Глушков Геннадий Николаевич
1993—1994 — Оленчак Игорь Михайлович
1994 — Козлов Валерий Витальевич

Начальники отдела пути

1958—1977 — Тормазов Сергей Васильевич
1977—1984 — Скубак Владимир Федорович
1984—1993 — Ерофалов Николай Львович
1993—1996 — Семенин Виктор Львович

Начальники энергетического отдела

1939—1958 — Павлов Иван Александрович
1965—1987 — Голощапов Владислав Георгиевич

1987—1993 — Наумов Леонид Александрович
1993 — Кондрашев Валерий Васильевич

Начальники отдела сигнализации и связи

1959—1980 — Белых Иван Михайлович
1980—1986 — Ныщук Ярослав Иванович
1986—1987 — Конышев Владимир Семенович
1987—1993 — Золотарев Леонид Степанович
1993 — Субботин Герман Михайлович

Ревизоры по безопасности движения

1944—1950 — Королев Александр Павлович
1950—1951 — Крищик Демьян Яковлевич
1951—1956 — Воробьев Александр Маркович
1956—1980 — Тихомиров Николай Алексеевич
1980—1984 — Кривенков Валентин Иванович
1984—1985 — Тетенев Валентин Афонасьевич
1986—1990 — Нечаев Геннадий Семенович
1990—1991 — Ныщук Ярослав Иванович
1991 — Цыганков Валерий Петрович

Начальники отдела гражданских сооружений

1967—1970 — Ипатов Владимир Илларионович
1970—1978 — Ерофалов Николай Львович
1978—1985 — Речко Иван Иванович
1985—1991 — Жвакин Юрий Александрович
1991—1996 — Егоров Александр Константинович
1996 — Ильин Александр Васильевич

**Начальники отдела водоснабжения
и сантехустройств**

1939—1951 — Мельников Константин Ильич
1965—1968 — Карлюк Николай Васильевич
1968—1980 — Дягелец Дмитрий Семенович
1980 — Козелец Юрий Иванович

Начальник технического бюро отделения

1951—1960 — Королев Алексей Михайлович

**Начальники лаборатории научной организации
труда и управления производством**

1967—1968 — Харланович Игорь Владимирович
1968—1985 — Кочергина Вера Ильинична

**Начальники бюро рационализации
и изобретательства**

1960—1984 — Гайворонский Евгений Алексеевич
1984—1986 — Батурий Валерий Павлович

Начальник технического отдела

1986 — Батурий Валерий Павлович

Начальник отдела АСУ

1995 — Винокуров Виктор Дмитриевич

Начальники планово-технико-экономического отдела

1950—1958 — Кузнецова Нина Павловна
1958—1971 — Тиунчик Михаил Макарович
1971—1978 — Орлов Владимир Григорьевич
1979—1988 — Кузнецова Нина Павловна
1988 — Шубин Виталий Витальевич

**Начальники отдела труда
и заработной платы**

1959—1972 — Гребнев Николай Иванович
1972—1985 — Лоншаков Юрий Леонидович
1985—1986 — Дюбко Георгий Сергеевич
1986—1995 — Шабает Михаил Иванович
1995 — Дронь Андрей Васильевич

Начальники финансового отдела

до 1955 — Гилев Федор Афанасьевич
1955—1958 — Мультиановский Иван Иванович
1959—1965 — Фомин Александр Павлович
1965—1986 — Куликов Борис Иванович
1986—1994 — Буйлов Леонид Иванович
1994 — Ефимов Андрей Борисович

**Начальник отдела автоматизации
бухгалтерского учета**

1995 — Лившиц Фрада Берковна

Начальники отдела кадров

1947—1951 — Щербак Тимофей Григорьевич
1951—1952 — Гилев Тимофей Фатеевич
1952—1953 — Соболев Иван Федорович

1953—1956 — Островский Владимир Николаевич
1956—1967 — Орешин Дмитрий Алексеевич
1967—1977 — Зырянов Иван Петрович
1978—1990 — Боговаров Геннадий Петрович
1990—1993 — Широглазов Виктор Иванович
1993 — Устинов Борис Александрович

Начальники отдела статистики

1958—1963 — Байборodin Василий Тимофеевич
1963—1983 — Васильев Василий Васильевич
1983 — Иванов Николай Михайлович

Начальник сектора школ и дошкольных учреждений

1990 — Калинина Лариса Васильевна

Председатели райпрофсожа

1948—1951 — Фомин Яков Михайлович
1951—1959 — Зырянов Иван Петрович
1959—1960 — Князев Карп Леонтьевич
1960—1961 — Подарев Валентин Прохорович
1961—1962 — Князев Карп Леонтьевич
1962—1969 — Родионов Василий Петрович
1969—1985 — Мосягин Дмитрий Илларионович
1985 — Лоншаков Юрий Леонидович

РУКОВОДИТЕЛИ КУНГУРСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ ДОРОГИ

КРАТКАЯ БИОГРАФИЯ НАЧАЛЬНИКА ОТДЕЛЕНИЯ

Е В С Ю К О В Петр Васильевич,
начальник Кунгурского отделения
железной дороги с 14 ноября 1946 года
по 3 августа 1955 года.

Родился 21 января 1909 года в г. Великие Луки в семье рабочего.

С 1925 года работал чернорабочим дистанции пути Ново-Сокольники Калининской железной дороги.

С 1926 года учился в Великолукском техникуме путей сообщения, полученная специальность — техник-механик тяги.

С 1929 года работал помощником машиниста и машинистом паровоза депо Вятка Северной железной дороги.

С 1930 года — машинист паровоза депо Ново-Сокольники Калининской железной дороги.

С 1931 года — курсант-одногодичник Красной Армии, полк бронепоездов станции Брянск.

С 1932 года, после демобилизации, работал в паровозном депо Ново-Сокольники Калининской железной дороги старшим дежурным по депо, мастером депо, заместителем начальника депо.

С 1936 года — начальник основного паровозного депо Великие Луки, затем — депо Ржев II Калининской железной дороги.

С 1941 года — начальник паровозного депо Зуевка Пермской железной дороги.

С 14 октября 1946 года — начальник Кунгурского отделения Пермской железной дороги.

С 3 августа 1955 года, в связи с объединением Пермского и Кунгурского отделений, переведен на должность начальника локомотивного отдела Пермского отделения дороги.

Награды: медали «За трудовую доблесть», «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг.»; ордена «Знак Почета», Отечественной войны II степени, Трудового Красного Знамени, орден Ленина.

РУКОВОДИТЕЛИ СТРУКТУРНЫХ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ КУНГУРСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ ДОРОГИ

Заместители начальника отделения

1947—1949 — Виноградов Геннадий Валентинович

1947—1948 — Ткачев Петр Николаевич

1947—1948 — Задорин Дмитрий Семенович

1948 — Ратькин Петр Тимофеевич

1948—1950 — Суров Михаил Степанович

Главные инженеры отделения

1947—1952 — Мартынов Андрей Яковлевич

1952—1955 — Суров Михаил Степанович

Главные бухгалтеры

1946—1947 — Черепанов Николай Андреевич

1947—1949 — Петухов Иван Иванович

1949 — Черепанов Николай Андреевич

Начальники отдела эксплуатации

1950—1952 — Суров Михаил Степанович

1952—1953 — Воронцов Евгений Павлович

1954—1955 — Гаврюшин Николай Михайлович

Начальник паровозного отдела

1947—1955 — Вяткин Леонид Васильевич

Начальники пассажирского отдела

1947—1950 — Петров Серафим Яковлевич

1950—1952 — Складорова Ираида Карповна

1953—1955 — Пермяков Сергей Артемьевич

Начальники отдела грузовой работы и планирования перевозок

1951—1952 — Карпов Александр Иванович

1952—1953 — Пинский Борис Юдович

1953—1955 — Кочергин Александр Сергеевич

Начальники коммерческого отдела

1948—1949 — Михалевский Григорий Абрамович

1949—1955 — Яковлева Тамара Николаевна

Начальники отдела энергетического хозяйства

1946—1953 — Булатов Александр Степанович

1953—1955 — Михайлов Михаил Панкратович

Ревизор по безопасности движения поездов

1951—1955 — Васильев Алексей Трофимович

Начальник отдела кадров

1948—1955 — Сергеев Виктор Петрович

Начальники планового сектора

1948—1950 — Шучалина Анна Иосифовна

1950—1955 — Оржеховская Антонина Николаевна

Начальники технического сектора

1948—1949 — Митрошина Мария Дмитриевна

1951—1955 — Кочергина Вера Ильинична

Начальник сектора материально-технического снабжения

1951—1955 — Горобинский Ипполит Дмитриевич

Начальники технического бюро

1951—1952 — Рыбак Галина Павловна

1952 — Суров Михаил Степанович

1952—1955 — Максименко Георгий Кириллович

**НАЧАЛЬНИКИ ПРЕДПРИЯТИЙ ПЕРМСКОГО
ОТДЕЛЕНИЯ СВЕРДЛОВСКОЙ
ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ**

Паровозное (локомотивное) депо Пермь II

1941—1946 — Мосяков Николай Васильевич

1946—1951 — Леденцов Илья Дмитриевич

1952—1956 — Миков Василий Александрович

1956—1958 — Печенкин Николай Григорьевич

1958—1960 — Карлюк Николай Васильевич

1961—1962 — Дягелец Дмитрий Семенович

1962—1969 — Дзадзамия Мириан Ефремович

1969—1973 — Брусницын Геннадий Иванович

1973—1982 — Мацкевич Борислав Иванович

1982—1985 — Гусев Юрий Владимирович

1985—1993 — Звездин Игорь Семенович

1993—1994 — Писарев Александр Борисович

1994 — Кислов Геннадий Иванович

Локомотивное депо Пермь-Сортировочная

1977—1991 — Складенко Николай Дмитриевич

1991 — Ильиных Михаил Карпович

Паровозное депо Верещагино

1943—1947 — Свинин Алексей Александрович

1948—1954 — Родионов Василий Петрович

1957—1960 — Торгашов Владимир Иванович

1960—1961 — Дягелец Дмитрий Семенович

Паровозное (локомотивное) депо Кунгур

1941—1948 — Вершинин Василий Митрофанович

1948—1957 — Печенкин Николай Григорьевич

1957 — Торгашов Владимир Иванович

1957—1958 — Морозов Алексей Иванович
1959 — Коваль Семен Иванович
1959—1963 — Смирнов Николай Федорович
1963—1983 — Блинов Николай Борисович
1983—1986 — Бауэр Анатолий Андреевич
1986—1992 — Алексеев Аркадий Дмитриевич
1992 — Коврижных Леонид Михайлович

Пермское электровозное депо

1952—1954 — Топуридае Николай Александрович
1954—1956 — Легостаев Евгений Арсеньевич

Пермское электровозоремонтное депо

1955—1957 — Гусев Владимир Николаевич
1957—1960 — Никифоров Борис Данилович
1960—1961 — Зарницын Сергей Николаевич

Верещагинский вагонный участок

1944—1947 — Мелехин Николай Герасимович

Пермский вагонный участок

1944—1945 — Сычев Василий Дмитриевич
1946—1947 — Демьянов Петр Григорьевич
1947—1950 — Александров Михаил Ильич
1950—1957 — Шнейдер Теодор Маркович
1958 — Тихомиров Антонин Алексеевич

Кунгурский вагонный участок

1943—1946 — Коневский Федор Федорович
1946—1953 — Туйцын Михаил Георгиевич
1953—1958 — Козловский Николай Михайлович

Вагонное депо Пермь II

1958—1962 — Якунчиков Алексей Павлович
1962—1983 — Сурель Алексей Степанович
1983—1986 — Бабяк Богдан Евгеньевич
1986 — Балашков Валентин Иванович

Вагонное депо Пермь-Сортировочная

1975—1987 — Оленчак Игорь Михайлович
1987—1993 — Соломенников Александр Андреевич
1993 — Глушков Леонид Михайлович

Вагонное депо Верецагино

1958—1961 — Горбунов Александр Семенович
1961—1962 — Варанкин Георгий Александрович
1963—1964 — Мороз Станислав Антонович
1964—1968 — Милюков Константин Семенович
1968—1969 — Безумов Василий Николаевич
1969—1982 — Утробин Иван Андреевич
1982—1987 — Соломенников Александр Андреевич
1987—1993 — Чуркин Александр Вячеславович
1993 — Тунев Сергей Федорович

Промывочно-пропарочная станция Осенцы

1995 — Веселков Юрий Пантелеймонович

Пермский резерв проводников

1943—1949 — Бобров Афонасий Александрович
1949—1950 — Колчанов Евгений Федорович
1950—1951 — Астраханцев Семен Григорьевич
1951—1953 — Адамек Александр Иванович
1953—1962 — Резяпкин Василий Кузьмич
1962—1980 — Черанев Павел Ефимович
1980—1987 — Вопилов Аркадий Иосифович
1988 — Замятин Василий Александрович

Верецагинская дистанция пути

1940—1948 — Красильников Василий Иванович
1948—1969 — Перерва Алексей Игнатьевич
1969—1972 — Кауниетис Зитас Казимирович
1972—1990 — Матюшкин Вячеслав Сергеевич
1990—1992 — Карпин Владимир Александрович
1992—1994 — Ермаков Иван Павлович
1994 — Черемных Валентин Степанович

Пермская дистанция пути

1939—1946 — Дунаковский Николай Давыдович
1946—1952 — Макогон Евгений Иванович
1952—1958 — Мильман Григорий Яковлевич
1958—1978 — Кравченко Юрий Николаевич
1978—1984 — Ерофалов Николай Львович
1984—1986 — Попп Виктор Давыдович
1986—1988 — Сказубцев Виктор Александрович
1988—1993 — Литовских Виталий Михайлович
с 1993 — Сказубцев Виктор Александрович

Кунгурская дистанция пути

1942—1948 — Мильман Григорий Яковлевич
1948—1958 — Кравченко Юрий Николаевич
1958—1960 — Кузнецов Сергей Павлович
1960—1965 — Пушкаренко Владимир Сергеевич
1965—1969 — Цысь Иван Павлович
1969—1987 — Петров Александр Тимофеевич
1987—1995 — Разумовский Владимир Леонидович
1995 — Новиков Владимир Сергеевич

Шалинская дистанция пути

1940—1952 — Леонтьев Константин Григорьевич
1952—1957 — Харламов Юрий Тимофеевич
1957—1960 — Пушкаренко Владимир Сергеевич

Левшинская дистанция пути

1957—1958 — Савинов Евгений Николаевич
1958—1964 — Орлов Владислав Владиславович
1968—1984 — Дылдин Григорий Васильевич
1984—1989 — Серяк Николай Павлович
1989—1995 — Овчинников Александр Артемьевич
1995 — Бажин Александр Евгеньевич

Верещагинская дистанция сигнализации и связи

1939—1959 — Бахтин Семен Иосифович
1959—1962 — Голдобин Петр Спиридонович
1962—1968 — Шардыко Василий Сергеевич
1968—1978 — Герасимов Владимир Геннадьевич
1978—1987 — Золотарев Леонид Степанович
1987—1995 — Томилов Виктор Борисович
1995 — Золотарев Леонид Степанович

Пермская дистанция сигнализации и связи

1939—1947 — Колосов Ираклий Павлович
1947—1949 — Ворошин Валерий Васильевич
1949—1954 — Белых Иван Михайлович
1954—1956 — Соколов Григорий Леонтьевич
1956—1957 — Коротков Николай Петрович
1957—1959 — Белых Иван Михайлович
1959—1961 — Крамаренко Александр Алексеевич
1961—1962 — Коротков Николай Петрович
1962—1966 — Голдобин Петр Спиридонович

1966—1992 — Кацуба Николай Андреевич
1992 — Конышев Владимир Семенович

Кунгурская дистанция сигнализации и связи

1937—1956 — Белоусов Антон Евгеньевич
1956—1966 — Кацуба Николай Андреевич
1966—1984 — Падерин Леонтий Андреевич
1984—1987 — Губанов Анатолий Михайлович
1987—1991 — Меньшиков Иван Александрович
1991—1994 — Попов Василий Дмитриевич
1994 — Сергеев Владимир Васильевич

Кунгурский участок энергоснабжения

1962—1970 — Кисин Анатолий Леонидович
1970—1991 — Шарий Николай Лукьянович
1991 — Кондаков Евгений Яковлевич

Пермский участок энергоснабжения

1943—1948 — Цирулев Петр Дмитриевич
1948—1951 — Треполовский Евгений Федорович
1951—1952 — Казаченко Борис Исидорович
1952—1960 — Цирулев Петр Дмитриевич
1960—1979 — Вороно Владимир Антонович
1979—1984 — Шолин Виктор Афанасьевич
1984—1987 — Наумов Леонид Александрович
1987—1995 — Кокарев Владислав Дмитриевич
1995 — Котов Анатолий Афанасьевич

Механизированная дистанция погрузочно-разгрузочных работ

1965—1973 — Володин Александр Павлович
1973—1985 — Туренко Владимир Ильич
1985—1988 — Юдинцев Владимир Дмитриевич
1988—1991 — Булеков Виктор Михайлович
1991—1993 — Носков Николай Васильевич
1993 — Душейко Александр Порфирьевич

Дистанция гражданских сооружений станции Пермь II

1940—1946 — Гладких Андрей Иванович
1946—1950 — Косолапов Владимир Васильевич
1951 — Лобанов Борис Михайлович
1951—1960 — Фомин Яков Михайлович

1960—1961 — Брызгалов Анатолий Иванович
1961 — Фомин Яков Михайлович
1961—1968 — Баранов Иван Дмитриевич
1968—1976 — Фомин Леопольд Николаевич
1976—1977 — Князев Карп Леонтьевич
1977—1985 — Зуев Владимир Павлович
1985—1991 — Егоров Александр Константинович
1991 — Мальгинов Валерий Биссарионович

**Дистанция гражданских сооружений
станции Пермь-Сортировочная**

1967—1978 — Речко Иван Иванович
1978—1982 — Мосиенко Николай Михайлович
1982—1985 — Жвакин Юрий Александрович
1985—1989 — Грибанов Владимир Анатольевич
1989 — Тихомиров Виктор Николаевич

Кунгурская дистанция зданий и сооружений

1946—1951 — Гусев Василий Петрович
1951 — Паздников Сергей Иванович
1951—1959 — Седельников Григорий Федорович
1959—1964 — Коршак Александр Иванович

**Пермская дистанция водоснабжения
и водоотведения**

1986 — Козелец Юрий Иванович

**Погрузочно-разгрузочная контора
Пермского района**

1946—1950 — Ежов Анатолий Григорьевич

**Государственное предприятие
по материально-техническому снабжению
(отдел материально-технического
снабжения отделения)**

1963—1980 — Богатырев Евгений Александрович
1980—1994 — Матушкин Виктор Васильевич
1994 — Чуркин Александр Вячеславович

Автобаза отделения

1950—1968 — Поносов Владимир Михайлович
1969—1972 — Бородулин Николай Николаевич
1972—1974 — Беляев Алексей Ананьевич

1974—1978 — Михалев Николай Петрович
1978—1980 — Дубровин Павел Иванович
1980—1984 — Мошонкин Александр Егорович
1984—1993 — Чуватов Владимир Васильевич
1993 — Осипенко Михаил Иванович

НАЧАЛЬНИКИ СТАНЦИЙ ПЕРМСКОГО И КУНГУРСКОГО ОТДЕЛЕНИЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Станция Меньял

1947—1952 — Пастухов Степан Федотович
1954 — Зайцев Яков Афонасьевич
1954—1958 — Политов Федор Денисович
1959 — Секацкий Станислав Александрович
1959—1961 — Саитов Николай Петрович
1960—1961 — Потемкин Анатолий Григорьевич

Станция Люк

1947—1948 — Холостинина Матрена Григорьевна
1948—1949 — Агеев Никита Радионович
1952—1953 — Пепеляев Афонасий Николаевич
1953 — Швед Петр Ананьевич
1953—1954 — Рылов Борис Афонасьевич
1954—1956 — Ичетовкин Николай Васильевич
1958—1959 — Корепанов Виктор Михайлович
1959—1961 — Ефремов Еварест Петрович

Станция Зилай

1947—1948 — Шкляева Елена Семеновна
1951—1952 — Филев Александр Федорович
1952—1953 — Федоров Борис Павлович
1953—1961 — Наговицин Дмитрий Александрович

Станция Андрейшур

1945—1947 — Шарунов Семен Иванович
1947—1948 — Шарунов Иван Иванович
1948—1949 — Мазунин Фатей Ермолаевич
1960—1961 — Ушаков Серафим Ильич

Станция Шур

1945—1947 — Шарунов Степан Иванович
1949—1955 — Кошечев Геннадий Игнатьевич

1958—1959 — Якушин Геннадий Прокофьевич
1959—1961 — Ворончихин Евгений Афонасьевич
1961—1962 — Селихин Павел Петрович
1963—1964 — Боталова Юлия Григорьевна

Станция Пибаньшур

1945—1946 — Мыльников Георгий Дмитриевич
1946—1947 — Масленников Иван Георгиевич
1950—1951 — Чирков Андрей Степанович
1952—1953 — Филиппов Михаил Федорович
1963—1964 — Шуклин Анатолий Дмитриевич

Станция Чепца

1946—1947 — Чуркин Петр Семенович
1947 — Постников Николай Евсеевич
1947—1948 — Наугольных Григорий Иванович
1948—1962 — Зыков Алексей Павлович
1962—1965 — Фалько Игорь Петрович
1965—1975 — Тютиков Иван Дмитриевич
1980—1988 — Фалько Игорь Петрович
1989—1990 — Махамбетов Кудайберген
с 1994 — Богданов Андрей Закфридович

Станция Сегедур

1947 — Веретенников Павел Алексеевич
1947—1948 — Филиппков Михаил Федорович
1949—1954 — Бутолин Александр Андреевич
1958—1959 — Курочкин Петр Афонасьевич
1959—1961 — Корепанов Аполос Аркадьевич
1961 — Агафонов Петр Матвеевич
1961—1962 — Фалько Игорь Петрович
1962 — Агафонов Петр Матвеевич

Станция Кез

1946—1947 — Токарев Федор Венедиктович
1946—1947 — Мазунин Афонасий Феофентович
1948 — Главатских Александр Максимович
1948—1950 — Мошев Николай Филиппович
1951—1952 — Шаров Андрей Павлович
1952—1954 — Пастухов Степан Федорович
1954—1955 — Поздеев Тимофей Данилович
1956—1969 — Каракулов Глеб Степанович

1969—1971 — Назаров Рафаил Степанович
с 1971 — Рогатнев Павел Александрович

Станция Кабалут

1945—1947 — Шмырин Феолектий Степанович
1950—1953 — Лукин Михаил Иванович
1953—1954 — Черемных Леонид Иванович
1954—1956 — Волков Валериан Александрович
1959—1964 — Коцеев Геннадий Игнатьевич
1969 — Тощакова Елена Михайловна
1969—1978 — Ичетовкин Федор Лукич
1978—1980 — Аникина Татьяна Сергеевна
1980—1986 — Наговицина Лариса Дмитриевна
с 1986 — Наумов Анатолий Иванович

Станция Кузьма

1945—1947 — Толпышев Петр Львович
1947—1948 — Архипов Андрей Кузьмич
1951—1953 — Шмырин Феолектий Степанович
1953—1956 — Лукин Михаил Иванович
1958—1965 — Поторочин Еварест Григорьевич
1966—1967 — Ефремов Владимир Петрович
1967—1972 — Дементьев Рафаил Демьянович
1972—1992 — Родин Федор Васильевич
с 1992 — Ведерникова Александра Матвеевна

Станция Шныры

1945—1948 — Плешивых Макар Климентьевич
1948—1958 — Богатырев Николай Тарасович

Станция Бородулино

1945—1947 — Агеев Артемий Яковлевич
1952—1956 — Каракулов Глеб Степанович
1956—1965 — Тютиков Иван Дмитриевич
1965—1969 — Поторочин Еварест Григорьевич
1969—1972 — Родин Федор Васильевич
1972—1977 — Мокрушин Юрий Михайлович
1977—1995 — Иванова Мария Александровна
с 1995 — Демина Татьяна Алексеевна

Станция Волегово

1945—1959 — Гладков Алексей Петрович
1959—1961 — Курочкин Петр Афонасьевич

1961—1962 — Пигалев Анатолий Павлович
1962 — Гладков Алексей Петрович

Станция Путино

1945—1947 — Политов Федор Денисович
1952—1953 — Политов Александр Степанович

Станция Субботники

1945—1947 — Ефремов Дмитрий Тимофеевич
1947—1956 — Бубнов Виктор Степанович
1957—1969 — Бубнов Виктор Степанович
1969 — Политов Яков Афонасьевич
1969—1980 — Фалько Игорь Петрович
1985—1986 — Макарова Тамара Павловна
1986—1992 — Носков Валерий Кузьмич
1991—1993 — Макарова Евдокия Силифоновна
1994—1995 — Вихарев Николай Львович
с 1996 — Бушуев Вадим Викторович

Станция Верещагино

1937—1938 — Денисов Анатолий Владимирович
1938—1942 — Вершинин Тимофей Тимофеевич
1942—1951 — Нефедьев Александр Павлович
1951—1952 — Наугольных Григорий Иванович
1952—1971 — Лобарев Михаил Сергеевич
1971—1974 — Ванышев Владимир Иванович
1974—1977 — Суменков Виктор Васильевич
1977—1989 — Каракулов Глеб Степанович
с 1989 — Воробьев Валерий Сергеевич

Станция Зюкай

1944—1968 — Старков Семен Николаевич
1968—1970 — Балужева Антонина Михайловна
1970—1972 — Деменив Иван Игнатьевич
1972—1973 — Носкова Евдокия Васильевна
1978—1979 — Колчанова Раиса Николаевна
1979—1980 — Носков Григорий Иванович
1980—1983 — Булдакова Надежда Ивановна
с 1994 — Носкова Евдокия Васильевна

Станция Менделеево

1945—1947 — Коротаев Александр Иванович
1951—1952 — Зырянов Виктор Артемьевич

1953 — Наговицин Дмитрий Александрович
1953—1954 — Чукавин Никита Яковлевич
1954—1955 — Иванов Митрофан Иванович
1960—1962 — Бабин Василий Захарович
1969—1970 — Мокин Валентин Андреевич
1970—1972 — Круковский Валентин Антонович
1972—1974 — Ложкин Алексей Васильевич
1974—1977 — Янко Алексей Авксентьевич
1977—1984 — Романов Олег Викторович
1984—1987 — Жепин Владимир Павлович
1987—1990 — Бакланов Александр Иванович
1990—1993 — Федоров Владимир Александрович
с 1993 — Рычагова Нина Викторовна

Станция Обва

1945—1946 — Деменев Андрей Яковлевич
1946—1947 — Ситников Николай Андреевич
1948—1949 — Боталов Афонасий Михайлович

Станция Мокино

1945—1947 — Мошев Николай Филиппович
1947 — Путин Григорий Феопентович
1947—1948 — Носков Николай Иванович
1952—1953 — Обухов Иван Федосеевич
1953—1954 — Гуляев Петр Никитович
1959—1960 — Дробинин Александр Егорович
1960—1964 — Агафонова Елена Михайловна
1964 — Кожевникова Галина Александровна

Станция Григорьевская

1945—1947 — Яровиков Семен Иванович
1948 — Старков Калистрат Гаврилович
1948—1949 — Шабанов Николай Данилович
1951—1954 — Мошев Николай Филиппович
1954 — Шерстнев Алексей Иванович
1955—1956 — Ванышев Владимир Иванович
1958—1959 — Русецкий Михаил Яковлевич
1959—1960 — Селихин Павел Петрович
1960—1962 — Пепеляев Петр Константинович
1962—1966 — Лобарев Виктор Михайлович
1966—1968 — Семеновых Василий Андреевич
1968—1978 — Носкова Ираида Яковлевна
1978—1982 — Болкисова Валентина Васильевна

1982—1983 — Гущина Валентина Васильевна
с 1983 — Болкисова Валентина Васильевна

Станция Сюзьва

1945—1947 — Миков Василий Яковлевич
1950—1954 — Голдобин Александр Дементьевич
1954—1955 — Черемных Леонид Иванович
1955—1956 — Заволипинский Николай Михайлович
1959—1960 — Курочкин Андрей Семенович
1960—1961 — Гаврин Геннадий Федорович

Станция Чайковская

1945—1946 — Плашкин Василий Васильевич
1946 — Михальков Петр Ильич
1946—1947 — Симахин Семен Матвеевич
1947—1948 — Аликин Николай Федорович
1948 — Шабанов Николай Данилович
1948 — Ложкин Николай Федорович
1948—1950 — Грибанов Александр Михайлович
1950—1951 — Пинаев Александр Григорьевич
1951—1952 — Шуклин Николай Тимофеевич
1956—1959 — Бельтюков Анатолий Иванович
1959—1960 — Плюснин Анатолий Александрович
1960—1962 — Можелис Александр Иванович
1962—1964 — Жданов Валерий Анатольевич
1964—1970 — Рева Клавдия Ивановна
1973—1979 — Рева Клавдия Ивановна
1983—1984 — Макаров Георгий Николаевич
1985—1986 — Муковнина Любовь Никифоровна
1986—1989 — Некрасов Геннадий Андреевич
1989—1990 — Дмитриева Оксана Петровна
с 1994 — Петров Михаил Борисович

Станция Сукманы

1945—1947 — Певзнер Александр Николаевич
1947—1950 — Пепеляев Афонасий Николаевич
1950—1953 — Чукавин Никита Яковлевич
1953—1954 — Шмырин Феопентий Степанович
1958—1959 — Семеновых Василий Андреевич
1959 — Мокрушин Сергей Георгиевич
1959—1961 — Дробинин Александр Егорович
1961—1962 — Гаврин Геннадий Федорович
1962—1970 — Швед Петр Ананьевич

1977—1978 — Балужева Валентина Григорьевна
1978—1983 — Мокрушин Миней Сергеевич
1984—1986 — Казаков Вячеслав Иванович
1986—1994 — Аликина Лидия Афонасьевна
с 1994 — Мичкова Лидия Анатольевна

Станция Камский Рейд

1951—1952 — Кутявин Василий Григорьевич
1959 — Селихин Павел Петрович
1959—1966 — Семеновых Василий Андреевич
1966—1969 — Фалько Игорь Петрович
1969 — Белобородова Тамара Александровна
1970—1972 — Ощепков Николай Моисеевич

Станция Нытва

1945—1946 — Захваткин Дмитрий Михайлович
1946—1947 — Мельников Георгий Дмитриевич
1952—1954 — Политов Федор Денисович
1954—1956 — Пастухов Степан Федорович
1966—1967 — Обухов Михаил Иванович
1967—1971 — Елинов Василий Александрович
1971—1976 — Курочкин Андрей Семенович
1976—1977 — Макаренко Николай Константинович
с 1995 — Тарасова Любовь Григорьевна

Станция Симовята

1988—1989 — Кунаева Евгения Александровна
с 1992 — Попова Татьяна Павловна

Станция Шабуничи

1946—1947 — Деменев Андрей Яковлевич
1953—1954 — Деменев Андрей Яковлевич
1954 — Черемных Леонид Иванович
1954—1955 — Сафрыгин Николай Иванович
1959—1960 — Артемов Павел Федорович
1960 — Космынина Анна Михайловна
1967—1968 — Левин Иван Николаевич
1968 — Курочкин Андрей Семенович
1968—1969 — Просяник Иван Маркович
1971—1973 — Кононенко Галина Ильинична
1973—1978 — Позднякова Лидия Ананьевна
с 1992 — Патракова Альбина Петровна

Станция Оверята

1945—1948 — Ершов Александр Филиппович
1948—1956 — Бельтюков Анатолий Иванович
1959 — Бельтюков Анатолий Иванович
1959 — Сорока Анатолий Григорьевич
1959—1971 — Ванышев Владимир Иванович
1972—1973 — Бельтюков Анатолий Иванович
1973—1996 — Веткина Лидия Григорьевна
с 1996 — Бажина Галина Васильевна

Станция Краснокамск

1945—1947 — Голодецкий Александр Васильевич
1947—1952 — Филев Афонасий Федорович
1952—1953 — Наугольных Григорий Иванович
1953—1955 — Крупин Федор Афонасьевич
1955—1956 — Шевченко Павел Исидорович
1958—1959 — Пальцев Алексей Иванович
1959—1978 — Ершов Василий Семенович
1978—1983 — Писаренко Михаил Николаевич
1983—1989 — Секацкий Станислав Александрович
1990—1991 — Лукова Валентина Фроловна
1991—1994 — Ладысев Михаил Федорович
с 1995 — Кузнецова Галина Федоровна

Станция Курья

1947—1948 — Суров Михаил Степанович
1949—1950 — Васильев Василий Васильевич
1950—1951 — Путин Григорий Феопентович
1951—1954 — Поляков Алексей Семенович
1954—1955 — Дубоделов Георгий Емельянович
1955—1956 — Соколов Геннадий Николаевич
1956—1959 — Ванышев Владимир Иванович
1959—1985 — Субботин Николай Федорович
1985—1990 — Москалев Михаил Федорович
1988—1996 — Суменков Виктор Васильевич
с 1996 — Мозжегоров Алексей Горгониевич

Станция Пролетарская

1944—1946 — Бойцов Владимир Борисович
1946—1947 — Симяхин Семен Матвеевич
1947—1948 — Григорьев Валентин Иосифович
1948 — Гапонов Александр Карпович
1948 — Ершов Александр Филиппович

1948—1950 — Чукавин Никита Яковлевич
1951—1952 — Нефедьев Александр Павлович

Станция Пермь (Пролетарская) -Сортировочная

1952—1953 — Карпунин Владимир Михайлович
1953—1957 — Южаков Степан Васильевич
1957—1959 — Ковалев Иван Алексеевич
1959—1962 — Ряшко Борис Васильевич
1962—1970 — Ковалев Александр Сергеевич
1971—1976 — Парфенов Владимир Александрович
1976—1979 — Старев Владимир Васильевич
1979—1983 — Барабаш Яков Михайлович
1983—1985 — Захаров Валерий Викторович
с 1985 — Бабий Александр Сергеевич

Станция Пермь II

1943—1951 — Поляков Александр Игнатьевич
1951—1956 — Козлов Иван Павлович
1957—1960 — Ануфриев Александр Алексеевич
1961—1965 — Дубейковский Николай Васильевич
1966—1970 — Сорока Анатолий Григорьевич
1970—1976 — Дюбко Георгий Сергеевич
1976—1978 — Жигайлов Андрей Романович
1978—1985 — Можелис Александр Иванович
1985—1987 — Харламов Валерий Дмитриевич
1987—1996 — Козоров Валентина Александровна
с 1996 — Суханов Андрей Львович

Станция Бахаревка

1944—1947 — Кутявин Василий Григорьевич
1947—1948 — Чуркин Петр Семенович
1948—1949 — Ершов Александр Филиппович
1949 — Чуркин Петр Семенович
1950—1954 — Агеев Артемий Яковлевич
1958—1959 — Южаков Степан Васильевич
1959—1961 — Леви Михаил Ефимович
1961—1963 — Симаков Иван Иванович
1963—1966 — Парфенов Владимир Александрович
1966—1967 — Зезюлин Николай Сергеевич
1967—1969 — Кордаков Виталий Александрович
1969—1970 — Дюбко Георгий Сергеевич
1970—1976 — Ахроменко Геннадий Иванович
1977—1979 — Поляков Дмитрий Павлович

1979—1990 — Ванышев Владимир Иванович
1990—1996 — Москалев Михаил Федорович
с 1996 — Боленков Николай Александрович

Станция Ферма

1945—1949 — Верхоланцев Михаил Федорович
1949 — Бочкарев Григорий Антонович
1949—1950 — Иванов Митрофан Иванович
1950—1954 — Вековшинин Михаил Яковлевич
1954—1962 — Михалев Олег Иванович
1962—1963 — Литвинов Александр Яковлевич
1963—1964 — Голубова Людмила Алексеевна
1964 — Ложкина Людмила Алексеевна
1964—1970 — Можелис Виктор Иванович
1970—1972 — Пигалев Анатолий Павлович
1972—1977 — Козырева Альбина Ивановна
1977—1987 — Карюкина Лариса Петровна
1987—1988 — Шушарина Юлия Савельевна
1988—1994 — Дик Василий Андреевич
с 1994 — Латышев Сергей Васильевич

Станция Осенцы

1958—1959 — Южаков Степан Васильевич
1959—1960 — Ковалев Александр Сергеевич
1960—1964 — Игнатов Михаил Григорьевич
1967—1968 — Киреев Николай Андреевич
1968—1972 — Жигайлов Андрей Романович
1975 — Жигайлов Андрей Романович
1975—1979 — Барабаш Яков Михайлович
1979—1981 — Тетенев Валентин Афанасьевич
1981—1983 — Захаров Валерий Викторович
1983—1990 — Бурдасов Геннадий Иванович
1990—1995 — Барабаш Яков Михайлович
с 1995 — Бурдасов Геннадий Иванович

Станция Мулянка

1938—1947 — Буторин Александр Савельевич
1947—1948 — Жуланов Василий Зиновьевич
1948—1952 — Буторин Александр Савельевич
1953—1955 — Полушкин Иван Владимирович
1955—1960 — Кузнецов Алексей Петрович
1960—1961 — Кордаков Виталий Александрович
1961—1966 — Слотин Николай Александрович

1987—1990 — Кондаков Анатолий Федорович
с 1990 — Поскребышева Нина Леонидовна

Станция Юг

1941—1944 — Ершов Александр Филиппович
1945—1948 — Посохин Александр Дмитриевич
1948—1949 — Беляевских Семен Николаевич
1949 — Кондаков Иван Лаврентьевич
1949—1950 — Кузнецов Иван Дмитриевич
1950—1952 — Бочкарев Григорий Антонович
1952—1953 — Якимов Константин Ефимович
1954—1955 — Гилев Василий Афонасьевич
1955—1956 — Сиятовский Петр Гаврилович
1977—1978 — Воеводин Александр Ильич
1979—1980 — Трошин Павел Семенович
1980—1987 — Бонина Федосья Григорьевна
1987 — Попова Галина Ивановна
1994—1995 — Дьяченко Наталья Викторовна
с 1995 — Попова Галина Ивановна

Станция Курашимский

1946—1947 — Субботин Илья Петрович
1947—1948 — Волгарев Николай Степанович
1948—1952 — Чарусов Илья Петрович
1952—1953 — Глазков Афонасий Афонасьевич
1962—1963 — Деменев Иван Игнатьевич
1963—1965 — Волгарев Арсентий Васильевич

Станция Кукуштан

1942—1953 — Новиков Виктор Михайлович
1954—1955 — Зуев Василий Николаевич
1957—1958 — Субботин Иван Дмитриевич
1961—1962 — Шумиловских Григорий Васильевич
1962—1964 — Мокин Валентин Андреевич
1964 — Пастушков Вячеслав Николаевич
1964—1965 — Кощеев Геннадий Игнатьевич
1973—1993 — Володченко Нина Ивановна
с 1994 — Иванова Галина Дмитриевна

Станция Ергач

1943—1949 — Иванов Митрофан Иванович
1949—1952 — Посохин Александр Дмитриевич
1961—1971 — Власов Николай Иванович

1971—1972 — Ложкин Алексей Васильевич
1972—1973 — Пинчук Александр Иванович
1973—1982 — Власов Николай Иванович
1983—1984 — Власов Николай Иванович
1986—1989 — Михина Вера Васильевна
с 1989 — Галузин Михаил Федорович

Станция Иренский

1945—1949 — Морсковатых Анатолий Михайлович
1949 — Рожков Федор Михайлович
1949—1950 — Измestьева Фаина Павловна
1950—1959 — Отянов Александр Григорьевич
1959—1971 — Калинин Иван Пименович
1972—1989 — Борисов Анатолий Иванович
1990 — Медведева Надежда Филипповна
с 1993 — Буньков Евгений Федорович

Станция Кунгур

1943—1947 — Денисов Анатолий Владимирович
1947—1951 — Вершинин Тимофей Тимофеевич
1951—1953 — Соколовский Иван Алексеевич
1953—1954 — Оржеховский Николай Иванович
1954—1956 — Теплоухов Борис Кириллович
1957—1959 — Давыдов-Мартынов Игорь Михайлович
1959—1964 — Пальцев Алексей Иванович
1964—1967 — Кордаков Виталий Александрович
1967—1971 — Пьяных Анатолий Павлович
1971—1978 — Можелис Александр Иванович
1979—1984 — Кузнецов Николай Сергеевич
1984—1989 — Круковский Валентин Антонович
с 1990 — Седых Александр Семенович

Станция Чикали

1942—1946 — Чусовитин Георгий Яковлевич
1947—1949 — Рожков Федор Михайлович
1949—1950 — Лобанов Александр Филиппович
1950—1953 — Гилев Василий Афонасьевич
1953—1954 — Пелевин Алексей Иванович
1959—1960 — Дубровин Леонид Анатольевич
1960 — Шеховцева Лидия Васильевна
1960—1962 — Литвинов Александр Яковлевич
1962 — Гордеев Алексей Андреевич
1962—1969 — Пышта Валентина Яковлевна

1969—1970 — Тунев Василий Алексеевич
1983 — Тунев Василий Алексеевич
1983—1984 — Бочкарева Ольга Александровна
с 1984 — Плотникова Мария Петровна

Станция Кишертъ

1946—1957 — Вязовиков Владимир Васильевич
1978—1979 — Ахахлин Иван Павлович
1984—1986 — Кузнецов Николай Сергеевич
1986 — Емельянов Николай Иванович
1988—1990 — Желтышева Галина Алексеевна
с 1990 — Окулова Любовь Владимировна

Разъезд Пятково

1939—1949 — Пермьяков Михаил Дмитриевич
1949—1954 — Калинин Ларион Иванович
1959—1960 — Агапова Татьяна Яковлевна

Станция Шумково

1939—1946 — Рожков Петр Евдокимович
1946—1947 — Жигалов Борис Николаевич
1947—1948 — Дерягин Анатолий Иванович
1948—1956 — Мухачев Павел Яковлевич
1960—1961 — Старков Афонасий Иванович
1968—1970 — Гусельников Федор Дмитриевич
1970—1986 — Гордеев Алексей Андреевич
с 1986 — Гордеев Иван Петрович

Разъезд Тюриково

1939—1947 — Архипов Галактион Васильевич
1947—1950 — Пеганов Сергей Логинович
1951—1959 — Калинин Иван Пименович

Станция Тулумбасы

1945—1946 — Ковалев Иван Ефимович
1946—1949 — Зуев Василий Николаевич
1949—1953 — Пермьяков Михаил Дмитриевич
1953—1954 — Ковалев Иван Ефимович
1969—1970 — Потапов Василий Сергеевич
1970—1984 — Мужиков Иван Михайлович
1984—1985 — Потапов Василий Сергеевич
1985—1987 — Назаренко Светлана Александровна
1987—1989 — Гордеева Галина Николаевна

1989—1990 — Сабурова Римма Ахнафовна
1990—1993 — Власова Тамара Геннадьевна

Станция Лек

1945—1947 — Шаромов Иван Трофимович
1947—1953 — Лунегов Мирон Ефимович
1953—1954 — Якушев Михаил Васильевич
1954—1956 — Титов Иван Алексеевич
1960—1961 — Белослудцев Александр Григорьевич
1961—1966 — Мужиков Иван Михайлович
1966—1972 — Обороина Раиса Яковлевна
1972—1990 — Разживина Мария Михайловна
с 1990 — Поскребышева Нина Леонидовна

Станция Кордон

1943—1949 — Якушев Григорий Васильевич
1950—1952 — Верижникова Елизавета Алексеевна
1952—1955 — Кузнецов Иван Дмитриевич
1956—1957 — Шикалова Елизавета Алексеевна
1957—1964 — Вязовиков Владимир Васильевич
1964—1972 — Дубровин Анатолий Анатольевич
1972—1978 — Калинина Мария Ефимовна
1978—1981 — Желтышев Михаил Петрович
с 1981 — Ветоха Анна Андреевна

Станция Глухарь

1945—1954 — Алексеев Иван Григорьевич
1961—1964 — Баталов Афонасий Михайлович

Станция Шутем

1946—1947 — Титов Григорий Агафонович
1947—1954 — Пивоваров Степан Васильевич
1962—1964 — Пигалев Анатолий Павлович
1964—1976 — Калинин Илларион Иванович
1976—1984 — Гусельников Михаил Федорович
1984—1986 — Титова Валентина Прокопьевна
1989—1992 — Емельянов Николай Иванович
1992—1993 — Ратокля Казимир Павлович

Станция Шамары

1946—1955 — Лоцилов Дмитрий Филиппович
1955—1959 — Вековшинин Михаил Яковлевич

1960—1961 — Зотов Владимир Григорьевич
1961—1963 — Кордаков Виталий Александрович
1963—1964 — Панасюк Владимир Январович
1965—1968 — Зыков Алексей Павлович
1968—1972 — Баранов Георгий Петрович
1972—1974 — Борисов Анатолий Иванович
1974—1976 — Банников Владимир Васильевич
1976—1978 — Захаров Валерий Викторович
1978—1980 — Потапов Василий Сергеевич
1980—1981 — Гладких Татьяна Владимировна
1981—1982 — Потапов Василий Сергеевич
с 1982 — Бочкарев Анатолий Петрович

Станция Вогулка

1942—1950 — Бусыгин Федор Григорьевич
1950—1959 — Пеганов Сергей Логинович
1959—1960 — Секацкий Станислав Александрович
1960—1964 — Дубровин Леонид Анатольевич
1964—1983 — Шикалова Елизавета Алексеевна
1982—1996 — Оборина Раиса Яковлевна
с 1996 — Кузнецова Надежда Николаевна

Разъезд Козъял

1942—1946 — Лунегов Мирон Ефимович
1947—1949 — Титов Николай Васильевич
1949—1954 — Титов Григорий Агафонович
1957—1960 — Секацкий Станислав Александрович
1960—1962 — Калинин Симон Иванович
1965 — Лапшин Анатолий Васильевич
1965—1966 — Иванов Леонид Степанович
1966—1968 — Ширшев Петр Васильевич
1968—1969 — Шмакова Татьяна Яковлевна
1969 — Шуклина Татьяна Яковлевна
1969 — Комягина Евдокия Степановна

Станция Бизъ

1937—1952 — Субботин Виталий Васильевич
1952—1953 — Филиппов Николай Николаевич
1953—1954 — Субботин Виталий Васильевич
1962—1963 — Титов Иван Алексеевич
1963—1964 — Гусельников Федор Дмитриевич
1968—1969 — Шуклина Нина Николаевна
1970—1971 — Пипчук Александр Иванович

1972—1975 — Тошакowa Елена Михайловна
1975—1979 — Тигова Любовь Михайловна
1979—1983 — Кириллова Анна Степановна
1983—1984 — Пильганская Мария Мартемьяновна
1984—1985 — Пехташева Людмила Анатольевна

Станция Шаля

1944—1947 — Чуйкин Федор Андреевич
1947—1949 — Козлов Павел Арсентьевич

Станция Пермь I

1944—1946 — Шевелев Александр Иванович
1951—1953 — Савин Павел Матвеевич
1953—1955 — Карпунин Владимир Михайлович
1955—1964 — Баранов Георгий Иванович
1964—1965 — Сорока Анатолий Григорьевич
1965—1966 — Телевной Петр Лаврентьевич
1966—1981 — Винников Александр Федорович
1982—1985 — Суменков Виктор Васильевич
1985—1987 — Туренко Владимир Ильич
1987—1988 — Савин Александр Васильевич
с 1989 — Харлова Любовь Викторовна

Станция Мотовилиха

1945—1947 — Агеев Александр Максимович
1952—1954 — Колногоров Степан Иудович
1961—1962 — Телевной Петр Лаврентьевич
1962—1963 — Корнеичев Владислав Титович

Станция Кислотная

1940—1945 — Красных Петр Петрович
1945—1948 — Шабанов Николай Дмитриевич
1948—1949 — Васильев Василий Васильевич
1950—1951 — Петров Иван Дмитриевич
1951 — Ершов Александр Филиппович
1951—1952 — Петров Иван Дмитриевич
1955—1963 — Батраков Александр Нестерович

Станция Балмошная

1963—1964 — Селезнев Петр Кириллович
1964—1965 — Киреев Николай Андреевич
1970—1971 — Черноусов Николай Сергеевич

1971—1972 — Туренко Владимир Ильич
1981—1990 — Панасюк Владимир Степанович
1990—1992 — Казанцев Виктор Петрович
1992—1996 — Скоробогач Василий Андреевич

Станция Левшино

1946—1947 — Сухорослов Петр Павлович
1950—1955 — Щербаков Николай Николаевич
1955—1956 — Куликов Леонид Филиппович
1956—1958 — Петропавловский Евгений Николаевич
1958—1959 — Ковалев Александр Сергеевич
1959—1962 — Лобарев Виктор Михайлович
1962 — Хотеев Николай Степанович
1962—1973 — Букалов Михаил Васильевич
1973—1977 — Кононенко Галина Ильинична
1977—1979 — Машкович Виктор Тарасович
1979—1983 — Банников Владимир Васильевич
1983—1987 — Репина Ираида Петровна
1987—1989 — Шарин Михаил Евгеньевич
1989—1994 — Репина Ираида Петровна
с 1994 — Вязовиков Виктор Валентинович

Станция Кабельная

1962—1970 — Можелис Александр Иванович
1970—1971 — Бабин Василий Захарович
1984—1985 — Оборин Валерий Иванович
1985—1986 — Доценко Валентин Федорович
1991—1993 — Шпак Валерий Евгеньевич
с 1993 — Булдакова Надежда Ивановна

Станция Блочная

1962 — Солянов Валерий Петрович
1962—1965 — Глухих Маргарита Васильевна
1966 — Фирсов Иван Николаевич
1966—1976 — Абрамов Юрий Петрович
с 1995 — Абраменков Евгений Александрович

Станция Пальники

1957—1958 — Щуркин Дмитрий Иванович
1958—1991 — Мельчаков Владимир Константинович
1993—1994 — Кузнецова Тамара Максимовна
с 1994 — Филиппова Вера Петровна

Станция Дивья

1957—1958 — Секацкий Стапислав Александрович
1963—1964 — Аликин Николай Федорович
1964—1965 — Вязовиков Владимир Васильевич
1966—1970 — Боталов Афонасий Петрович
1970—1971 — Гудзь Галина Александровна
1975—1976 — Катаева Светлана Петровна
с 1984 — Баженова Тамара Николаевна

Станция Ярино

1957—1979 — Анохин Петр Ефимович
с 1992 — Калашникова Александра Ивановна

Станция Добрянка

1965 — Третьяков Геннадий Михайлович
1965—1970 — Петров Василий Васильевич
1979—1986 — Анохин Петр Ефимович
1986—1991 — Ладысев Михаил Федорович
1991—1994 — Мадалина Любовь Павловна
с 1994 — Петухова Наталья Геннадьевна

Станция Кухтым

1957 — Пепеляев Афонасий Николаевич
1958—1960 — Кузьмин Павел Константинович
1960—1961 — Виленгурский Леонид Константинович
1962—1965 — Петров Василий Васильевич
1965 — Хайнин Ефим Максимович
1965—1970 — Воитехов Анатолий Степанович
1970—1972 — Калинина Мария Ефимовна
1972—1974 — Муфтахутдинова Гульсина Усмановна
1974—1975 — Медведева Надежда Филипповна
1977—1989 — Кораблева Раиса Николаевна
с 1989 — Баженова Валентина Семеновна

Станция Боковая

1957—1958 — Поторочин Еварест Григорьевич
1958—1959 — Андриюшин Александр Андреевич
1959—1962 — Сурнин Анатолий Николаевич
1962—1972 — Селихин Владимир Федорович
1972—1973 — Калашникова Александра Ивановна
1979—1980 — Тоцакова Елена Михайловна
1980—1981 — Пряничников Виктор Николаевич
1983—1995 — Мягких Людмила Николаевна

Станция Тихая

1957—1958 — Черемных Леонид Иванович
1959 — Никитин Максим Владимирович
1959—1960 — Пепеляев Петр Константинович
1960 — Косьяненко Зоя Савельевна
1961—1962 — Пепеляев Петр Константинович
1963—1964 — Ярославцева Людмила Ивановна
1964 — Рычкова Вера Васильевна
1964—1967 — Разживина Мария Михайловна
1967—1994 — Балдина Ираида Семеновна

Станция Парма

1957—1958 — Боровиков Захар Федорович
1959—1960 — Скрыпчук Александр Данилович
1960 — Черняков Виктор Федорович
1960—1961 — Толпышев Петр Львович
1961—1964 — Рева Клавдия Ивановна
1964—1965 — Рычкова Вера Васильевна
1967—1968 — Ребковец Вера Васильевна
1968—1969 — Шилкова Евдокия Никифоровна
1969 — Боталова Юлия Григорьевна
1969—1984 — Рычкова Юлия Григорьевна
с 1992 — Коневских Сергей Владимирович

Станция Шестаки

1957—1959 — Сурнин Анатолий Николаевич
1959—1961 — Черемных Леонид Иванович
1961—1962 — Клементьев Илья Иванович
1962—1972 — Гладких Михаил Александрович
1972—1973 — Лисицина Евгения Екимовна
1973 — Шуклина Татьяна Александровна
1973—1983 — Мягких Людмила Николаевна
1984 — Жандарова Лидия Федоровна
1984—1985 — Тельнова Лидия Федоровна
1985—1986 — Баландина Филицата Мефодьевна
1986—1988 — Черемных Валентина Михайловна
с 1989 — Баландин Владимир Иванович

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

И. Д. Антонюк. Передовой коллектив связистов (Опыт Пермской дистанции сигнализации и связи Свердловской дороги).— Москва, 1984.

В. С. Верхолапцев. Город Пермь, его прошлое и настоящее. Краткий историко-статистический очерк.— Пермь, 1913.

История Урала. Том II: Период социализма.— Пермское книжное издательство, 1977.

Комплексная механизация и автоматизация производственных процессов в локомотивном депо Пермь. Серия «Локомотивы и локомотивное хозяйство». Выпуск 54-й.— Москва, 1970.

Е. А. Легостаев. Экономия электрической энергии на электроподвижном составе (Опыт работы коллектива электродепо Пермь II Свердловской железной дороги).— Москва, 1956.

П. Милованов. Организатор поиска.— Гудок, 1965, 2 апреля, № 77, с. 1—2.

Э. М. Мильман. История первой железнодорожной магистрали Урала (70—90-е годы XIX в.).— Пермское книжное издательство, 1975.

Научная организация и механизация работ на дистанции пути (Опыт работы Пермской дистанции пути Свердловской железной дороги), НТО железнодорожного транспорта.— Москва, 1969.

Новые принципы организации работы узлов. Чему учит практика коллектива Пермского отделения.— Гудок, 1964, 10 июня, № 136, с. 3.

50 лет вагонному хозяйству.— Вагонная служба Свердловской железной дороги, 1983.

Б. В. Ряшко, Г. Г. Трегубов, И. В. Харланович. Совершенствование эксплуатационной работы (Опыт Пермского отделения Свердловской железной дороги).— Москва, 1971.

К. Самойлов. Поезд ведет сталинский лауреат.— Молотовское областное издательство, 1951.

Свердловская магистраль.— Свердловск, 1978.

М. К. Скумбин. В центре внимания НОТ. На то мы инженеры/Сборник статей.— Пермское книжное издательство, 1965.

М. К. Скумбин. Научная организация труда у пермских железнодорожников.— Пермское книжное издательство, 1967.

М. К. Скумбин. Научная организация труда у пермских железнодорожников.— Пермское книжное издательство, 1969.

И. Цветков. Новой технологии открыта «зеленая улица». Пермские железнодорожники задают тон в эксплуатационной работе.— Звезда, 1964, 7 июля, № 159, с. 2.

ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение	3
От отделения движения до района эксплуатации (1878—1945)	
Откуда есть и пошла... железная дорога в Перми . . .	6
Трагическая попытка научной организации управления . . .	8
Испытание войной...	10
На военном положении в мирное время (1946—1955)	
Приказ министра путей сообщения СССР	14
Первое десятилетие...	15
Творческий взлет (1956—1969)	
Паровоз уступает дорогу	24
Пермский метод эксплуатационной работы	27
Предприятие высокой индустриальной культуры	40
Вагонники...	43
Основа и опора... Вклад путейцев	46
Общественная поддержка творчества новаторов	51
Бесконечный путь развития и совершенствования (1970—1996)	
Наращивание мощностей	56
Новые технологии перевозок	60
Станции...	62
Дорожная лаборатория по механизации производствен- ных процессов	67
Пермский метод капитального ремонта пути	68
«Кто хочет делать дело — ищет средства, кто не хочет — ищет причину»	75
Вагонники	80
Пермский железнодорожный техникум	83
Дела жилищные	84
Стратегия выживания	85
Профсоюзы...	89
Заключение	93
Приложения	
Работники Пермского отделения Свердловской железной дороги, имеющие звание «Заслуженный работник транс- порта Российской Федерации»	96
Делегаты Всероссийского съезда железнодорожников 1996 года от Пермского отделения Свердловской желез- ной дороги	97

Краткие биографии начальников Пермского отделения Свердловской железной дороги	99
Руководители структурных подразделений Пермского отделения Свердловской железной дороги	108
Руководители Кунгурского отделения дороги	113
Руководители структурных подразделений Кунгурского отделения дороги	114
Начальники предприятий Пермского отделения Свердловской железной дороги	116
Начальники станций Пермского и Кунгурского отделений железной дороги	122
Список использованной литературы	141

Г. А. Литовченко

**ПОЛВЕКА РАБОТЫ,
ПОИСКОВ И СВЕРШЕНИЙ
ПЕРМСКИХ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ**

Сдано в набор 18.07.96. Подписано в печать 19.08.96. Формат 84×108¹/₃₂. Бум. книжно-журнальная. Гарнитура обыкновенная новая. Печать высокая и офсетная. Усл. печ. л. 7,56+2,94 (вкл.). Тираж 15 000 экз. Заказ № 2425.
Пермское отделение Свердловской железной дороги. 614600, г. Пермь, ГСП, ул. Генкеля, 6.
АО «Звезда». 614600, г. Пермь, ГСП-131, ул. Дружбы, 84.

