

С. Ф. Харитонов
Ю. К. Звягин



МУРМАНСКАЯ



КИРОВСКАЯ



ОКТЯБРЬСКАЯ

• • • •



« 1996 »

1911	.	,	-
	.		-
	.		-
	.	XVIII	-
I.	-	,	-
	.		-
	.	XIX	-
	.		-
1871	.	-	-
	.		-
	.		334
1872	.	,	
	.		
	.	(-
	.)	-
1894	.		-
	.		-
	.	1.	-
	.		-
	.		-
	.		-

— *

— **

1894

— ***

1895

— ****

10 (23)

1902
1903

12

—

*
**

1897 1899
l.

*

()

().

— —

1904

1904

1910

30

*

II.

15 (28)

1911

1916
20 1916
28 1917
1917 (—).

1914

– 70,1

« »

8

-	356	1 1915 .	1
-	371	23 1915 .	1 3
-	260	3 1915 .	9
1914			

?

« »

1915

: «

14



Группа строителей Мурманской железной дороги. В центре — главный инженер строительства Б. А. Крутиков

мане и по преобразованию его в городское поселение...»* Далее министр сообщал, что из общей площади в размере 4 тысяч десятин, отведенной Министерством земледелия под все надобности поселка, имеется в виду выделить, в соответствии с топографическими условиями, около 280 десятин для немедленной разбивки на поселенческие участки.

После того как пензенские плотники построили жилые бараки, поселку дали статус города, имея в виду, что в будущем он станет крупнейшим административным центром на Севере.

«Романов» — так по-другому стала называться и железнодорожная станция. После Февральской революции город переименовали в Мурманск. 17 мая 1917 года особым циркуляром по Мурманской дороге была переименована и станция. Изменили название и станции Михаила Архангела недалеко от Званки. Ее назвали Мурманскими Воротами.

Доставка продовольствия и материалов для постройки дороги при несовершенстве и крайней загруженности в связи с войной путей сообщения представляла огромные трудности. К тому же Оленецкая дорога еще строилась, и Мурманская не примыкала ни к одной из действующих железных дорог. Поэтому все грузы для постройки сначала доставляли по железным дорогам до ближайших

* ЦГА КАССР, ф. 1710, оп. 1, д. 2/29, л. 3.

) -

1915

(

) -

300
80

«
20

»

«

»

120

500



Перемещение грунта конной тягой

начать работу. В качестве рабочих приехали люди самых разных профессий, не знавшие физического труда. Вскоре стало ясно, что это были не строители, а искатели легкой наживы, и руководители строительства потребовали от правительства убрать не-прошенных помощников.

Однако правительство не решалось обидеть английского главнокомандующего. Выход из положения был найден в «несоблюдении» русскими договорных условий, и дельцу заплатили огромную неустойку золотом. Перед отъездом Френч пророчествовал, что самим русским дорогу не построить.

Вербовка рабочих проходила с большим трудом. Большая часть работоспособного населения была призвана в действующую армию, оставшихся привлекали к разного рода воинским повинностям. Но уже к концу лета 1915 года число рабочих, не считая нескольких тысяч пленных немцев и австрийцев, присланных на строительство, достигло 75 тысяч. Около 10 тысяч рабочих прибыло вместе с инженерами с Транссибирской магистрали, где к тому времени завершилось строительство участка Кузнга — Ксеньевская. Присылали и беженцев из прибалтийских и западных губерний. Были прикомандированы солдаты в составе трех железнодорожных рабочих батальонов.

Среди завербованных рабочих оказалась группа мусульман. Случилось так, что девятый священный месяц рамадан 1333 мусульманского года пришелся на июль европейского календаря.

24

12

()

50

1916

?

*

« ».

....., « ».

(.....).

12 — 12

— 10

9 8

« » — *

« »

6 « »

», **

— 5-6

* , 1908, . 12-13.

** (1908 .)

100 900



Жилой барак. 1915 г.

тельстве имелось всего лишь 50 ручных вагонеток. Позднее были куплены за границей три маломощных экскаватора, но существенной помощи они оказать не могли.

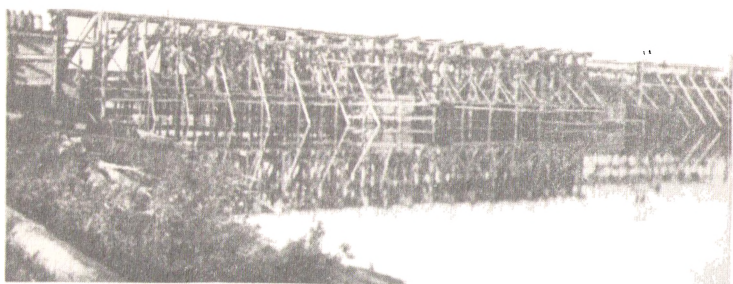
Обычно рабочий нанимался на определенный срок, но тяжелые условия и полицейский произвол порождали стремление уйти с работы раньше срока. Чтобы удержать рабочих на строительстве, олонецкий губернатор Зубовский издал в сентябре 1915 года обязательное постановление, по которому виновные в самовольном прекращении работ подвергались «денежному взысканию до 3 тысяч рублей или аресту, либо тюремному заключению до трех месяцев». 13 октября 1915 года на Мурманской дороге был введен действовавший на транспорте так называемый указ о правах чрезвычайной охраны. Теперь ни рабочие, ни служащие не имели права оставить работу. Даже экономические стачки считались государственным преступлением и карались военным судом.

Первостепенными техническими задачами строительства являлись отсыпка земляного полотна и возведение мостов: готовность, хотя бы в основном, земляного полотна, как и большинства мостов, давала возможность начать форсированную укладку пути. Наиболее подходящим материалом для мостов было дерево. Постройка деревянных мостов требовала меньше времени, чем из других материалов, что само по себе являлось важным преимуществом. Кроме того, деревянные мосты можно было

8

10

50



Строительство деревянного моста через р. Кереть. 1916 г.

Белому морю. Это обстоятельство давало возможность направлять вперед рабочих и материалы, вести работы широким фронтом, а в сентябре 1915 года приступить к форсированной укладке пути для пропуска рабочих поездов.

Наряду с обычным в то время ручным способом укладки пути на Мурманской дороге была применена и механизация в виде транспортера из деревянных рам с роликами. По такому транспортеру рельсы вручную передвигались к хвосту укладочного поезда, где рабочие опускали их на путевые вагончики и везли к месту работ. Применялась и конная тяга.

Оригинальным способом с использованием приливо-отливного течения Белого моря была осуществлена доставка подвижного состава и рельсов на станцию Оленья. По замыслу инженера В. В. Реентовича в прибрежной полосе Кандалакшского залива строители уложили железнодорожный путь и поставили платформы. Когда приливная волна затопила платформы, над ними встал буксир с баржами. При отливе воды суда сели на платформы, их отвезли на пристань в Старый Зашеек и спустили в озеро Имандра. Затем на баржи были погружены паровоз, платформы, материалы, и караван ушел к месту назначения.

К колымским косогорам, круто спускавшимся к реке Коле, укладчики подошли зимой. Из-за огромного объема земляных работ полотно еще не было подготовлено, и, чтобы не задерживать укладку, несколько километров пути уложили по льду реки.

Одновременно с укладкой пути и оборудованием приспособлений для приема и отправления воинских и других грузов шла и подготовка к открытию более или менее регулярного движения поездов на уложенных участках дороги.

1915

7-

8-

— 20-

21-

600

17 (30)

8

1915

— 14

23 (6)

1916

3 (16)

1916

()

(),

537-

19-1- 16
XI

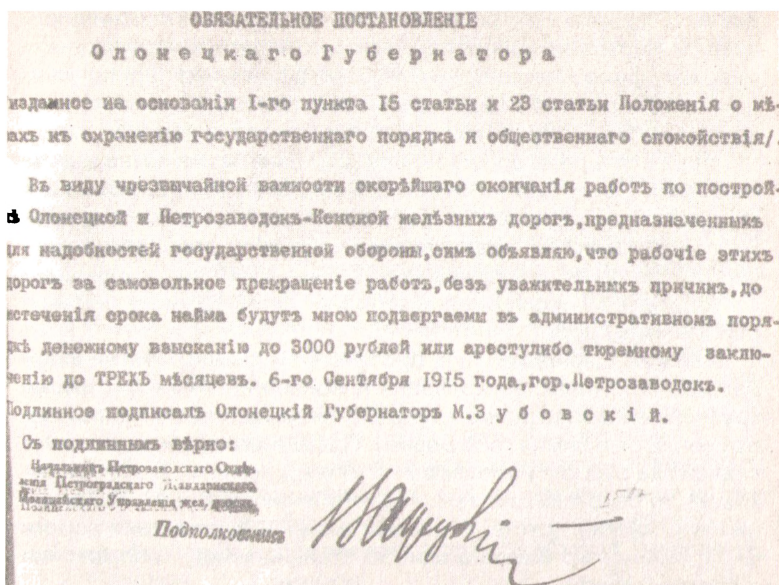
618, . 537



Д. Д. Бизюкин — начальник строительного участка

мостов и проложен путь более чем на тысячу километров. Вспоминая то время, главный инженер строительства Борис Александрович Крутиков говорил: «Затруднения, сопровождавшие стройку, были необычайно велики, разнообразны и неожиданны. Не раз казалось, что начатое дело должно быть брошено, что нет сил, которые могли бы преодолеть преграды. Но сверхчеловеческими усилиями удавалось двинуться вперед, напрягая силы, знания и находчивость инженеров и рабочих, и то, что было сделано за два первых года постройки, без преувеличения будет признано работой титанической и найдет справедливую оценку. Я не имею в виду, — продолжал Борис Александрович, — преувеличить заслуги участников строительства, но хотел бы предварить от излишней скромности, граничащей с самоуничтожением — этой характерной чертой русского человека, когда он мыслит о деле, участником которого являлся. Трудности были неизбежны в таком огромном деле. Шла война, но многих из них можно было бы избежать, не будь полицейского произвола и того равнодушия со стороны правительства к нуждам стройки, по-видимому связанного с общей политической неустойчивостью, которую переживала страна в последние годы царского самодержавия».

Нередким гостем на стройке был князь Багратион-Мухранский, пользовавшийся при дворе, как говорили, большим влиянием. Однажды приехал и брат царя великий князь Владимир. Эти и другие визиты высокопоставленных особ вселяли надежду на лучшее



Обязательное постановление Олонецкого губернатора

снабжение продовольствием, на облегчение тяжелых условий труда. Но все оставалось по-старому.

Кому не памяты строки Н. А. Некрасова:

...Многие — в страшной борьбе,
К жизни воззвал эти дебри бесплодные,
Гроб обрели здесь себе...

Эти слова можно отнести и к строителям Мурманской железной дороги.

Известный русский революционер и ученый Николай Александрович Морозов, прочитав «Железную дорогу» Некрасова, заметил: «Наряду с образами землекопов, погибших при постройке железнодорожного полотна, следовало бы для полноты прибавить образы тех мыслителей, которые думали в тиши бессонных ночей и нередко при враждебном отношении окружающих о том, как решить грандиозные задачи, и которые потом осуществляли это»*.

Два века прошло со времени укладки небольшой заводской чугунной дороги («чугунки») на Александровском пушечном заводе в Петрозаводске по инициативе начальника Олонецких заво-

* Рыскин А. Перспективная дорога. — Наука и жизнь, 1966, № 8, с. 33.

1834

1851

1865

10
15

7
1891

«

« »

».

1885

1934

*

6-

20

?

1976

«

»

(

)

».

(

«

13

»

1826

(

1864

1809

1811-

1812

1812-1814

1812

1916

1915

*

1915

*



Обелиск, установленный на месте смычки Мурманской ж. д.
3(16) ноября 1916 г.

Однако несмотря на все меры правительства, большей частью запоздалые, железнодорожный транспорт не выдержал испытаний военного времени и пришел в полное расстройство. Уже к середине 1916 года на многих станциях скопилось огромное количество невывезенных грузов. Большие воинские соединения часто перебрасывались пешим порядком. Не справлялась с перевозками и Мурманская дорога: не хватало исправных паровозов и вагонов.

В свою очередь, разруха на транспорте обострила продовольственный кризис. Население получало голодный паек, резко вздорожали продукты первой необходимости. Вспыхнули забастовки, рабочие требовали увеличения заработной платы и выражали возмущение дороговизной и непрекращающейся войной.

В стране назревали революционные события.

1

29

9-

1905

55-

8-

8-

1913

1904

3-

*

**

1917

),

(

8-

8-

«

»

5-

7-

*

, 1974, . 51, 62-63.

**

3.

, 1961, . 51.

(),

« »

« »

: «

()

»*

VI

24

1917

. 50

25

21

40

« » —

«

... —

!»

II

* 34, . 155.

«

»*.

«

»

. 31

: «

...»**.

28

: «

8-

«

. 28
],

. 21

25

^]

^

*
... , 1970, . 69–70.

**
3. , . 57.

]] ,]]

—] »*.

55-

26

11 1917

().

1918

. 5 1918

1917

1918

, 30 1919

1920 **.

* , . 1710, . 1, . 2/23, . 112.
** , . 17, . 1, . 9, . 54-56.

?

1917

1918

«

»*.

()

()

1918

II

**.

* 35, . 305.

** 78, 535.

1918
«
».

1918

«

».

«

18

42

2

».

800

1904

100-

2

... : ...

6 1918

« 342

»*

... : ...

7 1918

« : ...

1.

2.

3.

»**.

*
1977, . 268-269.

**
... 50, . 116-117.



А. М. Бутков

10 июля по предложению С. П. Нацаренуса III делегатский съезд Совета железнодорожных депутатов Мурманской дороги постановил назначить комендантов отдельных районов дороги — ответственных за организацию обороны, Солунин стал комендантом станции Петрозаводск, Короленко — Лижмы, Алексеевский — Медвежьей Горы, Седов — Масельской. Это способствовало большей мобилизации сил.

Отбивая вражеские атаки, отряд Спиридонова отошел к реке Онде, где закрепился и остановил дальнейшее продвижение противника вдоль Мурманской дороги.

Активные военные действия в поло-

се дороги интервенты и белогвардейцы возобновили в первой половине февраля 1919 года.

19 февраля 1919 года сегежские железнодорожники проводили профсоюзное собрание, на котором присутствовал В. П. Солунин, прибывший в командировку. В разгар собрания на станцию прибежал подросток Федоров из Койкиниц и сообщил, что в их деревню пришли белогвардейцы.

Собрание было прервано, но все остались, чтобы обсудить создавшееся положение. Железнодорожники попросили Солунина, как человека более опытного в военных делах, участвовавшего в боях с белофиннами, взять на себя руководство обороной станции. На станции имелся отряд Красной гвардии, сформированный по инициативе секретаря партячейки телеграфиста Н. Е. Авдеева и машиниста водокачки А. С. Степанова из числа железнодорожников-эксплуатационников, рабочих-строителей и местных крестьян-добровольцев из трудовой артели. Всего набиралось около восьмидесяти человек, вооруженных винтовками.

Было решено произвести разведку. Подвезти разведчиков взялся крестьянин из деревни Ловище (соседней с Койкиницами) Фаддей Никитич Осипов, работавший с лошадью на заготовке дров для железной дороги.

Выехали ночью, в метель. Около своей деревни Осипов остановился: несмотря на поздний час, во всех избах горел свет. «Не белые ли пришли?» — забеспокоился Фаддей Никитич и на всякий случай велел разведчикам сойти с саней и подождать где-нибудь в стороне от дороги.

*: «...

...»

12

70

2-

2-

10

: «...

*



В. П. Солунин

Противник сгруппировал силы, и Сегежа была взята. 20-го утром мы в числе семидесяти человек ведем контрнаступление, имея два орудия, но использовать могли только одно. Фланги были слишком удалены, и подкрепление вызвать оттуда не было возможности»*.

Трагически оборвалась жизнь Василия Петровича Солунина. Тяжело раненный, он был схвачен белогвардейцами на 679-м километре в путевом бараке и расстрелян. Жители Карелии свято чтят память пламенного большевика. В городе Беломорске, прежней Сороке, на перекрестке трех улиц — Октябрьской, Поморской и Солунина — стоит памятник. На

высоком каменном постаменте, поддерживающем бюст героя-железнодорожника, начертаны слова:

Борцу за Советскую власть в Поморье
Солунину Василию Петровичу
от комсомольцев и пионеров района

Как известно, расчет интервентов захватить Петрозаводск и идти на Петроград не оправдался. Лишь в мае и августе, ценой больших потерь, они заняли станции Масельская, Медвежья Гора и Лижма. И на архангельском направлении попытка продвинуться к Вологде врагам не удалась. Северный фронт получил всю возможную помощь Красной Армии. В свою очередь, Олонецкий губком РКП(б) мобилизовал всех коммунистов губернии, и с ними ушли на фронт комсомольцы и тысячи беспартийных рабочих. К середине 1919 года в результате массового героизма населения, высокой сознательности и самоотверженности бойцов инициатива на фронте перешла в руки советского командования.

Свой вклад в победу над белофиннами и белогвардейцами на Олонецком участке фронта внес красновардейский отряд железнодорожников станции Званка под командованием слесаря паровозного депо В. И. Сосновкина.

В бою у села Мегрега был смертельно ранен машинист депо коммунист А. Ф. Рудак. Товарищи привезли его тело в Званку и похоронили в привокзальном сквере.

* За Советскую Карелию. 1918—1920. Кар. кн. изд-во, 1963, с. 27.

Под влиянием большевистской агитации и начавшихся поражений многие солдаты в армиях интервентов стали отказываться воевать против Советской республики. В капиталистических странах происходят выступления трудящихся под лозунгом: «Руки прочь от Советской России!» Все это заставило правительства Антанты убрать осенью 1919 года свои войска с территории нашей страны.

Однако всевозможную помощь оружием, продовольствием и деньгами белогвардейцам на севере они не прекратили. Поэтому белогвардейские войска, находившиеся на территории Карелии, снова развернули активные действия и им удалось продвинуться к разъезду Кивач. Но это был временный успех. В конце февраля 1920 года началось стремительное наступление частей Красной Армии в зоне Мурманской дороги. Успешному продвижению наших войск способствовало восстание трудящихся Мурманска, подготовленное подпольной большевистской организацией.

13 марта наши войска вступили в Мурманск.

В. И. Ленин, подводя итоги боевых действий Красной Армии против белогвардейцев и интервентов на Севере в 1919 году, говорил: «На Северном фронте, где наступление на Мурманск обещало неприятелю особенно большие выгоды, где давно уже были собраны англичанами громадные и великолепно вооруженные силы, где нам, при отсутствии продовольствия и снаряжения, было неимоверно трудно бороться, — там, казалось бы, у империалистов Англии и Франции должны были быть блестящие перспективы. И как раз там оказалось, что все наступление неприятеля рухнуло окончательно»*.



Машинист паровозного депо
Звонка, красногвардеец
А. Ф. Рудак

* Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 39, с. 240.

1920

3- ()

(),

1920 28
718

4-

5- —

4-

»**.

1920

IX

* 1932

300

**

. 428-429.

, 1963,

23

1918 . —

/ —

I

24 22 —

[]

]

2, /, 10, . 217—218

I

1919

«

».

«

», «

».

«

8

150

6

!

?

!

».

«

1920

3-

1918

1919

* , .2446, .1, .35, .3.

**, 1920, 29.

6 5938 -

1920 () 30 -

400 24 -

1920 3 -

300 1920 -

1373 « » . « -

1920 -

1 ...»*. -

« -3 -

!

».

() «

»:

«

* . 12, . 1, . 1265, . 26.

3-

?

!»*!

14

1921

100

6-

379

546-

3-

3-

2

16

12

*

, 1920, 4

1921

202

111

«

20

25 1923

»,

-

«

«

».

: 1.

(, ,); 2.

*

()

10 3

$$\begin{pmatrix} 1 & 0 \\ 0 & 1 \end{pmatrix} = \begin{pmatrix} 1 & 0 \\ 0 & 1 \end{pmatrix}.$$

6

« »

6

1282 6 1923

1924-1925

1929

« »

(-1). 1930

$$(\quad).$$

()

« - , - ».

：《

》。

《...

()， --

...»*

1931

1931

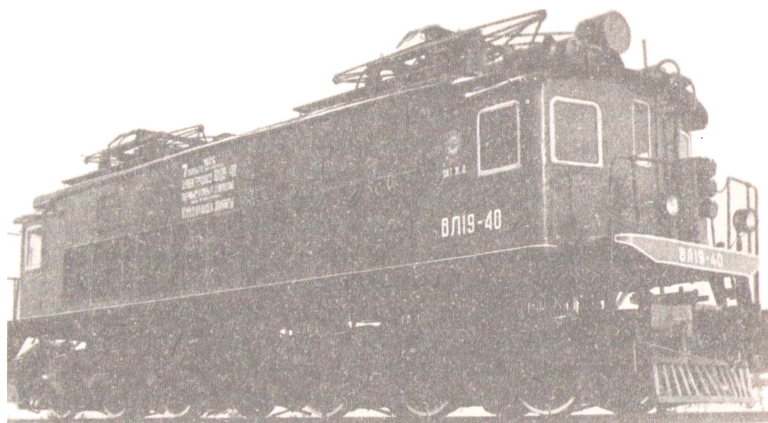
1932

1935

1939

*

， 1957， . 127.



Электровоз ВЛ 19-40. Первый открыл движение на электрифицированном участке Кандалакша — Апатиты 7 ноября 1935 г.

В дальнейшем намечалось перевести на электротягу участок Кандалакша — Лоухи*.

Электрификация горного участка Кировской-Мурманской дороги** была крупным шагом на пути увеличения ее пропускной и провозной способности. Другой насущной мерой для овладения грузопотоком была постройка вторых путей. Работая на огромном пространстве в крае с развивающейся промышленностью, дорога не могла оставаться однопутной.

Строительство вторых путей началось в 1938 году на участке Сорокская — Лоухи и продолжалось до июня 1941 года. К этому времени была отсыпана значительная часть земляного полотна, произведены работы по развитию крупных станций Сорокская, Кемь, Лоухи. На отдельных перегонах поезда ходили по новому пути. Возобновилось строительство после войны, через 15 лет.

В 1939 году московский инженер В. И. Кузюто закончил проектирование линии Сорокская-Обозерская, и в том же году началась подготовка к ее строительству. В годы Великой Отечественной войны линия сыграла огромную роль в обороне Заполярья и всей страны. О ней будет рассказано позже.

За две пятилетки изменилось все хозяйство Кировской доро-

* Вопрос об электрификации Мурманской дороги нашел свое отражение в плане ГОЭЛРО. На карте, которая демонстрировалась на XIII Всероссийском съезде Советов при докладе Г. М. Кржижановского, в числе шести дорог, намеченных к электрификации, значилась и Мурманская дорога.

** С 21 января 1935 года Мурманская дорога стала называться Кировской.

1936

«

...»

1937

87,8

1932

1938

16524

1939

1940

193

48

1

67

«

» .

1

«

» —

«

» .

«

>>

30-

132

10

1940

– 10

10

9

1940

1940

I -

II,

-

22

1941

12

29

1

40

cY

30

6-

2

600

(-3)

120

«

» .

⋮ ⋈

«

15

».

3854

8

17

«

», —

26 1941

1061- 1062-

27

28

29

30

« ».

2

1941
21 40
29 1941 ()
« »
« »**
!»,
« — » 19
7
23 616
8868
20
115

*
**
1971, .6, .19.
1972, .129.

1942

« !»,
» , « — »

21 8

«
».

« »

1

716-07 « »

50

3 1941

240

3

115

«

»

: «

12

16

!

».

1941

3-

22

«23

1941

24-

(

)...»

инженер паровозной службы С. Я. Ратновский, связист А. Я. Асловский, вагонники С. П. Бараев, Д. Ф. Ватаев, В. Ф. Жмурин, В. Д. Жуков, работник грузовой службы Ф. Ф. Иванов и многие другие.

В числе павших были два закадычных товарища — комсомольцы инженер Владимир Щепетов и техник Иван Кирьянов. Оба работали в службе пути. Из-за плохого зрения Щепетов не был зачислен в истребительный батальон, но по тревоге явился вместе с Кирьяновым и встал в строй. Пуля сразила Володю в первый день, во время боя за высоту, когда он нагнулся, чтобы поднять упавшие очки. Стараясь как-то помочь другу, погиб и Ваня Кирьянов.



П. И. Аполлонов, комиссар
железнодорожного истребительного
батальона

В бою под Медвежьегорском погиб Петр Иванович Аполлонов — комиссар железнодорожного истребительного батальона, работник политотдела Кировской дороги. Судьба комбата капитана-погранника П. В. Потрываева осталась неизвестна.

На кестеньгском направлении вступили в бой с противником лоухские железнодорожники. Немцам удалось вклиниться в оборону нашей воинской части, и, не считаясь с потерями, они рвались захватить станцию Лоухи.

«28 июля, — рассказывает токарь путейских мастерских коммунист Василий Николаевич Тельтевский, — мы, 76 бойцов Северного истребительного батальона, были подняты по тревоге и выехали в сторону границы. Командовал нами старший лейтенант железнодорожной охраны т. Соколов.

За Кестеньгой, где для охраны села мы оставили пятерых бойцов, нас остановил местный крестьянин-карел и предупредил, что недалеко, на сопках, он заметил немцев. Мы рассыпались цепью и стали продвигаться вперед.

Вскоре и мы заметили немцев, и между нами завязалась перестрелка. Справа от меня повели огонь машинист Блажевич, его брат кочегар Блажевич и табельщик Маляров. Слева находился управдом Малиновский. Он на лету поймал вражескую гранату и швырнул ее обратно, но упала она недалеко и тяжело ранила самого Малиновского. Немцы стали наседать, у них бы-



А. К. Окорок, машинист
бронепоезда

ли автоматы, и по приказу т. Соколова мы отошли на другую позицию, где и закрепились.

Затем над нами окружился вражеский самолет. Видно, летчик хорошо рассмотрел, сколько нас и кто мы, так как одеты были по-разному, большей частью в свои рабочие спецовки. Немцы поднялись и пошли в атаку. Но в это время нам на помощь подоспела полковая школа. Вместе с ней с криком «ура» и мы бросились в атаку. Потом бой перешел в рукопашную схватку. Немцы с нашивками «СС» вынуждены были отступить, оставив своих убитых и раненых. Большие потери понесли и мы.

В октябре на фронт прибыла прославленная 88-я стрелковая дивизия. Осенью 1941 и весной 1942 года она вела на подступах к станции Лоухи ожесточенные бои, в результате которых отбросила фашистов от станции. Линия фронта на кестеньгском направлении стабилизировалась до конца войны.

Много лет спустя бывший комиссар 611-го полка 88-й стрелковой дивизии полковник в отставке Анатолий Васильевич Евсеев спросил автора этих строк о судьбе юного путейца — помощника шофера автодрезины, подвозившей снаряды и питание на передний край обороны 611-го полка. Эта дрезина, рассказывал полковник, часто попадала под обстрел, но, управляемая смельчаками, точно заколдованная, подпрыгивая на ходу от взрывов, мчалась вперед и вперед и всегда доставляла груз.

Полковник спрашивал о комсомольце Диме Демакове. Дима погиб 19 апреля 1943 года на перегоне Катозеро — Карельский от взрыва вражеской бомбы.

Любовь к Родине и лютая ненависть к фашистским захватчикам поднимали кировцев на боевые подвиги. Однажды путевой обходчик Антонов обнаружил подозрительные следы, пошел по ним и в лесу заметил трех неизвестных людей, располагавшихся на ночлег в стоге сена. Антонов вернулся в ближайшую казарму и разбудил путейскую бригаду. Вооружившись ломami и костыльными лапами, путейцы захватили в плен неизвестных, оказавшихся фашистскими летчиками.

О трагедии в карельском местечке Петровский Ям уже рас-

27-

? -

*

«

».

7 1942

27 1941

28

1941 1005

357 1940

★

5-10

534

35



С. Я. Ратновский, боец
истребительного батальона

способность линии была намного меньше, чем на главном ходу — от Сорокской до Мурманска. Чтобы устранить диспропорцию, надо было увеличить скорости на лимитирующих перегонах, таких как Сулозеро — Куша, Куша — Шунданец, Поньга — Грибаниха, и, кроме того, развить путевое хозяйство станций, уложить более 20 километров новых путей.

Эти работы Кировская дорога выполнила в 1942 году после отъезда строителей. Линия Сорокская — Обозерская не только стала справляться с воинскими и импортными перевозками, но и вызвала оживление в деятельности Онежского порта и рост погрузки лесных грузов.

В феврале 1942 года Военный совет фронта провел совещание по обеспечению сохранности сооружений Кировской дороги в весенний период. Особую тревогу вызывал временный многопролетный деревянный мост через реку Онегу на Сорокско-Обозерской линии, не рассчитанный, по словам проектировщиков, на пропуск ледохода и весеннего паводка. Ниже по течению уже стояли каменные опоры для постоянного моста, но строительство застопорилось из-за отсутствия центральной 88-метровой металлической фермы.

Ферму сборной конструкции удалось получить, но времени оставалось мало, и перед строителями была поставлена сложная задача завершить постройку моста до начала ледохода. Вместе с тем путейцы Кировской дороги должны были разработать и осуществить такие меры, которые гарантировали бы сохранность временного деревянного моста.

Началась напряженная работа. На помощь путейцам прибыли саперы-подрывники во главе с лейтенантом Алексеевым и водолазы из Мурманска. Старый мост был тщательно укреплен и огражден ледорезами. На протяжении одиннадцати километров лед был взорван подводными фугасами.

Наступило 24 апреля. На новом мосту ферма все еще стояла на подмостях, и нужно было еще несколько дней, чтобы закончить сборку. В полдень начался ледоход, и вскоре шум реки слился со взрывами зарядов аммонала. Все понимали, что если старый мост не устоит и всей своей громадой обрушится на новый,

то беды не избежать. И люди забывали страх. По движущемуся льду саперы и путейцы добирались до заторов и закладывали взрывчатку. В самый напряженный момент с наблюдательных постов сообщили, что в верховье с причалов сорвало баржу и неуправляемое судно идет к мосту. На перехват выехала бригада смельчаков. Движение поездов временно прекратилось.

Трое суток шла борьба за мост, и он был спасен.

После отъезда строителей новый мост достроил 6-й батальон Управления военно-восстановительных работ (УВВР)-11.

Самоотверженно, не жалея сил, налаживали железнодорожники работу линии Сорокская — Обозерская. Огромный труд вложили в эту дорогу путейцы инженеры В. Н. Константинов, Ю. А. Арьев, начальники дистанций пути Г. Д. Лелюхин, П. Я. Монахов, начальник путевой колонны С. С. Батанов, начальник мастерских П. А. Васильев, бригадир пути А. Дубов, путевой рабочий, ныне бригадир пути П. В. Васильев, диспетчер А. А. Исаков, руководители Сумпосадского паровозного депо Н. Н. Крутовский, К. А. Рязанов.

За образцовое выполнение заданий военного командования начальник Малошуйской дистанции Георгий Дмитриевич Лелюхин и начальник путевой колонны Сергей Семенович Батанов были награждены орденами Красной Звезды.

Как известно, правительство Великобритании направило во второй половине декабря 1941 года в Москву министра иностранных дел А. Идена. В Мурманск А. Идена доставили военные корабли, а дальше, ввиду плохих летных условий, он направился специально оборудованным литерным поездом. Таким образом, часть его путешествия проходила по Сорокско-Обозерской линии. К тому времени сильные морозы подкрепили железнодорожное полотно, и, чтобы показать гостю безупречную работу новой линии, было решено пропустить поезд, где возможно, «с ветерком». Автор этих строк и начальник отделения движения С. И. Денисов получили указание находиться на станции Малошуйка.

Литерный поезд, оснащенный средствами противовоздушной обороны и патрулируемый военными самолетами, прибыл



Партизан В. Я. Чуркин, кузнец паровозного депо

« ».

: « ».

A. : «...

— ».

2 1941

(

),

8

B. .

ным производить перевозки грузов для Ленинграда по железной дороге до станций Войбокало и Жихарево и затем далее по двум новым кольцевым трассам автомобильной дороги через Ладожское озеро.

В конце января 1942 года Государственный Комитет Обороны принял постановление о постройке обходной железнодорожной линии от станции Войбокало до восточного берега Шлиссельбургской губы и по самому берегу Ладожского озера к прибрежным селениям Лаврово, Кобона и Коса. Ее строительство возглавили опытные инженеры А. С. Черный и И. Г. Зубков. Уже 9 февраля было открыто движение до новой станции Лаврово, а вскоре и до станций Кобона и Коса. Новая линия с подъездами и разгрузочными площадками позволила намного быстрее совершать переброску грузов на западный берег Ладожского озера.



М. С. Палкина,
сандружинница

На северных главных направлениях Кировской дороги действующими участками оставались Быстряги — Мурманск (839 километров) и Сорокская — Обозерская (357 километров).

Все попытки немцев вывести из строя Кировскую дорогу были сорваны войсками Карельского фронта. Рухнули также и расчеты на захват Мурманска, Кандалакши, Беломорска, Лоух.

Между тем наступила зима — пора интенсивных перевозок для незамерзающего Мурманского порта, и фашисты усилили удары с воздуха как по Мурманску, так и по Кировской дороге, стремясь сорвать разгрузку прибывающих судов и отправку грузов. Нередко в результате ожесточенных бомбежек нарушалось движение поездов и железнодорожники прилагали огромные усилия, чтобы в кратчайшие сроки восстанавливать разрушенные пути и мосты.

Однажды на оперативном совещании начальник дороги П. Н. Гарцуев озабоченно сказал, что получена срочная телеграмма начальника Главсевморпути Ивана Дмитриевича Папанина с просьбой прислать путейца. В тот же день автор этих строк выехал в Мурманск.

Наш поезд прибывал ранним утром с небольшим опозданием, но на станцию его не пустили: высоко над городом кружились вражеские самолеты. С берега и кораблей по ним били зенитные батареи, слышались разрывы бомб.

1 1

：《

14

》.

62 215

8

《

》.

1

1942

2

585

《

《

》,

《

》

》.



В. В. Сидоренко, кавалер ордена
Славы трех степеней

На боевых машинах, построенных на средства железнодорожников Кировской дороги, воевали и славные танкисты части полковника Юренкова. Эта часть принимала участие в разгроме врага у Печенги, а весной 1945 года сражалась у Зееловских высот под Берлином*. 3 мая 1945 года газета «Правда» опубликовала снимок военкора В. И. Темина. На переднем плане танк — один из тех, что был построен на средства железнодорожников Кировской дороги.

Большое распространение среди молодежи республики получили комсомольские «вторники» — 2-часовая работа каждую неделю сверх рабочего дня по оказанию дополнительной помощи фронту, исходящей из непосредственных

нужд воинских подразделений, как-то: стирка, починка белья, заготовка дров госпиталям, сбор книг, посуды и т. д.

В июле 1942 года большая группа железнодорожников Кировской, Октябрьской, Западной, Северной, Ленинской и Закавказской дорог за образцовое выполнение заданий правительства и военного командования по перевозкам и проявленное при этом мужество была награждена орденами и медалями СССР, а также знаком «Почетному железнодорожнику». Среди награжденных — начальник восстановительного поезда станции Лоухи М. Г. Бугров, заместитель начальника Лоухской дистанции пути по политической части З. С. Зобков, рабочий восстановительной бригады связи станции Кандалакша Н. В. Дудинов, начальник Мурманской дистанции сигнализации и связи В. В. Прошутинский, старший электромеханик Кемской дистанции сигнализации и связи Г. Е. Казак, начальник станции Уросозеро И. Н. Дмитриев, машинисты депо Масельгская М. Ф. Иванов и Н. А. Образцов, машинист-инструктор депо Волховстрой М. И. Быстров, начальник Волховстроевского отделения движения А. П. Пичугин, диспетчер Ф. А. Пашинин, начальник Малошуйского отделения движения С. И. Денисов, начальник паровозного депо Кандалакша Н. Д. Кузьмин, бригадир комплексной

* Кузьмин Г. Г., Разин Е. Ф. Кандалакша. Мурманское кн. изд-во, 1968, с. 141.

1942

«

23

12

14

...»

1943

. 19

20

1047-

16

22

6

«

!»

290

1942/43

25-

1942/43

*

, 1943, 20



Е. И. Меккелев. Герой
Социалистического Труда

и довести поезд до станции. Будучи тяжело раненным, привел состав машинист Лукин и, обессиленный, потерял сознание.

«Помню машиниста Алексея Тетерина, — рассказывал врач Кандалакшской больницы Г. А. Соллогуб. — У него было тяжелое ранение головы и нижней челюсти. Машиниста мы возвратили в строй. Между прочим, его паровоз фашистские стервятники повреждали не раз. Локомотив ремонтировался и снова работал. Работал и машинист».

Рискуя жизнью, тушили пожары и расцепляли вагоны со взрывоопасным грузом поездные вагонные мастера Танеев, Бухарин, Иванов, инженер Очерет, дорожный мастер Шавров. Бесстрашием отличались работники восстановительного поезда, которым руководил С. Н. Шитиков. Суровую службу несли пиротехник В. Коротких и его помощники М. Миньков, А. Аникин, М. Сударев, Е. Иващенко, обезвредившие за годы войны более тысячи мин и бомб.

Восстановлением разрушенных путей и мостов на Лоухской дистанции руководили опытный путеец коммунист В. И. Заровняев, его заместители Н. Лебедев, М. Кокшаров, И. Гладков, старшие дорожные мастера А. Яковлев, И. Костиков, начальник станции П. М. Васильев.

С беззаветным мужеством трудились дорожные мастера Н. Мельник, А. Брылов, В. Кириллов, бригадиры пути И. Музыченко, П. Меркулов, Д. Васильев, И. Горбатов, С. Писарев, И. Ивкин, путевые рабочие К. Богданова, М. Лангуева, М. Липаева, И. Миненко, Е. Бородкина, Г. Михеев, П. Горбачев, Ф. Денисов, В. Ялоза, П. Пискунов, В. Дьячков, плотник Хребтов, печник Груздев, начальник электростанции П. Братухин, электромонтер Г. Гоцуляк, шоферы восстановительных летучек Ф. Бабушкин, Я. Чумаков, связисты С. Курицын, М. Хотин, А. Смолко, инженер Ф. К. Киселев и многие другие.

Не знаю, как на других дорогах, а на Кировской существовал порядок отмечать на планах станций и перегонов красными точками места упавших бомб. За таким занятием и увидел однажды путейца задержавшийся в Лоухах Иван Дмитриевич Папанин. Только что кончилась очередная бомбежка, и путеец, уже боль-

ше для порядка, ставил эти точки не огромное багряное пятно, сплошь, от стрелки и до стрелки, покрывшее план станции.

— И здесь остались живые люди? — с волнением спросил Иван Дмитриевич.

Вспоминается приезд композитора Д. Я. Покрасса и его ансамбля. После концерта в Беломорске наши гости отправились в Мурманск, и где-то в пути их поезд попал под пулеметный обстрел.

— Как вы ездите? — удивился Дмитрий Яковлевич, показывая пулевую дырочку на своем пиджаке. К счастью, пиджак висел на вешалке, никто из артистов не пострадал.

Несмотря на все трудности, Кировская дорога обеспечивала перевозки не только воинских, но и других грузов. Это было связано с тем, что некоторые эвакуированные предприятия возвратились обратно, а те, что оставались, увеличили выпуск своей продукции. В числе крупных предприятий, возобновивших или усиливших свою деятельность, были Сегежский целлюлозно-бумажный комбинат, Мончегорский комбинат «Североникель», трест «Апатит», ряд фабрик и заводов. Возобновилась добыча керамического сырья, извести, слюды, увеличилась заготовка лесных материалов.

В 1942 году при плане погрузки 1150 вагонов в сутки дорога грузила в среднем по 1183 вагона, а в 1943 году перевезла сверх плана почти 54 тысячи тонн грузов*.

Эти успехи были достигнуты благодаря широкому размаху идейно-политической работы партийных организаций. Делалось многое, чтобы воодушевить людей на преодоление трудностей, пробудить у них уверенность в собственных силах и создать самые благоприятные условия для творческой активности. Как и было постановлено активом Мурманской партийной организации, почти на каждом партийном собрании рассматривался вопрос: как помогаем Красной Армии и чем можем помочь фронту.

В 1943 году железные дороги работали с большим напряжением. Поток военных грузов для наступающих войск непрерывно



П. Н. Гарцуев, начальник
Кировской дороги, Герой
Социалистического Труда

* Отчет Кировской железной дороги за 1943 год. ЦГА. КАССР, ф. 528, оп. 12, д. 60/336.

15 1943

*. 4 1943

« ».

1942

18 1943

10-

33

20

6

-708-64

*

1939–1945. .
, 1976, . 7, . 52.



Машинист
И. П. Пироженко



В. М. Виролайнен

Поезд благополучно миновал станции Войбокало, Жихарево, Поляны. На станции Междуречье Пироженко сделал короткую остановку и с помощью военных проверил светомаскировку: впереди до станции Левобережная начинался «коридор смерти» — самый опасный участок, узкая полоска земли южного берега Ладожского озера, отвоеванная у фашистов. И, действительно, сразу же, как только поезд вышел на перегон, начался сильный артиллерийский обстрел. К счастью, тогда ни один снаряд не попал в цель.

В дальнейшем, чтобы избежать потерь, при подходе поездов к этому перегону советские артиллеристы получали сигнал, по которому приводили все огневые средства в готовность для подавления вражеских батарей, ведущих огонь по железнодорожной линии.

7 февраля в 10 часов 09 минут под звуки медных труб военного оркестра, приветствуемый многочисленными делегациями фабрик и заводов, руководителями партийных организаций и представителями командования Ленинградского фронта, первый поезд после полутора лет перерыва подошел к заснеженной платформе Финляндского вокзала. Состоялся митинг, который открыл председатель Ленгорисполкома П. С. Попков.

Волнующий момент прибытия первого поезда был запечатлен на картине ленинградских художников. На ней — потемневший, без стекол дебаркадер, нарядный паровоз с лозунгом «Боевой привет героическому Ленинграду. Смерть немецко-фашистским захватчикам!», почетный караул, флаги и множество лю-

*

1943

()

21

1943

«

»,

«

3,

32,

48,

5,

5,

3,

7,

10

10.

».

1486

*

-708-64

1.

1944

20-

: 23

, 28

, 29

24

324

. 11

!»

11

300

400

16

4

1944

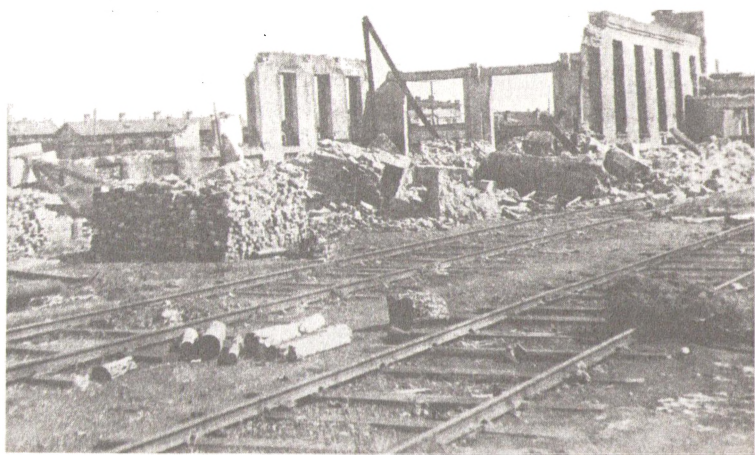
*



Восстановление разрушенного железнодорожного моста через р. Свирь.
1944 г.

ярви—Питкяранта закончилось в декабре. Подходили к концу военные действия на Крайнем Севере. Советское Заполярье было полностью очищено от немецких захватчиков в последних числах декабря.

За годы войны враг совершил на Кировскую дорогу 2824 воздушных налета и сбросил более 90 тысяч бомб — по четыре бомбы на каждого железнодорожника. Во время бомбежек и обстрелов было убито 524 и ранено более 2 тысяч железнодорожников. Несмотря на трудности, железнодорожники Кировской делали все возможное, чтобы помочь Красной Армии. За обеспечение бесперебойной работы по снабжению фронта всем необходимым, за доблестный труд, инициативу и беспредельную самоотверженность, проявленные при восстановительных работах, более 5 тысяч кировцев были награждены орденами и медалями. А решением Президиума ВЦСПС и Наркомата путей сообщения Мурманской дистанции сигнализации и связи было вручено на вечное хранение знамя Государственного Комитета Обороны. Знамена Народного комиссариата путей сообщения были вручены на вечное хранение локомотивному депо Волховстрой I, электродепо Кандалакша, станции Мурманск и Кировской дороге. Последнее хранится в Государственном краеведческом музее КАССР.



Станция Масельская. 1944 г.

В 1944 году по инициативе партийных и комсомольских организаций была учреждена Книга трудовой доблести и героизма железнодорожников Кировской дороги. В эту книгу по решению дорожной комиссии заносились имена тех, кто своим самоотверженным трудом и мужеством являл пример беззаветного служения Родине в годы Великой Отечественной войны.

Первыми в эту почетную книгу были занесены имена Героев Социалистического Труда старшего машиниста депо Кемь Ивана Петровича Першукевича, старшего диспетчера Евгения Ильича Меккелева и стрелочницы станции Алакуртти Анны Петровны Жарковой. Вслед за ними записаны имена инструктора-пиротехника Василия Андреевича Коротких, кузнеца Мурманского электродепо Кузмы Степановича Лебедева, молотобойца того же депо Прохора Ивановича Лисевцева, мастера тяговой подстанции Тайбола Семена Васильевича Рычкова, дорожного мастера Сегежской дистанции пути Павла Никитича Андреева, бригадира той же дистанции Григория Васильевича Клевина, бригадиров восстановительных летучек Кандалакшской дистанции сигнализации и связи Александра Павловича Смолко и Михаила Николаевича Хотина, машиниста электровоза Василия Михайловича Пыхалова, помощника машиниста — инициатора вождения сдвоенных поездов на высоких скоростях Алексея Васильевича Киселева, слесарей Кандалакшского электродепо, активных рационализаторов Егора Кузьмича Милушкина и Василия Пав-



Группа работников станции Петрозаводск — участников Великой
Отечественной войны

ловича Утина, поездного вагонного мастера станции Кемь Евгения Федоровича Назарова и (посмертно) главного кондуктора Кемского резерва Андрея Петровича Ноздрина. Спасая ценный груз, Андрей Петрович погиб во время воздушного налета.

Протоколы заседаний дорожной комиссии хранятся в Центральном государственном архиве КАССР, и есть возможность восстановить книгу и дополнить записи*.

...Вороний Остров, Большой Климецкий остров, Елмозеро, Кимасозеро, высота 264,9... Немало памятных мест в Карелии навечно связано с боевыми походами партизан. В партизанских отрядах «Боевые друзья», «Красный онежец», «Вперед», «Буревестник», «Красный партизан», «За Родину» и других героически сражались и железнодорожники Кировской дороги. Не все вернулись к мирному труду. В ожесточенных боях пали смертью храбрых техник службы пути Михаил Иванович Минаев, председатель профкома Лоухской дистанции пути Николай Андреевич Осокин и счетовод Семен Семенович Радугин, служащие Управления дороги Иван Мартынович Михайлов и Михаил Андреевич Климаков, осмотрщик вагонов станции Петрозаводск Евгений Андреевич Щипакин, поездной вагонный мастер Борис Федоро-

* ЦГА КАССР, ф. 528, оп. 12, д. 61/349.



На праздновании Дня Победы в Петрозаводском вагонном депо. Май 1982 г.

вич Барбосов, молотобоец Петрозаводской дистанции пути Александр Иванович Кременской, кузнец Петрозаводского паровозного депо Василий Яковлевич Чуркин, слесарь Кемской дистанции пути Анатолий Григорьевич Ухналев, путевой рабочий Иван Сергеевич Зарайский и многие другие.

О подвиге отважного машиниста Петрозаводского депо Андрея Кузьмича Окорочкова рассказал ветеран войны бывший командир сводной группы К. К. Воронцов. «В августе 1941 года, — вспоминал Константин Карпович, — наша группа при огневой поддержке бронепоезда вела бой на Суоярвской линии. Обстановка сложилась тяжелая, и командование дало приказ начать отход. Но на пути отхода бронепоезда преградой встал горящий мост. И идя на опасный риск, рискуя жизнью, Андрей Кузьмич Окорочков провел бронепоезд по объётому огнем двенадцатиметровому деревянному мосту, но сам был смертельно ранен».

Много славных дел совершили женщины-железнодорожники. Под пулями и бомбами они работали наравне с мужчинами. Поистине самоотверженной, под силу лишь мужественным людям была работа путевых обходчиков — часовых пути. Днем и ночью, в дождь и злую пургу шли они по своим перегонам с тревожным чувством подстерегающей опасности. Сейчас трудно сказать, сколько коварных мин обнаружили женщины-обходчицы, сколько жизней и ценного груза они спасли благодаря своей бдительности и находчивости. Зимой, чтобы спастись от пуль фашистских летчиков, охотившихся и за безоружными людьми, путевые об-

«
1941 — 1945 .»

4524

»*.

1946

1946-1950

487

4957

1942

18

56

1,

1946

1

2

«

»,

Задачи, поставленные пяти-летним планом восстановления и развития народного хозяйства СССР, требовали более правильного использования всех имевшихся резервов в пропускной и провозной способности, улучшения использования подвижного состава и улучшения организации труда во всем большом хозяйстве дороги. Огромную роль в решении этих вопросов сыграли партийные организации и передовики производства. В те годы большое народнохозяйственное значение приобрел почин коллектива паровозного депо станции Тимашевская Северо-Кавказской дороги. Этот коллектив вызвался



А. А. Исаков, почетный
железнодорожник

своими силами вдохнуть жизнь в сотни изувеченных паровозов, оставленных фашистами при отступлении. Патриотический почин тимашевцев нашел горячую поддержку на Кировской дороге. Только за 1946 год в мастерских депо было оздоровлено 194 паровоза. Примеру паровозников последовали коллективы других служб. Путейцами было отремонтировано более 100 километров рельсов. Большую работу проделали вагонники. Колесные пары и другие детали, что оставались под откосами на перегонах и промежуточных станциях, были собраны и использованы для восстановления грузовых и пассажирских вагонов.

Уже в 1948 году в Карелии был достигнут довоенный уровень промышленного производства, а в 1950 году — довоенные объемы производства в сельском хозяйстве. С опережением плана перевозок работала и Кировская дорога. Главными грузами, вывозившимися из Карелии, были лес, бумага, апатиты, рыба, а прибывали уголь, нефть, хлеб, строительные материалы. В ежедневном обращении находилось 30 пар пассажирских поездов: 4 пары в прямом сообщении (Мурманск — Москва, Ленинград — Мурманск, Ленинград — Сортавала, Ленинград — Киров), одна пара в местном (Петрозаводск — Сортавала) и 25 пар в пригородном сообщении.

Однако не все намеченные восстановительные работы были выполнены полностью, главным образом из-за нехватки людей и материалов. Вагоны, которые направлялись по разного рода разнарядкам на заводы за цементом, стеклом, кирпичом, боль-

1949

500

550-600

630

- 618

555

557

«

701-66,

».

1950

85

100

«

»

«

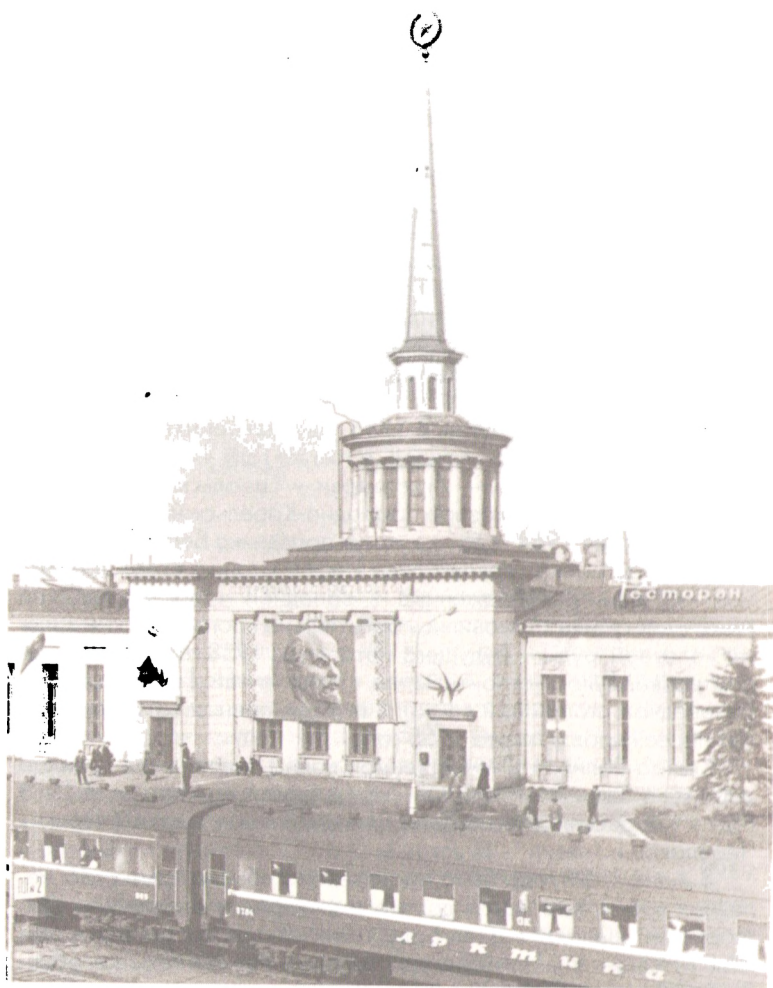


Митинг, посвященный завершению строительства нового вокзала в Петрозаводске. Привокзальная площадь (ныне площадь Гагарина). 5 марта 1955 г.

мешало улучшению эксплуатации всех паровозов. Вывод напрашивался сам собой — регулировку нужно организовать так, чтобы прогрессивные нормы среднесуточного пробега могли выполнять все машинисты. Для этого необходимо было добиться, чтобы по уплотненному графику работало не 50—60 процентов локомотивов, а по меньшей мере 75—80 процентов. Кроме того, известно, что 500-километровые пробеги машинистами совершаются за сутки, а диспетчер дежурит 12 часов. Поэтому если усилия одного диспетчера не будут поддержаны сменщиком, то вся работа пойдет насмарку».

В пятой пятилетке большое внимание уделялось железнодорожному транспорту, были поставлены задачи, определившие его развитие на многие годы вперед. Предусматривались: рост грузооборота, снижение себестоимости перевозок, увеличение пропускной способности дорог, улучшение использования подвижного состава и увеличение веса грузовых поездов.

Объем работы Кировской дороги в пятой пятилетке значительно увеличился, так как наряду с действующими предприятиями вступали в строй новые. Онежский завод перешел на выпуск трелевочных тракторов и стал одним из ведущих предприятий страны по производству машин для лесной промышленности.



Вокзал в Петрозаводске

С конца сентября 1954 года стал выдавать свою продукцию Надвоицкий алюминиевый завод. Все больше вовлекались в хозяйственный оборот запасы нерудных богатств: диабаз, пегматита, гранита, слюды и других полезных ископаемых. Наряду с Кондопожским и Сегежским целлюлозно-бумажными комбинатами действовали предприятия по производству бумаги и целлюлозы в

1953

1956

1957

(-)

5

1964

1958

5

1955

1953

1959

10



Первые машинисты тепловозов петрозаводского локомотивного депо (слева направо): А. И. Подгужец, Н. П. Чернов, А. И. Лагунов, А. Д. Ларченко

Одной из важнейших задач технического прогресса стала замена паровозов тепловозами. К этому периоду на дороге были завершены большие работы по реконструкции локомотивных депо и усилению пути и мостов, была налажена широкая учебная сеть по переподготовке работников паровозной службы. Более трудно шла учеба у паровозных машинистов старшего поколения, так как для управления тепловозом требовались хорошие знания основ электротехники, теплотехники, умение обращаться с современными системами электрических и дизельных машин.

Широкая замена паровозов тепловозами началась в 1959 году сперва на участке Кандалакша — Кемь, затем Кемь — Петрозаводск и далее до Волховстроя. Освоение новой техники не шло гладко, были срывы и остановки в пути. «Хотя изучали мы тепловозы тщательно, — вспоминает о тех днях мастер цеха депо Кемь А. Д. Баженов, — на практике ремонтировать их было очень трудно. Из-за незнания «болезней» тепловоза один и тот же ремонт приходилось производить по нескольку раз».

Вместе с тем введение тепловозов на направлении от Волховстроя до Кандалакши и новых электровозов ВЛ-23 на участке от Кандалакши до Мурманска дало возможность повысить вес поездов и скорости движения. Кроме того, замена каждого паровоза тепловозом сберегала для народного хозяйства не менее 1200 тонн топлива в год, давала 150 тысяч рублей ежегодной экономии.

90-

7

1927

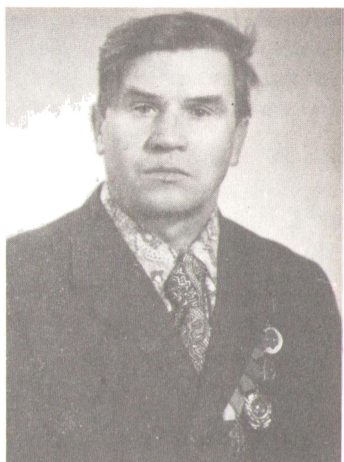
: «

».

100-

« — » « — ».

Известно, что новая техника требует и новых научных форм организации производства. Характерно, что в походе за научную организацию труда, начавшемся на Кемском отделении, широкое участие приняли общественные организации, такие как советы НТО, ветеранов труда, ВОИР и другие. Важные функции выполняли общественные отделы кадров, которые занимались не только вопросами приема и увольнения, но и помогали комплектовать школы рабочей молодежи, следили за учебой.



А. Н. Гусев, кавалер орденов Трудового Красного Знамени и «Знак Почета», бригадир пути

Большой заслугой научно-технического общества являлось участие его членов в разработке и внедрении плана социального развития коллектива.

Восемь активных участников разработки и внедрения плана стали участниками ВДНХ. Начальник локомотивного депо станции Кемь В. И. Сергеев и мастер пункта технического осмотра вагонов на станции Медвежья Гора С. Ф. Орлов были награждены бронзовыми медалями выставки, а план Кемского локомотивного депо отмечен Дипломом III степени.

Самый выразительный итог социалистического соревнования за достойную встречу 100-летия со дня рождения В. И. Ленина был подведен 22 апреля 1970 года. В этот день по почину машиниста депо Кемь П. И. Старчака многие машинисты наших депо провели свои поезда на сэкономленном топливе. П. И. Старчак на сэкономленном топливе перевез 2 тысячи тонн груза.

За успехи, достигнутые в социалистическом соревновании в честь 100-летия со дня рождения В. И. Ленина, были награждены коллективы Мурманского отделения, Кемского локомотивного депо, Петрозаводского отделения, а также Мурманская дистанция сигнализации и связи, Кандалакшская, Сегежская и Петрозаводская дистанции пути. Локомотивному депо станции Петрозаводск было присвоено звание «Предприятие высокой культуры». Многие железнодорожники были награждены медалями «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В. И. Ленина».



Первый поезд на Западно-Карельской. 1964 г.

Годы восьмой пятилетки, отмеченные высокими темпами роста производства во всех отраслях народного хозяйства, остались позади. Карелия давала стране целлюлозу, бумагу, лес, трелевочные тракторы, станки, бумагоделательное оборудование, слюду, пегматиты, суда. Продукция с маркой промышленных предприятий республики была хорошо известна и во многих странах мира. Стремительно развивалась экономика Мурманской области. Корабли Мурманского торгового порта, ставшего перекрестком больших морских дорог, бороздили все моря и океаны.

Несмотря на успешное выполнение плана перевозок и улучшение качественных показателей работы, перед коллективом дороги стояли неотложные задачи по дальнейшему усилению технической базы северного направления.

В девятой пятилетке было завершено строительство вторых путей от Волховстроя до Петрозаводска и от Беломорска до станции Апатиты. Вступила в строй новая железнодорожная линия Олонец - Лодейное Поле, замкнувшая стальное кольцо вокруг Ладожского озера. 30 декабря 1973 года завершилась электрификация участка Лоухи - Кандалакша. Первый электропоезд провели машинист-инструктор Б. Ф. Бабилов, машинист В. К. Сальников и помощник машиниста М. Д. Пушкарев. Строились школы, детские сады, ясли, лечебные учреждения. Более тысячи семей получили новые благоустроенные квартиры.



Отправление поезда, досрочно завершившего задание 9-й пятилетки по перевозкам. Петрозаводск, 21 окт. 1975 г.

шенствованию организации и технологии всего перевозочного процесса. Есть у железнодорожников один важнейший комплексный показатель — оборот вагона. В масштабе сети железных дорог он показывает время от начала одной погрузки до начала другой, то есть время, затраченное вагоном на выполнение полного перевозочного цикла. Подсчитано, что только пятую часть времени вагон находится в движении, а остальную — четыре пятых — стоит на станциях и подъездных путях грузоотправителей и грузополучателей. Так, за 1971—1975 годы только одни простои вагонов сверх установленных норм на подъездных путях Кемского отделения составили около 6 миллионов вагоно-часов. Это значило, что на протяжении всех пяти лет ежедневно было отвлечено от перевозок 137 вагонов. Таким образом, ускорение оборота вагона выдвигало необходимость повысить качество работы как в сфере производства, так и в сфере управления перевозками. Выигрыш всего лишь одного часа давал возможность ежедневно высвобождать для дополнительной погрузки народнохозяйственных грузов почти десять тысяч вагонов.

В Карельской АССР эффективной мерой, улучшающей транспортные связи с Кондопожским и Сегежским целлюлозно-



Пульт управления движением поездов

бумажными комбинатами и Медвежьегорским портом, была постройка второго пути на участке Петрозаводск — Беломорск протяженностью 163 километра. Важной новостройкой стала железнодорожная линия от станции Ледмозеро до Костомукши, которая связывала крупнейшую сырьевую базу металлургии с Западно-Карельским участком дороги.

В 1975 году с ценным почином выступили коллективы Ленинградского транспортного узла. Они внедрили новую, более прогрессивную форму работы железнодорожного, морского, речного и автомобильного транспорта — по взаимоувязанным планам-графикам на основе единого технологического процесса.

К созданию подобной системы взаимоувязанного планирования перевозок приступили и транспортники Карелии — Петрозаводское и Кемское отделения дороги. Беломорско-Онежское пароходство, Кемское транспортное управление и объединение Карелстройтранс. При разработке этой системы из числа участвующих в ней предприятий были вычленены транспортные узлы, которые работали в едином ритме, как, например, Петрозаводский порт — станция Онежская, Медвежьегорский порт — станция Прионежская, Медвежьегорский порт — станция Медвежья Гора, станция Петрозаводск — объединение Карелстройтранс и другие. Руководили ими координационные группы. Базовыми предприятиями являлись Петрозаводский и Медвежьегорский



П. В. Васильев, бригадир пути,
ветеран труда

порты, где практически сходились пути всех смежных организаций, участвующих в едином транспортном конвейере.

В результате совместных усилий только в межнавигационный период 1978—1979 годов на причалы Петрозаводского и Медвежьегорского портов было доставлено около 600 тысяч тонн железорудного концентрата и строительных материалов. Это дало возможность значительно увеличить объемы перевалки грузов с железнодорожного транспорта на водный и высвободить вагоны для дополнительной погрузки.

Активное участие всех заинтересованных сторон в организации работ транспортных узлов способствовало качественному изменению производственных показателей. Так, заметно сократились сроки отработки судов, уменьшился простой подвижного состава под грузовыми операциями, лучше стал размещаться груз, что дало возможность поднять статическую нагрузку вагона более чем на 1 тонну. Поднялся и уровень механизации на погрузочно-разгрузочных работах — до 89,9 процента.

На Мурманском отделении дороги в комплексное соревнование транспортников включились и крупные промышленные предприятия, такие как «Североникель», «Печенганикель», порт Дудинка (кроме Мурманского и Кандалакшского). В результате деловое содружество приобрело более разносторонний характер. Это дало возможность упорядочить грузопоток и ускорить оборот вагона.

Соревнование смежников со всей очевидностью показало его жизненность и эффективность. Вместе с тем работа транспортных узлов могла быть значительно лучше, если бы более надежной была информация о времени подхода судов, о количестве груза, срока подачи порожняка и автомобильного транспорта — главнейшая основа взаимоувязанного планирования. Железные дороги в нашей стране — главный вид магистрального транспорта. В грузообороте всех видов транспорта общего пользования доля железных дорог в то время составляла около 70 процентов.

Прирост грузооборота осваивался главным образом за счет увеличения количества поездов. Поэтому на сильно напряженных линиях пропускная способность оказалась полностью исчерпан-

ной и возникли затруднения с выполнением плана перевозок. Перед железнодорожниками со всей остротой встал вопрос о поиске дополнительных резервов.

В конце 70-х годов с инициативой по ускорению перевозки грузов за счет увеличения веса и длины поездов выступил коллектив Московской дороги.

Тяжеловесные поезда не были новостью. Их пропускали и раньше, когда зарождалось и ширилось стахановско-кривоносовское движение. Но то были отдельные рекорды. На Московской дороге скоростной пропуск тяжеловесных поездов был введен в систему и стал повседневной практикой.

Инициатива москвичей была поддержана коллективами Октябрьской дороги. Только в завершающем году десятой пятилетки на Петрозаводском отделении было отправлено более 4 тысяч поездов повышенного веса и перевезено в них сверх нормы 1 миллион 700 тысяч тонн народнохозяйственных грузов. Лучших результатов добились машинисты В. М. Постников, Ю. А. Сысуев, А. П. Швалев, В. Ф. Карпин и Е. Ф. Митрофанов, которые провели по 50 и более тяжеловесных поездов.

В Мурманске уверенно лидировала локомотивная колонна, которой руководил машинист-инструктор электровозного депо Э. И. Рябчиков.

Эффективно использовал тяжеловесные поезда коллектив Кемского отделения дороги, где грузооборот за десятую пятилетку возрос почти на 20 процентов.

С присущим молодости задором шло традиционное соревнование комсомольско-локомотивных бригад за переходящий приз имени машиниста Михаила Цветкова*, начавшееся в Карелии еще в 1975 году. Более чем на месяц опережала график пе-



А. Д. Попова, дежурный стрелочного поста ст. Кондопога, кавалер ордена «Знак Почета»

* 2 августа 1974 года почетный железнодорожник машинист депо Петрозаводск Михаил Кузьмич Цветков вел пассажирский поезд Мурманск—Москва. У блокпоста 206-го километра (около станции Шоткус) поезд был остановлен красным сигналом. Подбежавшая к тепловозу дежурная доложила, что вблизи поста скрывается вооруженный бандит. Пытаясь задержать преступника, коммунист М. К. Цветков погиб. Переходящий приз его имени — модель паровоза — изготовили школьники на Петрозаводской детской станции юных техников.



В. Ф. Карпин, машинист, кавалер орденов Трудовой Славы II и III степени

ревозок комсомольско-молодежная колонна локомотивного депо Кемь, возглавляемая машинистом-инструктором Н. Н. Журовым. Решением Карельского обкома ВЛКСМ победительницей в соревновании была признана комсомольско-молодежная бригада Петрозаводского депо в составе машиниста А. Пономарева и его помощника Е. Тучкова. В тяжеловесных поездах только одна эта бригада перевезла сверх нормы 18 тысяч тонн груза и сэкономила 13 922 килограмма топлива.

Стремясь достойно завершить десятую пятилетку, многие предприятия отделений дороги, рабочие бригады, коллективы цехов, околотков и станций пересмотрели свои производственные возможности и взяли дополнительные обязательства. Так, опираясь на передовой опыт работы составителя поездов Н. В. Вагина и смены дежурного по станции С. М. Барановского, коллектив станции Кемь погрузил сверх плана 10 тысяч тонн народнохозяйственных грузов. Сдержал слово и коллектив станции Кировск, отправив дополнительно 20 тысяч тонн апатитового концентрата. Весомый вклад в трудовые копилки внесли работники станций Суоярви, Лоухи, Идель, Апатиты I, Заполярная, Сортавала, Хелюля, Вяртсиля.

Среди соревнующихся бригад и цехов одно из передовых мест занимал автоконтрольный пункт Петрозаводского вагонно-

го депо, которому было присвоено высокое звание коллектива коммунистического труда. Возглавлял коллектив кавалер ордена Ленина мастер В. В. Алексеев. Он также был удостоен звания лучшего по профессии на сети железных дорог страны.

Досрочно выполнило годовое и пятилетнее задания по перевозкам Петрозаводское локомотивное депо. За успехи в социалистическом соревновании коллектив депо был занесен в Книгу трудовой славы Карельской АССР и летопись ленинской трудовой вахты республики. Ему были вручены на вечное хранение памятные знамена.

По итогам Всесоюзного социалистического соревнования за повышение эффективности производства и качества работы, успешное выполнение государственного плана экономического и социального развития СССР на 1980 год и десятую пятилетку победителям присудили высокие награды. В числе награжденных была названа и Октябрьская ордена Ленина железная дорога, где по сравнению с девятой пятилеткой грузооборот увеличился на 77 миллиардов тонно-километров, причем весь прирост объема перевозок был освоен за счет роста производительности труда.

Кроме того, коллегия МПС и ЦК профсоюза рабочих железнодорожного транспорта подвели итоги Всесоюзного социалистического соревнования среди трудовых коллективов, добившихся наивысших производственных показателей в десятой пятилетке. Почетные вымпелы были вручены бригадам: И. И. Никитина — Петрозаводской дистанции пути, В. В. Иванова — Мурманского вагонного депо, В. В. Коченкова — Петрозаводского локомотивного депо, Ю. В. Ушкова — Кемского локомотивного депо. Многие железнодорожники Октябрьской дороги были удостоены высоких правительственных наград. Среди них — старший осмотрщик вагонного депо Петрозаводск А. П. Фомин, слесарь локомотивного депо Кемь Н. М. Мелехов, электросварщик локомотивного депо Медвежья Гора А. В. Скудов, дорожный мастер Суккозерской дистанции пути В. Н. Шмуратко, поездной диспетчер Петрозаводского отделения дороги А. Ф. Павлов, машинист локомотивного депо Петрозаводск В. Ф. Карпин, бригадир Беломорской дистанции пу-



В. В. Алексеев, мастер автоконтрального пункта, кавалер ордена Ленина



И. Ф. Егоров, Герой
Социалистического Труда,
машинист депо Кемь



Г. И. Романов, слесарь,
заслуженный рационализатор
КАССР

ти У. О. Сеппель, бригадир Сегежской дистанции пути Е. И. Татаринцев, бригадир Суоярвской дистанции пути Т. А. Тимофеева, бригадир Петрозаводской дистанции пути Н. И. Смирнов, бригадир Петрозаводской дистанции пути О. П. Ксенофонтова, монтер Лоухской дистанции пути Л. А. Демакова.

23 февраля, в день открытия XXVI съезда партии, локомотивный парк дороги работал на сэкономленных энергоресурсах. Октябрьскую дорогу на съезде представляли три делегата: машинисты В. Н. Кузнецов и А. Н. Серов из Ленинград-сортировочного-Московского и Кандалакшского локомотивных депо и машинист-инструктор В. Н. Жаринов из Хвойной.

В соответствии с решениями съезда началось обновление локомотивного парка. В депо Волховстрой, Петрозаводск и Кемь на смену устаревшим тепловозам ТЭ-3 пришли новые машины серии 2М 62 мощностью 4000 лошадиных сил, способные водить поезда со скоростью 100 км в час.

Гордость магистрали — это ее люди. Еще перед началом Великой Отечественной войны в нынешних границах Петрозаводского отделения дороги дипломированных инженеров и техников можно было пересчитать по пальцам. Теперь их — тысячи.

Росли и местные национальные кадры. Примечательна судьба первого инженера из карел почетного железнодорожника А. А. Исакова. Сын малограмотных крестьян, Андрей Александрович пришел на Кировскую дорогу в 1936 году. Сна-

1956

3

1918

«

3-5

1916

».

76

12

«

».

177



Н. И. Смирнов, бригадир пути, кавалер орденов Трудовой Славы II и III степени;
В. М. Федоров, машинист, удостоен звания «Лучший по профессии»

нецова, кавалер ордена «Знак Почета» бригадир Сортавальской дистанции пути Л. Т. Иванова, инженеры Петрозаводской дистанции пути Н. С. Климова и Л. Ф. Сараева, дорожный мастер Лоухской дистанции пути А. П. Терентьева, награжденная медалью «За трудовое отличие», и многие другие.

В послевоенные годы значительно выросла семья Героев Социалистического Труда. Высокое звание кавалера Золотой Звезды получили машинисты В. С. Макаров — депо Кандалакша, И. Ф. Егоров — депо Кемь, П. С. Мокин — депо Волховстрой, диспетчер Мурманского отделения дороги О. И. Голохвастова, слесарь локомотивного депо Волховстрой Д. В. Талов, бывший главный инженер Петрозаводского отделения дороги В. И. Киосев.

Многие работники были удостоены почетных званий. Среди них — маляр Петрозаводской дистанции гражданских сооружений А. И. Федоров — заслуженный работник транспорта РСФСР, машинист локомотивного депо Петрозаводск В. А. Кунт и электросварщик вагонного депо Э. А. Носуль — заслуженные работники народного хозяйства КАССР, врач неврологического отделения Петрозаводской больницы М. И. Сергеев — заслужен-

ный врач КАССР, инженерно-технические работники локомотивного депо Л. Н. Ларионов и Л. Г. Петров — заслуженные инженеры КАССР, машинист депо Кандалакша А. Н. Серов — лауреат премии Ленинского комсомола.

Большой вклад в производство внесли рационализаторы и изобретатели. Люди пытливой мысли сконструировали сотни умных приспособлений и механизмов, облегчающих труд людей и повышающих безопасность движения поездов. Так, электросварщиком Э. А. Носулем и инженерами Петрозаводского вагонного депо Е. П. Степановым и М. М. Литвяковой была разработана и внедрена новая технологическая оснастка для регенерационного цеха депо. С уважением произносят железнодорожники имена заслуженного рационализатора Карельской АССР слесаря локомотивного депо Г. И. Романова и главного инженера дистанции сигнализации и связи А. Г. Резника.

Железнодорожники активно участвовали в управлении государством. Многие из них были депутатами Советов народных депутатов разных уровней. Это — машинисты депо Кандалакша М. Н. Лаптев, В. Г. Бурашников, В. М. Богданов, машинист-инструктор депо Петрозаводск Е. Д. Ганин.

Каждый год на транспорт приходит много молодежи. Очень важно, чтобы с первого дня молодые железнодорожники почувствовали заботу и внимание со стороны старших товарищей, их желание поделиться опытом. А учиться было у кого. Свой опыт передавали молодежи мастер механического цеха локомотивного депо Сортавала кавалер двух орденов Трудового Красного Знамени В. А. Архипов, машинист-инструктор депо Кемь Н. Н. Журов, машинист депо Петрозаводск М. С. Носов, слесарь Петрозаводского вагонного депо Ф. А. Орлов, старший дорожный мастер Кондопожской дистанции пути Л. Е. Солоусов, диспетчер Петрозаводского отделения дороги Н. В. Кузьмин и многие другие.

В 1983 году больших успехов добился коллектив Петрозаводского локомотивного депо. Депо выполнило задания по всем ос-



М. И. Сергеев, заслуженный врач
КАССР, кавалер ордена Красной
Звезды



Е. Д. Ганин — машинист-инструктор
депо Петрозаводск



В. А. Архипов, мастер механи-
ческого цеха локомотивного
депо Сортавала

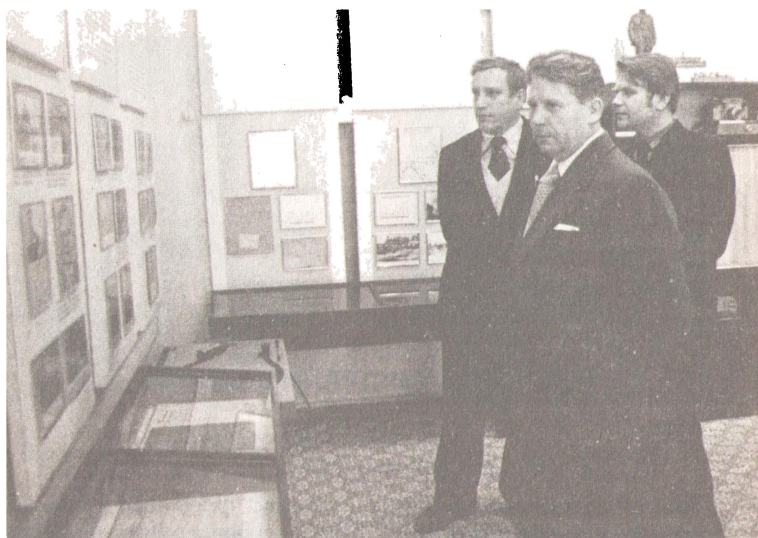
новным показателям. Рост производительности труда против прошлого года достиг 10,2 процента. Локомотивными бригадами было сэкономлено более 2200 тонн дизельного топлива. Наибольшей экономии добились машинисты С. Ф. Кузнецов, Ю. А. Сысуев, В. К. Федоренко, А. В. Шухов, В. В. Астафьев и В. Н. Родионов.

Большой вклад в выполнение плана внесли бригадиры В. И. Шапов, Н. М. Цимбал, слесари В. П. Никитин, Н. В. Туманов, В. А. Смирнов и другие, обеспечившие высококачественный подъемочный ремонт тепловозов.

Многим железнодорожникам было присвоено звание «Лучший по профессии». Среди них — машинист депо Сортавала А. С. Лагунов, дорожный мастер Сортавальской дистанции пути Ю. Г. Матвеев, монтер пути Кондопожской дистанции А. Д. Назаренко.

Среди передовиков, завоевавших первенство во Всесоюзном социалистическом соревновании за 1983 год, — бригады Ф. М. Неманькина Мурманского локомотивного депо, О. В. Уличева Петрозаводского локомотивного депо, Р. А. Клипова Мурманского вагонного депо.

Жизнь наших железных дорог неразрывно связана с жизнью страны. Ежедневно в далекий рейс уходят десятки тысяч грузовых и пассажирских поездов. Тысячами огней светят светофоры. Нельзя представить, чтобы это движение остановилось хотя бы на один час, даже на одно мгновение.



В Музее революционной, боевой и трудовой славы железнодорожников
Петрозаводского отделения дороги

— Проходной зеленый! — докладывает помощник машиниста.

— Вижу. Проходной зеленый, — по регламенту отвечает машинист.

«...Пусть время проходит, пусть годы летят,
Колеса, как сердце живое, стучат:
Впе-ред, впе-ред, впе-ред!»

(Песня об Октябрьской. Слова В. Фотеева.)

Счастливый путь.

Счастливого пути!

С. Харитонов

1988



Дежурный по Петрозаводскому
отделению Б. А. Караулин



Диспетчер Петрозаводского
отделения А. Г. Аронец



Поездной диспетчер
Е. А. Кульбо



Зам. старшего диспетчера
Н. П. Ефимов

мов, старший диспетчер по Кемскому подотделу Е. Н. Колосов, заместитель старшего диспетчера Н. П. Ефимов, зам. старшего диспетчера Г. Ф. Вавилин, поездные диспетчеры, почетный железнодорожник М. А. Гавриленко, Т. Н. Смирнова, В. П. Игнато-ва, А. Г. Аронец, Л. И. Царицына, Л. И. Тимофеева, Г. Н. Ким, В. И. Карлышев, Н. Б. Семенихин, С. А. Пешков, В. И. Басарев-ский, А. Ф. Павлов, Г. Н. Гасников и многие другие.

Ю. М. Черниговский — первый заместитель начальника Петрозаводского отделения, азам диспетчерского искусства учился



Поездной диспетчер Г. Н. Ким

в Кемии у моего отца К. К. Звягина, а затем и супругу свою, Зинаиду Гавриловну, приобщил к любимому делу. Сегодня она одна из лучших поездных диспетчеров на отделении.

Стихи о диспетчере, которые я привожу ниже, родились в далекие шестидесятые годы. Напечатанные в газете «Гудок», они понравились композитору-железнодорожнику Виктору Нашивочникову из Минеральных Вод. Так появилась песня.

И опять уходят в путь далекий
Поезда на север и на юг.
Без тебя железная дорога,
Словно хор без дирижерских рук.

Остро карандаш заточен красный.
Четок ярких линий интервал.
Ты свои маршруты не напрасно
Улицей зеленою назвал.

Чуток у селектора диспетчер.
Короток в эфире твой приказ.
И гудят натруженные «плечи»,
Светофоры не смыкают глаз.

Трудится железная дорога.
И тебе нет времени поесть.
Машинисты шутят: «Вместо Бога
Наверху у нас диспетчер есть!»

Решение руководства объединить отделения вызвало немало противников. Говорили, что не справится с таким объемом рабо-

-80-
25 1983



Место смычки Северного и Южного участка. 75-летие
Мурмонской железной дороги

делегации двух отделений Октябрьской железной дороги — Мурманского и Петрозаводского. И как в те далекие времена, в рельсовую решетку были забиты два серебряных костыля, а в Лоухах, Мурманске и Петрозаводске прошли торжества в честь знаменательного для нашей республики и всей страны события.

Свое 70-летие отметили летом 1994 года кемские локомотивщики. В честь этой юбилейной даты были приглашены гости со всех концов России. Об одном из них, бывшем начальнике паровозного депо Кемь И. В. Ромашове, следует сказать особо. Он вырос как паровозник в депо Масельская, работал до войны машинистом, закончил с отличием Пензенский железнодорожный техникум. Фашисты разрушили его родную станцию и паровозное депо. Всю войну он работал машинистом-инструктором военно-эксплуатационного отделения в Сегеже. После победы продолжал свою трудовую деятельность в Медвежьей Горе, закончил еще два техникума — Петрозаводский и Ленинградский.

В Кемь руководил депо в самое горячее время: тут и реконструкция предприятия, и переквалификация кадров. Паровые машины вытесняла тепловозная тяга. Почетный железнодорожник, он дважды был награжден орденом Трудового Красного Знамени. Человек строгий, но справедливый, Иван Васильевич оставил



И. В. Ромашов

о себе добрую память в коллективе. Его до сих пор с уважением вспоминают в Кемии. В настоящее время И. В. Ромашов живет в Петрозаводске.

В ноябре 1995 года кемские вагонники праздновали свое 60-летие. С одним из старейших работников этого предприятия Иваном Ниловичем Пачковским я встретился в Петрозаводске. Более 40 лет отдал он вагонному депо. Начинать со слесаря, а на пенсию вышел мастером, имеет правительственные награды.

В этом же году юбилеями стали многие предприятия, в том числе технические библиотеки Петрозаводского отделения. Неоценим их вклад в дело развития железнодорожного транспорта, в подготовку квалифицированных кадров. На Петрозаводском отделении трудятся сотни инженеров и техников, стать специалистами высокого класса всем им помогли технические библиотеки. Приказом министра путей сообщения заведующая Кемской технической библиотекой И. И. Корниенко была награждена знаком «Почетному железнодорожнику».

С февраля 1919 года отмечает свой праздник и транспортная милиция.

— Мы ведем круглосуточную работу по борьбе с преступностью на транспортных магистралях Карелии, — рассказывает начальник этой службы Виктор Михайлович Фомин. — Охраняем железнодорожные предприятия (вокзалы, перроны, локомотивные депо и др.), ведем борьбу с хищениями грузов в поездах, сопровождаем пассажирские составы. Десять лет назад было создано специальное подразделение на водном транспорте.

В 1993 году на средства МПС сформирована, обучена и активно действует рота по обслуживанию пассажиров по всей Карелии.

— Милицеская служба, как поется в песне, и опасна, и трудна, — продолжает В. М. Фомин. — В коллективе железнодорожной милиции немало тех, кто проявил решительность, мужество при задержании опасных преступников, некоторые заплатили за это собственной жизнью. Так, при исполнении служебного долга от рук бандитов погиб Алексей Казунин.



Ветеранам транспортной милиции Н. П. Кузенкову, А. П. Емельянову, М. И. Маломочной, З. С. Кириловской вручают ценные подарки

В январе 1995 года на участке Сумпосад—Маленга в грузовом поезде были зверски убиты два работника думпкарной вертушки. Оперативной группой ЛОВДТ станции Кемь во главе с Павлом Сазоновым подозреваемый был задержан в Архангельской области через восемь часов.

В июне 1995 года в поезде № 173 (Мурманск—Вологда) на участке Кузема — Воньга был сброшен на ходу офицер российской армии. Убийцу задержали работники милиции уже в Сумпосаде.

— Кроме П. Н. Сазонова хочу отметить моего заместителя подполковника А. П. Кордова, начальника отдела станции Суоярви, участника ликвидации аварии на Чернобыльской АЭС А. Ф. Пузикова, ветерана милиции, прапорщика М. Р. Леванкова. Сейчас намечается тенденция к снижению преступности на транспорте. На 1 ноября 1995 года по сравнению с предыдущим годом она уменьшилась на 10%, раскрываемость составила 81,8%, — закончил свой рассказ В. М. Фомин.

Много добрых слов заслуживают железнодорожные строители СМП-138 и 369. Восьмидесятилетнему ветерану-строителю Н. Г. Белобородов в свое время работал в обеих этих организациях.

— В Петрозаводском СМП-138, — вспоминает Николай Герасимович, — я начал работать в 1953 году заместителем начальника. Коллектив 1500 человек, почти все вербованные, дисциплины нет, пьянство, прогулы. За семь месяцев мы



Н. Г. Белобородов

полностью освободились от злостных нарушителей и разгильдяев, набрали местных рабочих, и дела пошли в гору. В мою бытность был построен Петрозаводский железнодорожный вокзал, Дом культуры железнодорожников. Затем 12 лет я трудился в Кемии в СМП-369, был заместителем по кадрам и быту. За эти годы северный город преобразился полностью. На Пролетарском проспекте появились первые каменные трех- и пятиэтажные благоустроенные дома с канализацией и водопроводом, новые железнодорожный вокзал, школа, детский комбинат, ДКЖ, два общежития, база ОРСа и овощехранилище в Кемии, десятки домов и других объектов на линейных станциях.

С поморских изб ты начинал свой век,
С высоких главок на резном соборе,
Где Кемь-река, смиряя шумный бег,
Венчалась, как невеста, с Белым морем.

Седого Беломорья бастион,
Карельский город, волевой, рабочий,
Растет и одевается в бетон
И деревянным больше быть не хочет.

В 1984 году к обязанностям начальника Петрозаводского отделения Октябрьской железной дороги приступил Ю. Н. Иванов — человек в наших краях новый. Одному ему известно, с какими трудностями пришлось столкнуться на первых порах. Но сильный характер и навыки, приобретенные на Донецкой дороге, где он много лет проработал на различных руководящих должностях, помогли выстоять.

Первым делом Юрий Николаевич решил кадровые вопросы, привлёк к руководству отделением перспективных, уже имеющих производственный опыт, инженеров, на многих узловых предприятиях утвердил во главе коллективов молодых грамотных специалистов.

К себе в первые заместители пригласил начальника Кемского подотдела Ю. М. Черниговского. Он знал, что Юрий Михай-



г. Йоэнсуу (Финляндия), делегация Петрозаводского отделения,
первый слева Ю. Н. Иванов

лович прошел путь от рядового стрелочника до руководителя, трудолюбив, энергичен, принципиален, пользуется заслуженным авторитетом у железнодорожников. Главным инженером был назначен Я. К. Рыков, начальником отдела движения — А. М. Ларионов, начальником локомотивного отдела — Б. В. Веселов, грузового — А. А. Краснощек — это с его участием внедрялись на отделении коммерческие центры фирменного обслуживания клиентов, — ревизором по безопасности движения стал В. А. Акулов, заместителем начальника отделения по управлению персоналом и социальным вопросам — В. Н. Молодцов, начальником финансового отдела — В. Н. Сидорова, начальником отдела учета Л. И. Сафронова. Бесценный помощник в аппарате начальника отделения — секретарь Л. П. Тучкова.

За 11 лет, прошедших со времени назначения на должность, многое легло на плечи Ю. Н. Иванова: объединение отделений — Кемского и Петрозаводского, электрификация на восточном и северном ходу участка Лоухи — Беломорск — Сумпосад, строительство первой коммерческой железной дороги Ледмозеро — Кочкома, развитие пограничных станций Вяртсиля и Кивиярви, экспорт костомукшской руды и березового баланса за границу, а еще контроль за капитальным ремонтом пути, за работой ПМС на «окнах» отделения, строительство жилья и многое другое.

1984

1986

-804 852,

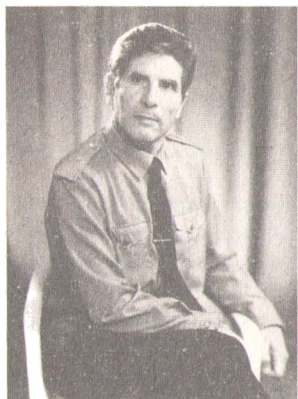
« »

— 16 1982 —

3

« »

« »



Первый заместитель начальника
Петрозаводского отделения
Октябрьской железной дороги
Ю. М. Черниговский

учебы в Таганрогском техническом училище. Стрелочник, сцепщик ст. Сортавала, дежурный по станции Суоярви, поездной диспетчер Сортавальского отделения дороги — вот начало его карьеры. Жил в двухосном вагоне, который и сейчас стоит на запасном пути, загнанный в призмү тупика пассажирскими собратьями.

В локомотивное депо Сортавалы прибыли как раз к планерке, и я словно очутился в своем родном кемском коллективе. Те же проблемы: нехватка локомотивов, запчастей. Однако трудностям здесь не поддаются, выполняют план перевозок и ремонта.

В депо идет обычная работа,
Как телогрейки на крутой груди,
Распахнуты массивные ворота,
И веером расходятся пути.
Здесь и в июле хлопотно, и в марте,
Пропахла маслом черная земля.
Красавцы-тепловозы как на старте,
Готовы к дальним рейсам дизеля.

Начальник локомотивного депо Е. В. Крупнов здесь родился, учился в школе и с дипломом техника пришел в депо помощником машиниста.

— Со дня основания депо живет без реконструкции, — пожаловался Евгений Валерьевич. — Очистных сооружений нет. Из-за слабой ремонтной базы часть тепловозов приходится отправлять на ремонт в другие депо, а это для коллектива убыточно.

Сортавала — единственное депо на отделении, где ремонтируют паровозы со всей Октябрьской дороги. В год 13 из них проходят переконсервацию и 26 — промывку. Кроме этого, в депо производят капитальный ремонт тепловозов с промышленных предприятий.

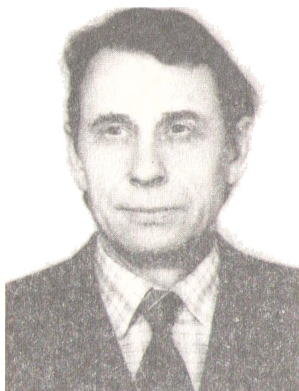
— Управление Октябрьской дороги и руководство Петрозаводского отделения всячески поддерживают сортавалцев, — отметил начальник депо, — выделяют тепловозы, помогают в строительстве жилья. Кое-что за два последних года мы сделали сами. В Сортавале построили, а в Питкяранте обновили на 80 процентов хранилища жидкого топлива, приобрели токарный



-3 -1,
 -2;
 12
 1994
 2 -116.
 27-
 60-
 1996
 1956-1957
 1960
 « » « », -1, -2, -3, -62, 2 , -2, , 2 -116.
 132-
 90
 1939/40
 45 2
 180



Д. А. Дашевский



М. П. Васильев

новый пост электрической централизации, стрелки переводятся вручную. Пуск станции намечен в 1996 году.

Виктор Иванович когда-то служил на Байконуре, там, где стартовал «Восток-1» с Юрием Алексеевичем Гагариным. Выпускник Белорусского института железнодорожного транспорта, он не смог бы стать хорошим руководителем без предварительной профессиональной обкатки. Работа дежурным по станции, инструктором кондукторского резерва стала фундаментом его дальнейшего роста. И всегда он ратовал за железную дисциплину и ответственность на рабочем месте — так приучила его армия, Байконур.

— Со штатом у нас полный порядок, — говорит мой собеседник. — Вот жилья бы побольше строить. 35 семей, учитывая и пенсионеров, которых мы из очереди не снимаем, пока не имеют добротных квартир. Правда, это беда не только наша. Надо отдать должное Петрозаводскому отделению, оно все же находит возможность нам помочь. А люди у нас замечательные. Упомяну двоих, всю свою сознательную жизнь отдавших производству. Это М. П. Васильев и Д. А. Дашевский.

Петрозаводск

В столице республики я побывал в музее Петрозаводского отделения железной дороги. Ему в июне 1995 года исполнилось 15 лет. Познакомился с заведующей — Евгенией Григорьевной Рыковой. За семь лет, что она здесь работает, музей, можно сказать, заново родился. Собранные за последние пять лет экспонаты позволили в декабре 1993 года полностью обновить экспозицию. Начинается она с самого зарождения железнодорожно-



В. Р. Фремке

го транспорта. Но в основном посвящена Мурманской, Кировской и Октябрьской дорогам.

Самый ценный экспонат музея — орден Трудового Красного Знамени, которым был награжден за трудовой подвиг 3-й эксплуатационный район Мурманской железной дороги. Он стал первым на сети дорог страны орденоносным предприятием. Все эти годы, более 50 лет, вплоть до 1990 года орден находился в Мурманске. Совет ветеранов Петрозаводского отделения во главе с С. Ф. Харитоновым боролся с бюрократической государственной машиной за возвраще-

ние этой награды ее истинному владельцу. Ведь 3-й район Мурманской железной дороги включал в себя только Карелию. Сергей Федорович написал тогда письмо президенту М. С. Горбачеву. Постановлением Президиума Верховного Совета РСФСР от 10 апреля 1990 года орден Трудового Красного Знамени передан на вечное хранение в музей Петрозаводского отделения Октябрьской железной дороги.

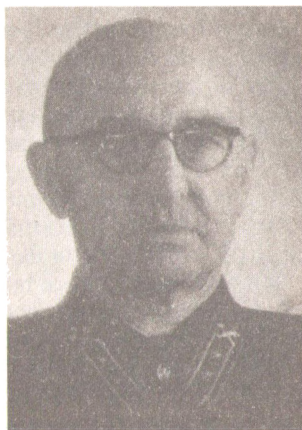
Большой интерес для посетителей музея представляют модели локомотивов, выполненные умельцами Станции юных техников. Среди них первый паровоз Черепановых, построенный в 1834 году, макет бронепоезда времен гражданской войны. Такие крепости на колесах защищали «Мурманку» от интервентов в 1918—1920 годах. Здесь представлен и современный электровоз переменного тока ВЛ-80 с. Эти локомотивы сегодня обслуживают северо-восточный участок Петрозаводского отделения Лоухи — Кемь — Беломорск — Сумпосад.

Есть в музее экспонаты, возвращающие нас в далекое прошлое: старый керосиновый фонарь, станционный колокол, звон которого предупреждал пассажиров о прибытии и отправлении поезда, духовой рожок, при помощи которого подавали сигналы при маневрах, телеграфный аппарат Морзе.

Евгения Григорьевна вот уже полтора года занимается поиском документов, фотографий и личных дел бывших начальников Мурманской, Кировской железной дороги, руководителей Петрозаводского отделения. Уже есть некоторые результаты. Первым начальником Мурманской железной дороги (1922—1924 гг.) был Владимир Робертович Фремке.



Е. Г. Трубицын



М. С. Сергеев

С первых лет эксплуатации «Мурманки» ею руководило правление, председателем которого был А. М. Арнольдов, а В. Р. Фремке — членом правления. В личном деле Владимира Робертовича в графе «национальность» он сам написал: «сын иностранца». Русское подданство Фремке принял в 1897 году при поступлении в Петербургский институт инженеров путей сообщения, который окончил в 1909 году, а в 1915 — получил университетское юридическое образование.

В царской армии служил в звании старшего унтер-офицера инженерных войск. В 1924 году в марте В. Р. Фремке был назначен начальником Мурманской железной дороги.

Последним начальником Мурманской железной дороги был Иван Федорович Ледник. Он и возглавил в 1935 году, после убийства С. М. Кирова, названную его именем бывшую «Мурманку». Через два года был репрессирован.

Евгений Георгиевич Трубицын — последний начальник Кировской железной дороги, был человек требовательный, жесткий, но справедливый. В 1959 году Кировская вошла в состав Октябрьской железной дороги, где Евгений Георгиевич еще долго трудился.

Одним из руководителей Петрозаводского отделения (1946—1956 гг.) был М. С. Сергеев, начавший свою трудовую деятельность еще на Мурманской железной дороге в должности телеграфиста.

С октября 1937 г. по март 1939 г. Михаил Сергеевич находился под следствием в Ленинградской тюрьме «Кресты», но был освобожден за недоказанностью вины. В годы войны работал на Волховстроевском отделении старшим диспетчером, а с 1942

»,
10

« II .» «

1941

И еще одна человеческая судьба сплелась накрепко с этим восточным участком дороги. Кемскому машинисту-паровознику Н. С. Киркову был доверен самый первый рейс по еще необкатанной колее. Он успешно справился с заданием, доставив в Малошуйку эшелон с эвакуированными кемлянами. Орденом Трудового Красного Знамени отмечен его многолетний труд. По стопам отца пошел сначала старший сын Юрий, а затем и младший — Владимир. А сегодня уверенно чувствует себя за реверсом тепловоза и внук Андрей.



И. И. Биндовский

Здравствуй, Сумский Посад,
Зорким стражем у Белого моря,
Как три века назад,
Ты встречаешь полярные зори.

К поездкам ты привык,
Гул колес ты со станции ловишь,
И, как добрый старик,
Только хмуришь белесые брови.

В Сумпосад я приехал ранним осенним утром. Встречал меня начальник станции С. А. Михайлов. Высокий, черноволосый, молодой. После окончания Ленинградского техникума железнодорожного транспорта работал на станции Идель дежурным, затем заместителем начальника. В 1995 году его назначили начальником станции Сумпосад.

— Наследство здесь мне досталось неплохое, — рассказывает Сергей Анатольевич. — Н. И. Юристая, проработавшая в коллективе около сорока лет, была не только грамотным, умелым руководителем, но и прекрасным человеком. Не без сожаления провожали ее на пенсию. Замечательные специалисты выросли здесь вместе с ней. Это ветераны: старший приемосдатчик грузов Римма Николаевна Карпухина, оператор Валентина Павловна Ростовцева, дежурная по станции Тамара Михайловна Бодухина и многие другие. В нашем коллективе большинство молодые женщины, и единственное над чем приходится ломать голову, — кем заменить уходящих в декрет.

Зашедший к начальнику в кабинет дорожный мастер Беломорской дистанции пути А. Т. Калиничев рассказал о том, как работают путейцы в Сумпосаде. А работают они неплохо: станцию

-65.

1995
-263.

-263

280

270

-18.

40-

27-

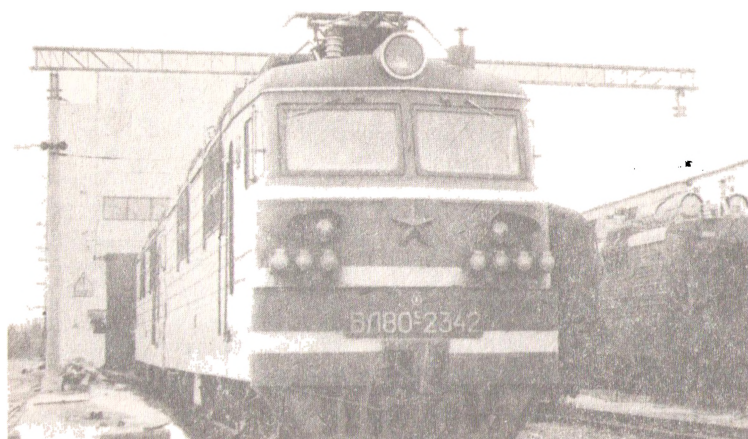
-80

-283.

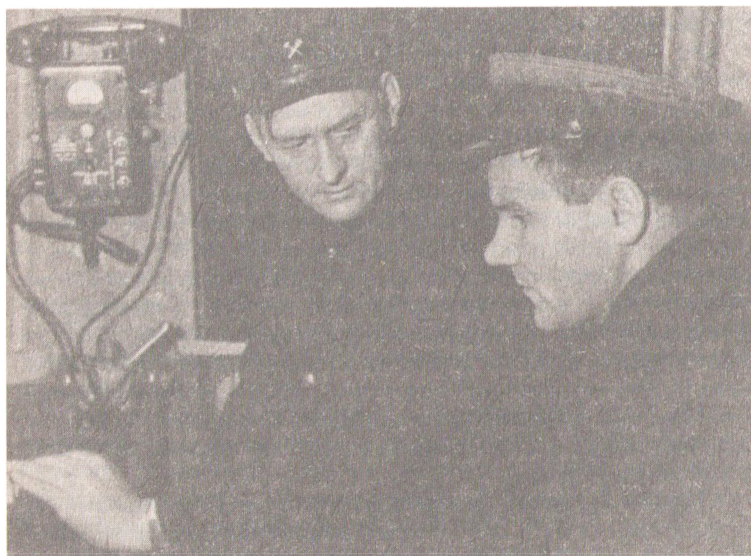
1984

-283

« »



Электровоз ВЛ-80с



Машинист, кавалер ордена М. К. Ланев
и инструктор, почетный железнодорожник А. П. Долгополов, 1960 год

-3.

1991
1994 —

702

15 1995

« »

1995

: « 1924

« ».

« » « »,
« ».

».



Машинисты депо Кемь А. И. Спиридонов и Ю. К. Звягин

В конце 50-х годов мне довелось поработать на «ЭГ», а потом на «СО» кочегаром и помощником машиниста. А впервые «ОВ» я увидел пятилетним мальчишкой, когда...

С отцом на станции Кемь-пристань
Я добровольно службу нес,
И, жезл вручая машинисту,
Просился к ним на паровоз.

Он уходил весь в клубах пара,
Подставив грудь ветрам дорог,
А я лопату кочегара
Тогда поднять еще не мог.

О нем я думал, как о чуде,
Один смущал меня вопрос:
Ну почему называли люди
«Овечкой» этот паровоз?

До 1940 года начальником Петрозаводского паровозного отделения работал бывший машинист депо Кемь, почетный железнодорожник, депутат Верховного Совета СССР первого созыва Александр Иванович Спиридонов. Это был честнейший человек, с судьбой необычайно трудной, но прекрасной. Московский беспризорник в нашем городе получил настоящую трудовую закалку. Чтобы осуществить свою мечту и стать машинистом, он, как говорится, прошел огонь, воду и медные трубы. В 1931 году, успешно сдав экзамены, получил права управления

« -4207».

820
 900, — 1150

1936 25

1200

« ».

«

».

30-

« — ».

«

1940

1990

».

«

»

1943

1943

().

«

»

« ».

« »,

« ».

«

».

32-

47-

— «

» «

» —

1942

огонь по переднему краю противника, нанося ему ощутимый урон. Сколько было уничтожено артиллерийских и минометных батарей, разрушено дотов и дзотов, пулеметных точек, живой силы и техники врага, знают только архивы Карельского фронта. Дивизион принимал участие в освобождении Медвежьегорска, Петрозаводска. Последний залп его орудия дали со станции Сортавала.

А вот воспоминания старшего машиниста бронепоезда «Сибиряк Барабинец» П. К. Малицына: «Хорошо помню, когда мы подошли к станции Масельгская, ни одной исправной стрелки не было, все крестовины взорваны, на междупутье лежали более трехсот противотанковых мин, которые уже успели извлечь саперы. Почти такая же картина была в Медвежьегорске, правда, враг сильно спешил, не успел повредить железнодорожный путь, взорвать паровозы, сжечь вагоны. В Сортавалу мы пришли с ходу, там разрушений почти не было. Мне, сибиряку, понравился этот небольшой городок, пострадал он незначительно. Вот здесь в знак нашей победы мы произвели артиллерийский залп из орудий всего бронедивизиона».

Приведу еще один интересный эпизод. Оказывается, первый поезд в освобожденный Петрозаводск привели отец, сын и дочь Мощалыгины. Михаил Александрович — машинист паровоза, Юрий Михайлович — помощник машиниста, Нина Михайловна — кочегар. К сожалению, об этом семейном экипаже пока больше ничего узнать не удалось. А хотелось бы.

На нашем Петрозаводском отделении трудятся немало династий. Это замечательно. Значит, традиции дедов и отцов живут и эстафета в надежных руках.

Выросло новое поколение высококлассных машинистов. Это петрозаводчане — Александр Павлович Козлов и Геннадий Дмитриевич Душин; медвежьегорцы — Сергей Данилович Диденко и Владимир Андреевич Картушин; кемляне — Юрий Николаевич Гагарин, Виктор Александрович Савинов, Илья Михайлович Ищенко; суоярвцы — Сергей Валерьевич Колесов, Александр Владимирович Анфиногенов; сортавальцы —



Машинист локомотивного депо
Кемь Ю. Н. Гагарин

« »

?

.....	3
.....	10
.....	28
.....	37
—	44
—	
—	52
.....	57
.....	65
.....	70
.....	72
—	76
.....	80
.....	90
.....	99
.....	124

2519

No 010038 17.09.91 .

9.12.95. 26.01.96. 84x108^/32-
. No 1. 8,4. 9,28.
5000 3297. 13.
« », 185035, , 33.
« » 185005, , « » 4.
185005, , « » 4.

X 20

— : , 1996. — 157 .

15 5-7545-0693-7

1914

