

Сергей ИОВЛЕВ ПУТЬ ДЛИНОЙ В 100 ЛЕТ



СЕРГЕЙ
ИОВЛЕВ

ПУТЬ ДЛИНОЙ В 100 ЛЕТ

ОБОРОТНОЕ
ЛОКОМОТИВНОЕ ДЕПО
ДАНИЛОВ

СТРАНИЦЫ
ИСТОРИИ

СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

ПУТЬ ДЛИНОЙ В 100 ЛЕТ

Каждый уважающий себя человек хочет знать, как глубоко уходят его родовые корни, как развивался и жил его родной город, жителем которого он является. Знание истории родного края укрепляет любовь к Отечеству, вселяет чувство сопричастности к тому, что создано на родной земле, дает силы для новых добрых дел.

УДК 629.472(091)
ББК 39.231Г
И 75



СЕРГЕЙ
ИОВЛЕВ

ПУТЬ ДЛИНОЙ В 100 ЛЕТ

СТОЛЕТИЮ
СО ДНЯ ОСНОВАНИЯ
ОБОРОТНОГО
ЛОКОМОТИВНОГО ДЕПО
ДАНИЛОВ
ПОСВЯЩАЕТСЯ

И 75 Путь длиной в 100 лет. Обратное локомотивное депо Данилов.
Ярославль. — «Нюанс», 2006 — 168 с., ил.

В книге рассказывается о людях и событиях, связанных с историей оборотного локомотивного депо Данилов, столетний юбилей которого отмечается в этом году.

ISBN 5-88610-041-5

ББК 39.231Г

© Обратное локомотивное депо Данилов, 2006
© «Нюанс», оформление, 2006

Ярославль
• НЮАНС •
2006



ЧАСТЬ ПЕРВАЯ **ЭТАПЫ ВЕКОВОГО ПУТИ**



НАЧАЛО ПУТИ

Строительство железных дорог в России началось с середины 50-х годов XIX века. Первая железная дорога большой протяженностью Петербург – Москва была построена в 1851 году. Началом официального существования Северной железной дороги явился следующий документ: «Мая 29 дня 1859 года, Высочайшее повеление, объявленное правительствующему Сенату господином Главным управляющим путями сообщения и публичными зданиями. Государь Император в 19 день мая сего года высочайше соизволил утвердить устав Общества Московско-Ярославской железной дороги».

18 февраля 1870 года состоялось официальное открытие железнодорожного движения от Москвы до Ярославля. Встал вопрос о Вологде, чтобы и этот город имел надежное сообщение. В 1870 году утвержден проект на постройку Ярославско-Вологодской узкоколейной железной дороги. По прошению Даниловской уездной земской управы ее провели около само-



8 января 1872 года в Данилов прибыл первый поезд со станции Урочь.

го города. Строительство дороги проходило в очень сложных условиях. Проходка велась по просекам, которые вырубались в густом лесу, и по труднопроходимым болотам. Люди работали по колено в воде, жили в землянках, продукты были некачественными, многие заболели и умирали. Шпалы, рельсы перевозились на лошадях и тачках, вся техника — это железная лопота, кирка и лом. Рабочие, в основной части это были крестьяне с окрестных деревень, трудились по 14 часов в сутки, получая за свой каторжный труд 30 копеек в день.

В январе 1870 года началась постройка деревянного вокзала в Данилове. 17 ноября 1870 года на станцию Данилов прибыл первый паровоз со станции Урочь (Филино). В январе 1872-го открыто пассажирское движение от Данилова до Ярославля, а в июне 1872 года состоялось открытие железной дороги Ярославль – Вологда с началом пассажирского движения до Вологды.

Технические данные первых грузовых поездов выглядели так: вес поезда — 287 тонн; среднесуточный пробег — 100 километров; средняя участковая скорость — 12 км/час.

С конца XIX века началось строительство грандиозного по тем временам проекта Транссибирской магистрали. Ее путь проходил через города Данилов, Буй, Шарья и многие, многие другие. Ведется строительство дороги от Петербурга до Вологды, а также участок Транссиба Вологда – Буй – Вятка. Для обеспечения грузовых и пассажирских перевозок, а также технического обслуживания паровозов возникла необходимость строительства паровозных депо. Открываются в 1905 году паровозные депо Буй и Шарья и на северном направлении — паровозное депо Череповец. Планируется строительство ветки Данилов – Буй, и Данилов должен стать стыковой станцией трех направлений: Центр – Север – Восток. Возникает необходимость строительства паровозного депо в Данилове. В 1906 году начато строительство домов отдыха паровозных и кондукторских бригад, здания депо в два сектора веерного типа с семью смотровыми канавами, поворотным кругом,

Группа руководителей и мастеровых предприятий железнодорожного узла станции Данилов, 1909



и в 1907 году на смотровую канаву в новое здание депо встанет на техническое обслуживание первый паровоз. Открытие депо проходило торжественно, присутствовали железнодорожные чиновники, городская знать, первые рабочие с семьями. Местное духовенство провело молебен и крестный ход вокруг здания.

В 1907 году был построен первый жилой казенный дом (барак) для специалистов депо с их семьями. Для экипировки паровозов водой строится насосная станция с плотинной и прудами на реки Пеленга и водонапорная башня на станции, соединяющиеся участком водовода расстоянием в 1 километр. Система водоснабжения начала эксплуатироваться в 1908 году. До 1913 года депо занимается ремонтом паровозов серий «О» и «Щ», паровозные бригады трудятся на маневровой работе, и не более десятка паровозных бригад работают на участке Данилов – Вологда.

В связи с окончанием строительства и вводом в эксплуатацию в 1913 году железнодорожного моста через реку Волгу в Ярославле поезда пошли из Москвы прямым сообщением на Архангельск. Паровозное депо Урочь закрывается, и паровозные бригады командировются и передаются паровозному депо Данилов вместе с паровозами. Паровозные бригады начинают водить поезда на участке Данилов – Ярославль, и увеличивается работа на участке Данилов – Вологда.

ПЕРВЫЙ ПОЧЕТНЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК

«Филиппов Василий Филиппович 11 февраля 1900 года выдержал испытание в знании обязанностей помощника паровозного машиниста 3-го класса и может быть допущаема в поезда к исправлению этой должности» — так записано в удостоверении № 1749 за подписью начальника службы подвижного состава и тяги Московско-Ярославско-Архангель-



*Удостоверение
Выдано личному почетному гражданину, паровозному машинисту I класса депо «Даниловъ» Василию Филиппову въ томъ, что онъ есть тотъ самый служащій на дорогахъ, которому ВСЕМИЛОСТИВѢЙШЕ пожаловано званіе ЛИЧНАГО почетнаго гражданина, о чемъ объявлено въ приказъ по Ведомству Путей Сообщенія отъ 24 мая 1916 г. за № 28.*

Василий Филиппович
Филиппов

ской дороги. До этого В. Ф. Филиппов прошел путь кочегара и слесаря в паровозном депо Вологда. В 1906 году он становится машинистом паровоза, а с 1908 года направлен на работу в депо Данилов. В годы Первой мировой войны, являясь высококвалифицированным машинистом, по специальному свидетельству, выданному службой тяги, водил воинские эшелоны. В 1916 году получил звание почетного гражданина железных дорог. После революции 1917 года продолжал работать машинистом паровоза и, как все машинисты I класса, пользовался привилегиями государства. По удостоверению, выданному председателем правления профессионального союза паровозных бригад, В. Ф. Филиппов получал из продовольственной части дороги по распоряжению народного комиссара по продовольствию продукты и мануфактуру, которые, как записано в удостоверении, «ревизии ни в коем случае не подлежали. В смысле арестов, обысков и выселения из занимаемой квартиры и реквизиции имущества Филиппов находится под защитой декретов Совета Народных Комиссаров от 27 июля 1918 г.». В период Гражданской войны водил поезда с продовольствием по особому распоряжению СНК. Работал в депо Данилов машинистом паровоза до конца 20-х годов.

Из воспоминаний Игнатия Поликарповича Сизова

*Сизов Игнатий Поликарпович с 1921 по 1931 год работал в Дорпрофсо-
же, с 1933 по 1934 — секретарь парткома Северной железной дороги.
С 1937 по 1942 — политработник Красной Армии. С 1942 по 1957 ра-
ботал на ответственных постах в Министерстве путей сообщения.
Награжден орденом Трудового Красного Знамени, медалью «За оборону
Москвы» и другими государственными наградами.*

В 1910 году восемнадцати лет я пришел в паровозное депо Данилов. Начальником паровозного депо в это время был господин Колосов. В депо я встретился с токарем Путиловского завода И. А. Косаревым. Во время получасового перерыва на завтрак он мне предложил читать вслух газеты «Русское слово» и «Копейка». Апрель 1912 года по всей России прокатился, как громовой набат, протест против царского правительства на расстрел рабочих Ленских приисков. Много листовок по этим событиям было прочитано по вечерам. Близился день 1-го Мая 1912 года. Рабочие депо сговорились в этот день не выходить на работу, а собраться на массовку — отметить солидарность международного праздника на Горюшке. Но накануне начальником участка был зачитан строгий приказ министерства. Кроме приказа начальник участка обратился с просьбой к рабочим не делать ему неприятностей и обещал компенсировать отгулом в другой день. Пришлось изменить решение и с утра выйти на работу, а с обеда собраться тайком в условленном месте.

Митинг открыл И. А. Косарев, продолжил тов. Снегирев (бывший сормовец) и ряд других рабочих. В самый разгар митинга послышался в лесу треск и топот конских копыт, и на поляне показались конные жандармы с нагайками. В панике люди стали бросаться с обрыва вниз. После маевки, как и следовало ожидать, начались вызовы на допросы, а затем исчезновение ряда товарищей. Наступила Февральская революция. Рабочими депо я был избран председателем дисциплинарного суда. Свержение самодержавия было встречено рабочими депо с большим политическим подъемом, вылившимся в грандиозную демонстрацию. Рабочие депо обезоружили на квартире жандарма Канапышева. Одновременно был создан совет рабочих, крестьянских и солдатских депутатов, в который вошли и представители депо.

Железнодорожная парторганизация большевиков официально оформлена с марта 1917 года. Первые большевики были: машинисты депо Вениамин

Демидов и И. В. Коновалов, токарь депо И. А. Косарев, кондуктор Иванов, слесари депо И. М. Шалалугин, П. Н. Молоканов, медник К. А. Смирнов, Е. Е. Матвеев и др. Председателем парторганизации большевиков избран В. Демидов. В течение 1918 года парторганизация большевиков выросла за счет вступления в ее ряды рабочих депо и паровозных бригад (два брата Коровкины, К. В. Павленков, И. П. Сизов, В. Антипин, Булатов, М. М. Железняков, В. В. Борисов, Воронин, Красносельский и др.). Профсоюзная организация в депо Данилов зародилась в начале 1917



Группа рабочих депо, слева направо: И. П. Сизов, В. И. Гуляев, С. А. Свирбул, Н. Г. Роднин, В. А. Коровкин. 1911

года. Председателем был избран И. А. Косарев, секретарем тов. Коматовский.

Хозяйственное руководство депо после Февральской революции было коллегиальное, из пяти человек: К. Я. Сенчилло — по технической части, Е. Е. Матвеев — по политической, И. А. Косарев — от профсоюза и от машинистов паровоза — К. В. Павленков и В. Кирилов. Рабочие и паровозные бригады депо, организованные профсоюзами, много потрудились над восстановлением подвижного состава и паровозов, разрушенных за период Первой мировой войны и революции. Полуголодные, разутые и раздетые, они трудились, не считаясь с продолжительностью рабочего дня. Личный пример работы на субботнике В. И. Ленина воодушевил рабочих на подлинно героический труд. Окончив рабочий день или приехав из поездки, рабочие приходили на выгрузку вагонов, заготовку дров на паровозы, на строительство железнодорожного клуба и другие работы.

В марте 1921 года мне посчастливилось быть избранным делегатом на Всероссийский съезд железнодорожников. На этом съезде в Колонном зале Дома союзов выступил В. И. Ленин. Никогда мне не забыть эти простые, доходящие до глубины сердца слова Ильича.



Здание Даниловского участка Учкпрофсожа Северной железной дороги, 1919



А. И. Митрафанов,
пред. Учкпрофсожа



И. В. Коновалов,
пред. Учкпрофсожа



Е. Е. Матвеев,
политкомиссар



К. В. Павленков,
пред. Дорполита



Петров, член РК
по охране труда



С. А. Круглов, делегат съезда железнодорожников в 1921 г.

Продолжалась Гражданская война, вспыхивали контрреволюционные восстания. Свыше ста железнодорожников обучались военному делу и вступали в части особого назначения (ЧОН). Многие рабочие-коммунисты депо Данилов были мобилизованы на другие участки работы политическими комиссарами: И. В. Коновалов — на Вятский узел, В. В. Борисов — на Лосиноостровский узел, К. В. Павленков — в Дорполит Северной железной дороги, В. А. Коровкин и я — в Дорпрофсоюз Северной железной дороги, А. А. Коровкин — в Александровский узел инспектором труда. Ушли добровольцами в Красную Армию: Коматовский, Красносельский, К. А. Смирнов, М. М. Железняков, П. С. Горбунов и др.

Когда грянула революция, железнодорожники, в основной части рабочие паровозного депо, не оказали поддержки местной городской управе, поддерживающей правительство Керенского, и распустили ее. В этих событиях принимал активное участие молодой слесарь депо Емельянов Иван Яковлевич.

В годы своей беспокойной молодости он участвовал в подавлении перхуровского мятежа и разгроме банды Озерова в Даниловском уезде. Успевая везде, Иван Яковлевич к 1920 году получает права машиниста паровоза. Когда в начале двадцатых на Севере страны высадился десант английских войск, Емельянова с его паровозом направили на Северный фронт. После разгрома интервентов на Севере он возвращается в депо. В 1924 году Емельянов на своем паровозе с бригадой делает два рейса в Башкирию и доставляет составы с хлебом для голодающих Ярославля.

В 1925 году по приказу управления Северной дороги Емельянова направляют на преподавательскую работу в Даниловскую школу ФЗУ готовить кадры помощников и машинистов паровоза. Он воспитал и привил трудовые качества многим поколениям машинистов, которые в разные годы славили паровозное депо Данилов.

В 1941 году, с начала войны, Емельянова назначают начальником восстановительного поезда. Восстановление полотна



Иван Яковлевич Емельянов, 1956

железной дороги в кратчайшие сроки после бомбежек вражеской авиации — такая задача стояла перед бригадой восстановительного поезда. Восстановление станций Пантелеево, Бакланка, Марфино и ряда других — вот неполный список работы восстановительного поезда.

После окончания войны Иван Яковлевич возвращается в школу ФЗУ, но время заставило вернуться машинистом на паровоз, так как страна нуждалась в восстановлении народного хозяйства. Имея огромный опыт преподавательской деятельности, Емельянов был назначен машинистом-инструктором. На этой должности он трудится до закрытия депо в 1962 году. За большой вклад в развитие железнодорожного транспорта в 1952 году он награжден орденом Ленина и зна-

ком «Почетный железнодорожник».

Паровозный машинист Иван Иванович Сечко начал свой трудовой путь железнодорожника в депо Данилов одновременно с его открытием. Прошел школу слесаря, помощника машиниста и с 1912 года до выхода на пенсию в 1933 году работал машинистом. Его внуки продолжают и сегодня работать в депо.



Иван Иванович Сечко

ГОДЫ ПЕРВЫХ ПЯТИЛЕТОК

Закончилась Гражданская война. После разрухи начинает восстанавливаться и набирать силу народное хозяйство страны. Большие изменения происходят и на транспорте. На смену паровозам «ОВ» и «Щ» приходят более мощные — серии «Э», улучшаются условия труда в депо. С 15 сентября 1919 года по решению укома партии организуются коммунистические субботники. Рабочие железнодорожного узла, в основном работники паровозного депо, на субботниках построили свой клуб, который был торжественно открыт 23 апреля 1923 года. В 1930 году построен новый вокзал. Несколько позднее был построен стадион спортобщества «Локомотив», где спортивная жизнь была ключом. Заслуженной славой пользовалась команда депо, которая успешно выступала на первенстве



Выпускники ФЗУ, 7-й выпуск, 1925

Северной железной дороги и была грозным соперником футболистов Вологды, Ярославля и Буя.

В период восстановления и реконструкции транспорта в годы первых пятилеток успех дела решали кадры. Их острый недостаток ощущался на станции Данилов. И в начале 1920 года в городе Данилове открывается школа фабрично-заводского ученичества, выпускающая специалистов по профилю железнодорожных профессий, таких, как помощники машиниста, кондукторы, движенцы, слесари-ремонтники, котельщики, медники и ряд других.

В депо ремонт паровозов осуществлялся при крайне тяжелых условиях: слабое освещение, большая загазованность. Отопление углем в ребристых печах. Нехватка запасных частей, деталей и материалов. Питание рабочих было скромным и минимальным. С 1929 года в районе началась коллективизация сельского хозяйства, и ряд ответственных работников депо по решению РК ВКП(б) был направлен на работу для организации колхозов на селе.

Школа машиниста Соколовского

Газета «Северный путь», 7.11.1933

47 лет на транспорте. Все 47 на Северной железной дороге. Строил ее, рос вместе с ней. Депо в Няндоме, депо в Буге, с 1910 года депо в Данилове — вот три предприятия, с которыми связал всю свою жизнь старейший машинист Северной дороги Владислав Ксаверьевич Соколовский.

Соколовского знают тысячи машинистов, их помощников, кочегары как лучшего знатока дела. Он создал целую школу машинистов.

Число выращенных и наученных Соколовским машинистов не укладывается в длинный список с сотней номеров. Среди учеников есть такие, которые теперь командуют десятками тысяч паровозов. Вот они: П. С. Шушков — начальник управления паровозной службы НКПС; Коровкин — начальник Северо-Кавказской железной дороги; Ф. В. Шайкин — начальник депо Вятка.

— Всех теперь нешто упомнишь, — говорит Владислав Ксаверьевич. — Ведь 34 года езджу машинистом, голова кругом пойдет, если всех вспоминать.

Школа машиниста Соколовского была суровая, строгая: дисциплину любит старик. Личный пример — вот главный метод его учения. Покажет, как надо работать, а потом требует от других. Ему 69 лет. Пошел, было, на пенсию, но не выдержал — «разве можно усидеть дома», такая стройка кругом, такая жизнь! Вернулся обратно.

Получил машину неисправную, все движение паровоза было разбито. Дышловые втулки разработаны, балки шарнирные сношены, форсовой конус весь забит.

— Три дня мучился и в три дня все сделал, — с улыбкой говорит старый машинист. — За машиной, друзья, нужно ходить, как за маленьким ребенком.

Сейчас его машина — № 5124-ЭГ. Как с иголочки — светла и чиста.

— Когда лошадь хороша, так и проехать любо, — говорит Соколовский. Сравнения ей делает только с самыми приятными ему вещами: «золо-



Владислав Ксаверьевич
Соколовский



Отремонтированный в честь 8-й годовщины Великого Октября паровоз выводит из депо машинист В. К. Соколовский, 7 ноября 1925

тая», «маленький ребенок», «лошадь резвая», «молодая». Во время отпуска в июле машинист Максимов на его машине сделал пережег угля 13 тонн. Соколовский пришел из отпуска и за 23 дня сэкономил 12 тонн.

— Нельзя так работать, — говорит он, — у меня рассчитана каждая лопата. За 34 года работы машинистом ни одной неисправности, ни одного происшествия.

Школу Соколовского прошли и все его сыновья, их у него пять. Лучшие производственники. Ударники. Старший сын Иосиф работает в депо Данилов машинистом. Казимир — в Красной Армии. Станислав работает помощником машиниста. Виктор — слесарь депо Данилов. Иван — ученик ФЗУ. Павлина — студентка сельхозинститута. Трех дочерей выдал замуж. Почти ежемесячно за отличный труд кого-нибудь из этого многочисленного семейства премируют — чаще всего деньгами, но бывает и вещами. Сам Владислав Ксавьеревич по праздникам щеголяет в английском костюме, выданном ему как премия. Есть у него и кожаная тужурка — тоже премия. Получил именные часы. К празднику премировали окладом. Все сыновья и сам папаша — страстные физкультурники. Занимаются лыжами, стрельбой, ездой на лошадях. Соколовские — охотники, и жена Соколовского Варвара Станиславовна очень часто готовит на кухне то блюдо из зайца, то из тетерева. В праздники слетаются из разных точек страны сыновья, дочери, внуки и внучки Владислава Соколовского. Все они расскажут друг другу о своих достижениях и победах на трудовом фронте.



Паровозное депо Данилов, 1926

30-е ИНДУСТРИАЛЬНЫЕ

В начале 30-х годов народное хозяйство СССР начинает бурное развитие. В июле 1932 года XVI съезд ВКП(б) принял специальное решение о развитии и реконструкции железнодорожного транспорта. Начали в депо поступать паровозы новой серии «Э», вводились четырехосные вагоны, автоматические тормоза и автосцепки. Участки Данилов – Вологда и Данилов – Буй были оборудованы автоблокировкой. Это позволило увеличить вес и скорость поезда.

В середине 30-х годов развернулось кривоносовское движение, в котором паровозные бригады добились больших успехов. Вес поезда поднялся до 2700 тонн, а техническая скорость до 40 км/час. Всей железной дороге были известны успехи паровозных бригад машинистов Булыгина, Ершова, Епифановского.

С 1935 года в депо стали поступать мощные паровозы «ИС», «ФД», «СО». С их помощью значительно увеличились грузопотоки по Северной магистрали. В годы



Петр Матвеевич Лаптев, работал с основания депо: машинистом, теплотехником, заместителем начальника депо до выхода на пенсию в 40-х гг.



Н. В. Румянцев, возглавлял депо в должности начальника с 1933 по 1936 год.

первых пятилеток лучшими паровозными бригадами были бригады машинистов М. Д. Малютина, Б. Н. Малютина, П. Г. Роднина, С. Ф. Петрова, П. П. Рейконцишко, Н. Н. Логунова, К. Н. Малютина, И. В. Соколовского. Их помощниками были И. П. Сизов, Е. И. Ефимов, Н. М. Соболев, П. И. Волков и другие. Они были представителями молодежи, которая пришла на транспорт в первые годы Советской власти, награждены орденами и медалями, знаками «Почетный железнодорожник». Машинист паровоза Э-55-18 Булыгин — участник трех всесоюзных конкурсов спаренных бригад — получил звание «Лучший машинист СССР». Бригада паровоза Э-56-84 М. Н. Синькин, Н. П. Смирнов, Н. Г. Петров, А. П. Горчаков, Б. Егоров и Ловчев участвовала в социалистическом соревновании 3-го Всесоюзного конкурса железнодорожников в 1932 году.

Даниловскому райкому ВКП(б),
Дирекции, Дорпарту,
Дорпрофсожу Северной ж. д.

РАПОРТ

от рабочих депо Данилово
о готовности к 3-му Всесоюзному конкурсу

Подготовка к 3-му Всесоюзному конкурсу на лучшую работу спаренных бригад по паровозному депо Данилово проходила под знаком мобилизации широких масс и инженерно-технических работников на успешное проведение осенне-зимних перевозок. Укрепление спаренной езды, улучшение снабжения рабочих, общественного питания и культурного обслуживания на основе шести исторических условий тов. Сталина, решений 17-й партийной конференции.

За время отборочного соревнования лучшими себя показали и дорожным жюри включены в конкурс следующие паровозы:

во Всесоюзный: паровоз № 5648 — машинисты Петров, Синькин;

в дорожный: паровоз № 5518 — машинисты Булыгин, Ершов; паровоз № 5050 — машинисты Сытов М., Сытов Я.; паровоз № 5278 — машинисты Роднин, Малютин; паровоз № 5536 — машинисты Павлов, Леонтьев; паровоз № 5637 — машинисты Фассиовцев, Кукушкин; паровоз № 5234 — машинисты Петров, Чинарин И.

Ко всем паровозам, включенным в конкурс, прикреплены ИТР и ударные бригады школы ФЗУ и слесаря депо. Заключены содоговора между конкурсными бригадами и диспетчерами района. Рабочие и ИТР депо заявляют, что к 3-му Всесоюзному конкурсу готовы и что все возложенные на нас задачи мы выполним и взятые нами обязательства явятся победой, занятием первого места в Всесоюзном и дорожном соревновании.

2 декабря 1932 г.

Начальник депо Елкин
Секретарь ВКП(б) Толкушин
Пред. МК тяги Павленков
Ударники: Булыгин, Петров, Сытов,
Ершов, Кукушкин, Павлов,
Воронин, Костыгов, Логашов,
Роднин, Баландин



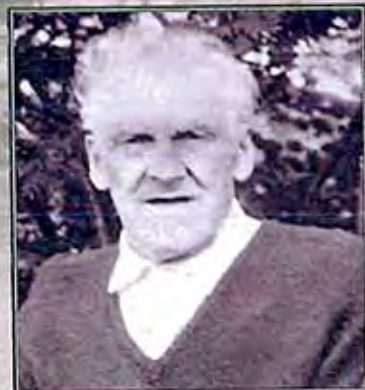
Слева направо: М. Синькин, Н. Смирнов, Н. Петров, А. Горчаков, Б. Егоров, Н. Ловчев



Слева направо: И. В. Соколовский, П. Г. Роднин, Б. Н. Малютин

Малютин
Константин Николаевич

Константин Николаевич начал работать в депо слесарем в 1915 году, далее помощником машиниста, машинистом, дежурным по депо. В 1956 году вышел на пенсию. Награжден орденом Ленина, орденом «Знак Почета», медалями «За трудовую доблесть», «За доблестный труд в Великой Отечественной войне», дважды почетный железнодорожник.



Петров
Николай Григорьевич

Николай Григорьевич в депо Данилов начал работать в 1914 году слесарем, помощником машиниста и с 1920 по 1958 год машинистом паровоза. Участник Всесоюзного конкурса спаренных бригад. За ударный труд награжден знаком «Почетный железнодорожник», медалями «За доблестный труд в Великой Отечественной войне», «За трудовую доблесть».



Петров
Сергей Федорович

Сергей Федорович в депо трудился с 1927 до начала 60-х. Паровозный машинист, участник стахановского движения и Всесоюзного конкурса спаренных бригад. В годы войны водил поезда на участке Данилов – Вологда – Буй. Награжден медалями «За доблестный труд в Великой Отечественной войне», «За трудовую доблесть», знаком «Отличный паровозник».



Трудовую деятельность Виктор Алексеевич Булыгин начал в 1913 году 16-летним паренком в должности слесаря депо Данилов. Помогали осваивать профессию машиниста отец и братья. Главным делом его жизни была работа в депо. Все 40 лет работы в депо он был примером для всех депожан. Звание «Лучший машинист СССР», присвоенное за победу в трех всесоюзных конкурсах, говорит об этом. Первая награда в 1934 году — «Ударник Сталинского призыва». Далее медаль «За доблестный труд в Великой Отечественной войне», в 1947 — орден Трудового Красного Знамени, в 1952 — орден Ленина, в 1970 — медаль «За доблестный труд». Уйдя на пенсию, Виктор Алексеевич не отдыхал, он более двадцати лет был постоянным членом партийной комиссии при райкоме КПСС. За большую



Машинист В. А. Булыгин

проводимую общественную работу ему присвоено звание «Почетный гражданин города Данилова».

Показатели работы паровозного депо Данилов

ИЗМЕРИТЕЛИ	На 1.01.1933	На 1.01.1934
Наличие паровозного парка	34 единицы	23 единицы
Процент больных паровозов	25,5	20,9
Простой на промывке в паровозо-часах	55,8	48,7
Среднесуточный пробег в километрах	154,9	160,5
Междупромысловый пробег в километрах	2116,0	2234,0
Эксплуатационный оборот паровозов	17,34	16,2
Наличие штата депо, человек	380	365
Производительность труда	107	104

М. М. Епифановский

Труд М. М. Епифановского высоко оценен партией и правительством. Он награжден тремя орденами Ленина, двумя орденами Трудового Красного Знамени, знаком «Почетный железнодорожник» и другими медалями. Работа на железнодорожном транспорте стала делом всей его жизни. Он не работал ради славы, а просто отдавал себя делу без остатка. А слава пришла сама, пришла заслуженно. В депо работал машинистом, старшим машинистом с 1930 по 1962 год.



МАСТЕР ВОЖДЕНИЯ СКОРОСТНЫХ ТЯЖЕЛОВЕСНЫХ ПОЕЗДОВ

За стахановской работой старшего машиниста кольцевого паровоза № 4704 Епифановского Михаила Михайловича следило большинство машинистов дороги. Его ценили буйские диспетчеры, дежурные по станции, главные кондуктора и поездные вагонные мастера. Ценили за то, что этот машинист ни разу не опоздал, следуя с поездом по перегону, за то, что его паровоз всегда был исправен, за то, что вес его поезда всегда превышал норму, за то, что его паровоз ежегодно экономил десятки тысяч тонн угля.

Одним из первых он включился в предоктябрьское социалистическое соревнование, заняв первое место по депо. Впервые в Даниловском депо им был достигнут межпромысловый пробег паровоза 10 691 километр.

В соответствии с приказом наркома Кагановича машинист-кривоносовец Епифановский сдал государственный экзамен на звание машиниста первого класса. За отличную



Старший машинист М. М. Епифановский проверяет техническую исправность паровоза перед рейсом.

стахановскую работу одним из первых в депо Данилов в июле 1938 года нарком путей сообщения наградил его знаком «Почетный железнодорожник».

Воодушевленный заботой наркома о рядовом машинисте, Епифановский решил работать так же хорошо, как и раньше. В суровые январские морозы строго по графику водил поезда. В то время как другие машинисты, ссылаясь на морозы, допускали пережег топлива, Михаил Михайлович за январь и февраль сохранил для страны 14 176 килограммов угля. В марте Буйское отделение находилось в прорыве, решительную борьбу за быстрее продвижение составов возглавил Епифановский и за март провел по участку Скалино – Всполье 46 тяжеловесных поездов.

Руководство высоко оценило работу смелого и инициативного машиниста, и в 1939 году его награждают орденом Трудового Красного Знамени.

Будем бороться за новые успехи.

Ответ машинисту депо Данилов тов. М. Епифановскому

Из открытого письма в газете «Северная магистраль»

18 мая бригады нашего паровоза горячо обсудили ваше письмо в газете, в котором вы обращаетесь к нам с призывом продлить соревнование, начатое в предсъездовские дни. Готовя достойный подарок съезду, наша паровозная бригада сломала существовавшие нормы на участке Вологда – Череповец. Мы увеличили вес поезда с 1600 тонн до 2100 тонн, довели среднесуточный пробег машины до 570 километров.

Решения съезда партии воодушевили бригады нашего паровоза на новые победы. По вашему примеру, тов. Епифановский, мы будем работать на хозрасчете.

Мы горячо поддерживаем ваш, тов. Епифановский, призыв о включении в соревнование имени третьей Сталинской пятилетки и обязуемся к Всесоюзному дню железнодорожников по вашему примеру повысить классность.

Ст. машинист депо Вологда

Ф. А. Бережнев

21 мая 1939 г.

Продолжая соревнование, Епифановский совершил первый пробный рейс от Данилова до Николо-Поломы, провел тяжеловесный состав в 1900 тонн за 28 часов 426 километров. Во второй выдающийся рейс за 20 часов паровоз Епифановского прошел 680 километров от Данилова до Вожеги, обратно проведен порожняковый состав со скоростью свыше 900 километров в сутки.

Михаил Михайлович подготовил целую плеяду достойных машинистов, таких, как А. Моченков, Котов, Н. Андреев, Воробьев, Документов и ряд других. Все они стали отличными мастерами вождения тяжеловесных составов. 35 лет отдал любимой работе Михаил Михайлович и часто говорил: «В любимой работе скуки не бывает». Друзья его уважали и считали совестью коллектива.

МАШИНИСТЫ ПАРОВОЗА БРАТЯ СЫТОВЫ

Михаил Иванович Сытов девятнадцатилетним юношей пришел в паровозное депо Данилов в 1914 году. За пять лет прошел путь до машиниста паровоза, поработав кочегаром и помощником машиниста. Пришлось осваивать несколько серий паровозов при их техническом обновлении. Как опытный машинист в конце двадцатых был назначен на должность машиниста-инструктора. Под его командой начинал свой трудовой путь кочегаром будущий заслуженный машинист СССР В. А. Булыгин. В 1935 году передовой машинист был избран делегатом на съезд железнодорожников в Москву. На съезде нарком путей сообщения Каганович лично вручал государственную награду. Портрет Михаила Ивановича украшал фойе клуба железнодорожников. Михаил верил, что наш общественный строй самый верный и правильный и СССР первая держава, строящая социализм.

Зарплата машиниста позволяла безбедное существование. Семья Сытовых была большая, дружная и гостеприимная. По выходным и праздникам у них пеклись пироги, за чаем собирались друзья, велись беседы о работе, жизни. Кто-то из «друзей» не только слушал, но и писал доносы. В ноябре 1937 года Михаила Ивановича арестовали. Во время обыска нашли газеты с портретами Троцкого, Бухарина, Рыкова. Это и вменили в вину. В январе 1938 года М. И. Сытов был расстрелян.

Василий Иванович Сытов работать в паровозном депо Данилов начал до революции. Трудовой путь начинал с азов железнодорожного дела: слесарил, далее кочегаром на паровозе, помощником машиниста и с 1927 года машинистом паровоза. По-ударному трудясь, водил за правым крылом паровоза поезда и в годы первых пятилеток, и в годы индустриализации страны. Участвовал в стахановско-кривоносковском движении.



М. И. Сытов



В. И. Сытов, 1968 г.



Машинист паровоза Евлампий Сытов

В годы Великой Отечественной пришлось не только водить поезда на территории Северной железной дороги, но и доставлять составы с боевой техникой и войсками 3-му Украинскому фронту. В. И. Сытов награжден орденом Ленина и знаком «Почетный железнодорожник». Ушел на заслуженный отдых с должности машиниста паровоза в 1953 году.

В 1938 году началось строительство второго пути на участке Данилов – Вологда. Одновременно, для увеличения числа перевозок народнохозяйственных грузов, ставится цель — увеличение веса поезда и пробега паровозов. Паровозы «ИС», «ФД», «ОС» требовали соответствующей экипировки, и для осуществления данной задачи в паровозном депо Данилов начинается строительство объектов экипировочного хозяйства. За короткие сроки силами рабочих депо возводится здание сушилки с установкой пескосушильной печи, которая вначале работала на дровах, склад сырого песка. Строится открытая смотровая канава, эстакада с тремя пескораздаточными бункерами и водоразборная колонка.

В связи с изменениями в технологии ремонта паровозов заклепочные соединения заменяются на сварочные, к депо пристраивается сварочное отделение, устанавливается сварочное и газопламенное оборудование. Слесари-заклепщики изучают и осваивают профессию электросварщиков.

В 1940 году машинист паровоза депо Новосибирск Н. А. Лунин выступил инициатором социалистического соревнования за новые методы эксплуатации паровоза. Этот метод позволил сократить объем ремонта и простой в депо, снизить себестоимость ремонта и увеличить время пробега локомотива. Почин Лунина получил широкое распространение на железнодорожном транспорте. Среди коллектива машинистов паровозных бригад депо Данилов развернулось движение лунинцев.



Попов
Михаил Павлович

Начал работу учеником слесаря в 1913 году в паровозном депо Данилов, далее помощник, машинист, зам. начальника депо и с 1936 по 1939 год — начальник депо Данилов. Награжден орденом Трудового Красного Знамени. С 1939 по 1940 год начальник паровозного депо Вологда, с 1940 по 1941-й — начальник депо Тихвин. Погиб 13 октября 1941 года при налете фашистской авиации на станцию Тихвин.



Колесов
Сергей Иванович

Начал свой трудовой путь шестнадцати лет в 1923 году грузчиком на станции, далее стрелочником. В 1932 году стал кочегаром, через год — помощником машиниста. С 1936 по 1962 год работал старшим машинистом паровоза. Водил военные эшелоны к линии фронта. Награжден орденом Трудового Красного Знамени, знаком «Почетный железнодорожник»

Выписка из приказа начальника паровозного депо К. А. Скурихина от 16 декабря 1940 года

В ответ на обращение знатного машиниста страны тов. Лунина отдельные паровозные бригады, благодаря честному, сознательному отношению к порученному делу, показывают образцы стахановско-кривоносовской работы на паровозе. Среди них машинисты И. П. Сизов, Г. Егоров, А. М. Арбацков, В. С. Ершов, А. В. Поспелов, С. Ф. Петров, А. М. Семенов, П. Г. Роднин, А. В. Тропкин, П. В. Лукьянов, В. М. Бравин. Это лучшие люди — ударники. Борцы за построение социалистического общества, за которыми идут наши железнодорожники.

Все эти машинисты были награждены государственными наградами. Старший машинист депо Данилов С. И. Колесов, занявший первое место по сети дорог СССР в соревновании бригад грузовых паровозов, награжден знаком «Почетный железнодорожник».



Арбаков
Анатолий Михайлович

Из воспоминаний Арбакова Анатолия Михайловича

В начале 20-х устроил меня отец рабочим на склад топлива. Сильно привлекали меня огромные огнедышащие машины, и в 1925 году у меня состоялось в должности кочегара первое знакомство с паровозом «ОВ». Работа была не из легких, в то время использовали для топki дрова. За поездку накидаешься

двухметровых бревен и в конце смены валишься с ног. Многие в это время спасовали, а я в тяжелые минуты подбадривал себя надеждой: «Буду машинистом, и мне подчинится эта сложная машина». Со знаниями, полученными в одном классе начальной школы, где главным предметом был закон Божий, машинистом не станешь. Постоянно учился, посещал рабфак, семинары, курсы. Через три года стал помощником, а в 1936-м после окончания техшколы стал машинистом. В годы войны работал с девушками Катей Верткиной и Марусей Певуновой. И хотя сильно старались девушки, основная доля физического труда падала на машиниста. Постоянно приходилось изыскивать новые возможности увеличения нагрузки составов. За достигнутые успехи при вождении большегрузных составов в 1951 году наградили меня знаком «Отличный паровозник». Накануне праздника Дня железнодорожника 29 июля 1954 года был в поездке и узнал ошеломляющую новость. Привел поезд в Ярославль, один из моих товарищей бежит и поздравляет меня

с орденом Ленина. Я не верю, отмахиваюсь от него, а он мне газету «Правда» показывает. Читаю и поверить не могу. В списке награжденных моя фамилия и еще двух наших машинистов — Н. Н. Лагунова и А. Д. Ельникова. Не верилось, в душе пылал пожар, и слезы скатывались по щекам.

ВЕЛИКАЯ ОТЕЧЕСТВЕННАЯ

Вероломное нападение фашистской Германии на Советский Союз прервало мирный созидательный труд советских людей. На защиту Родины встали все народы нашей страны. Даниловские железнодорожники вместе со всеми тружениками стальных магистралей с честью выполняли свои обязанности, подчинив их единой цели — обеспечить возросшие перевозки военных грузов, эвакуированного имущества и гражданского населения. Днем и ночью героически трудились славные паровозники и ремонтники паровозного депо. 22 июня 1941 года в 14 часов на станции Данилов состоялся многотрудный митинг. На второй день войны рабочие механического цеха депо дневное задание перевыполнили вдвое. Токарь К. Цибин выполнил норму на 373 процента, строгальщик П. Рошин — на 264 процента. 25 июня вновь состоялся митинг, на котором была принята резолюция: «Мы, рабочие паровозного депо Данилов, заверяем нашу партию, правительство, Красную Армию и весь советский народ в том, что депо обеспечит все перевозки, как бы они велики не были».

В начале Великой Отечественной войны на фронт брали всех, в том числе и железнодорожников. Сложилось положение, что паровозы водить стало некому. Сталин поспешил исправить ситуацию, и машинистов и их помощников вернули на рабочие места. Железнодорожный транспорт был переведен на военное положение.

Станция Данилов имела стратегическое значение, через нее шли эшелоны. К столице перебрасывались части Красной Армии и новобранцы, шли грузы от пуль до танков и самолетов. От Москвы на восток поезда везли эвакуированных и раненых, целыми составами в тыл вывозились оборудование заводов и фабрик. Когда немцы подходили к Москве, все железнодорожные пути были забиты составами. Вместо двухчасового пути от Данилова до Ярославля в довоенное время паровозная бригада пропадала в дороге до пяти суток. Фашисты пытались всеми возможными средствами лишить транспорт топливных ресурсов. Угля не хватало, и паровозы топили дровами. За одну поездку до Ярославля сжигалось почти 40 кубометров дров. После каждой поездки паровозники буквально валились с ног, оставаясь для отдыха в депо, не имея сил идти домой.

19 июля 1942 года более пятисот железнодорожников собрались на торжественный митинг, посвященный вручению переходящего Красного знамени Государственного Комитета Оборона. Митинг открыл секретарь партбюро депо Синькин. На трибуну торжественно было внесено знамя — символ победы, знамя, завоеванное героическим трудом. Под торжественные звуки «Интернационала» старшина N-ской части орденоносец Вахрушев вручил знамя начальнику депо К. А. Скурихину.

— Знамя Государственного Комитета Оборона, — сказал Скурихин, — завоеванное коллективом нашего депо, является не только символом огромной значимости социалистического соревнования, но и символом величайшего патриотизма советских железнодорожников, стремящихся отдать все силы на борьбу с врагом. В дни напряженных боев Красной Армии с полчищами гитлеровцев получаем мы это знамя. Мы понимаем, что завоевать его — это еще не все. Надо его удержать. И я уверен, что наш коллектив знамя удержит. С удвоенной энергией мы будем бороться за то, чтобы июльские показате-

ли нашей работы были еще лучше, чем в июне. Мы готовы отдать все силы фронту, лишь бы победить ненавистный фашизм. И мы победим!

На трибуне вожак и запевала соревнования машинист А. Д. Ельников:

— Трудно было завоевать это знамя, но труднее его удержать. Придется поработать, и поработать как следует.

Ельников берет социалистическое обязательство от колонны паровозов имени ГКО, которую он возглавляет, перевыполнить техническую скорость, сэкономить на каждом паровозе не менее 150 тонн топлива, подготовить паровозы к зиме своими силами, без затраты государственных средств к 1 сентября, как и раньше, ремонтировать паровозы кооперированным методом.

Затем выступил машинист Сытов:

— Всех нас движет на трудовые подвиги люта я ненависть к фашистам. И эти подвиги будут множиться каждый день. Сегодня работать лучше, чем вчера, а завтра лучше, чем сегодня, — вот наш девиз. Я беру обязательство перевыполнить техническую скорость, сэкономить топлива 150 тонн, иметь пробег между обточками 70 тысяч километров. Пожаренся, товарищи, врученное знамя держать в руках до полного разгрома врага и будем подлинными гвардейцами трудового фронта.

Вслед за Сытовым выступил старый производственник, мастер цеха теплой промывки Николай Михайлович Зорин:



Гвардии старшина Вахрушев вручает знамя начальнику депо К. А. Скурихину.

— 32 года я работаю в этом депо, но это первый день, когда я не могу полностью выразить словами то, что чувствую душой. Одно скажу: что бы ни потребовали от меня Родина и товарищ Сталин — сделаю!

На митинге выступили: начальник паровозной службы дорог Севера-Запада НКПС, депутат Верховного Совета СССР В. Д. Богданов; представитель ВЦСПС Паршиков; первый секретарь Даниловского РК ВКП(б) Смирнова; работник обкома ВКП(б) Языков; начальник Северной железной дороги Груничев; начальник политотдела Северной дороги Мурзин. Собравшиеся обратились с письмом к товарищу Сталину. Трансляция митинга проходила по внутридорожной связи железных дорог, и тысячи железнодорожников страны могли прослушать митинг в паровозном депо Данилов.

НА БРОНЕ КАК НА ВОЙНЕ

Не только паровозные бригады получали броню от участия в военных действиях в рядах Красной Армии. Также освобождались и ремонтники, имеющие высокую профессиональную подготовку. В те суровые для страны годы работники трудового фронта чувствовали двойную ответственность и стремились выполнить работу за себя и за товарища, который защищал Родину с оружием в руках.

Коллектив бригады, производивший ремонт механической части паровоза, возглавляемый бригадиром Колпаковым Александром Михайловичем, добился звания лучшей бригады депо, выполняя суточную норму на 260%, и качество ремонта имело всегда оценку «отлично».

Чтобы не задерживать на станции составы, рабочим депо приходилось устранять повреждения в горячих топках паровозов, работая в комбинезонах, пропитанных водой. В этой сложной работе впереди были коммунисты котель-



Бригада ремонтников: второй слева — А. М. Колпаков, второй справа — сварщик С. Маслов

щик Михаил Сургучев, гарнитурщик Алексей Груздев, сварщик Сергей Маслов и другие. В свободное время они занимались на курсах военной подготовки при депо.

Нелегко было работать на складе топлива, где круглосуточно шло обеспечение топливом паровозов. На этом участке в основном работали женщины и девушки. Помощником машиниста углепогрузочного крана работала А. В. Макурина. Большую помощь оказывали в заготовке топлива школьники школы № 12.

Многие рабочие депо получаемую свою зимнюю спецодежду передавали бойцам Красной Армии. Холодные и голодные (норма хлеба — 400 граммов), рабочие выполняли нормы на 200–300 процентов, трудясь по 16–18 часов в сутки.

При выполнении воинских перевозок работники депо проявляли мужество и героизм. Боевые действия на фронте требовали пополнения рядов Красной Армии, кочегаров забирали на фронт, и их места занимали выпускники школ города и детского дома. В годы войны особенно проявились инициатива и патриотизм женщин. Молодые девушки, проходя нелегкий трудовой путь кочегара паровоза, становились помощниками машиниста. Среди них отличались: Соня Пытлева, З. П. Котова, М. М. Савельева (Егорова) и многие другие.



Удостоверение Колпакова Александра Михайловича

Колпаков Александр Михайлович в депо Данилов начал свой трудовой путь семнадцатилетним юношей в 1928 году учеником слесаря. Изучил устройство и освоил ремонт ряда серий паровозов. В 1938 году как специалист высшей квалификации был направлен на курсы командного состава при ЛИИЖТе. На фронт не брали, потому как специалисты требовались в тылу. В 1943 году Александр Михайлович назначается на должность бригадира комплексной бригады по ремонту паровозов, в которой проработал до закрытия депо в 1962 году.

Огромный вклад внес он в реорганизацию депо в крановые мастерские. Активно участвовал в переоборудовании ремонтных позиций, изготовлении оснастки для ремонта кранов. До выхода на пенсию в 1976 году работал в должности бригадира комплексной бригады по ремонту кранов. За ударный труд награжден: в 1942 году — знаком «Ударник Сталинского призыва», в 1951 — медалью «За трудовую доблесть», в 1954 — орденом Трудового Красного Знамени, в 1973 — знаком «Победитель социалистического соревнования».

Соловьев
Иван Павлович



Один из первых паровозных машинистов депо, несмотря на преклонный возраст в годы войны работал промывальщиком теплой промывки

Груздев
Алексей Александрович



Работал в депо гарнитурищиком паровоза с 1939 по 1962 год, с 1962 до выхода на пенсию в 1978 году — слесарем по ремонту грузоподъемных кранов. В 1942-м как стахановец награжден знаком «Почетный железнодорожник». В 1946 году награжден медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне», в 1952-м удостоен знака «Ударник Сталинского призыва».

Зинаида Петровна Котова (слева) и
Мария Михайловна Савельева



Зинаида Петровна Котова по комсомольской мобилизации с 1943 по 1948 год работала помощником машиниста паровоза, с 1948 по 1962-й — лаборант химлаборатории депо. Награждена медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне».

Мария Михайловна Савельева — помощник машиниста паровоза с 1943 по 1948 год. До 1983 года работала в кладовой депо.



Кузьмин
Павел Александрович

После окончания ФЗУ в 1932 году пришел в депо кочегаром. В 1944-м командирован старшим машинистом на прифронтовую Белостокскую дорогу. С 1951 по 1955 год — командировка в составе ОРКП № 42 на ст. Брест. Вернувшись в 1955 году в депо, работал машинистом и дежурным по депо до 1970 года. Кавалер орденов Красной Звезды и Трудового Красного Знамени, награжден медалями «За победу над Германией», «За доблестный труд», дважды знаком «Отличный паровозник».



Михайлов
Василий Борисович

Начал трудовой путь с ученика слесаря в 1931 году. Прошел путь кочегара, помощника, и с 1938 года — машинист паровоза. В годы войны водил составы с продовольствием и боеприпасами, обеспечивая работу Дороги жизни к блокадному Ленинграду. Награжден орденом Трудового Красного Знамени, медалями «За трудовое отличие», «За трудовую доблесть».



Моссе
Владимир Павлович

Начинал работать в депо паровозным машинистом до революции. В конце 30-х годов сменил специальность и трудился до выхода на заслуженный отдых в 50-х кузнецом, в чем и проявил себя как специалист высочайшего класса.

БОЕВОЙ ПУТЬ КОЛОННЫ № 17

Военные перевозки росли с каждым днем, начиная с первого дня войны. В сентябре 1942 года в депо Данилов началось формирование колонны паровозов особого резерва (ОРКП) № 17 НКПС. По приказу Народного комиссариата путей сообщения туда направлялись машинисты, кочегары, кондукторы из депо Шарья, Буй, Иваново, Бабаево, Тихвин, Киев, Слюдянка, Могзон и ряда других. Костяк коллектива колонны состоял из работников паровозного депо Данилов. За месяц деповчане оздоровили паровозы серии «Э», взятые с запасных путей Северной железной дороги. К каждому локомотиву прицепили товарный вагон-теплушку для отдыха. И 27 октября 1942 года приступили к выполнению задания по доставке техники и боеприпасов на фронт.

Штаб колонны расположился на станции Медведково Калининской дороги. Он оперативно организовывал работу паровозов на тяговых плечах до станций Селижарово, Западная Двина и непосредственно до расположения наших войск на фронте. Работать приходилось при непрерывных бомбежках. К 15 декабря, когда локомотивы вернулись в Данилов для промычного ремонта, колонна потеряла три паровоза, две теплушки, восемь человек было убито и пятеро ранены.

Люди мирных железнодорожных профессий набирались военного опыта, проявляя мужество и находчивость. Так, помощник машиниста Е. И. Завгородний увидел, что на станции Селижарово стоит сцепка паровозов, которые фашисты стремятся разбомбить. Рискуя жизнью, он вывел локомотивы из зоны бомбометания, за что был представлен к награде. Кроме него поощрены были и другие работники, проявившие самоотверженность, десять из них стали почетными железнодорожниками.

1 января 1943 года пришел приказ направить ОРКП № 17 на Сталинградский фронт. Штаб колонны разместился на станции Балашов. Вместе с красноармейцами железнодорожники преодолевали все опасности и трудности. Работа осложнялась морозами, отсутствовали уголь и дрова, негде было заправляться водой. И тогда в тендер летело все, что могло гореть, а воду добывали, растапливая снег. Коллектив колонны делал все необходимое, чтобы подвезти к волжской твердыне воинские эшелоны.

Десятки фашистских самолетов налетели на Качалино. Все кругом в огне. Начали рваться снаряды в вагонах. Перекрывая грохот, раздался голос машиниста Алексея Полунина: «Вытаскивайте поезда на перегон». Алексей первым показал пример: он подъехал к составу с боеприпасами, прицепился к нему и вывел состав на большой скорости на перегон. Фашистские стервятники часто гонялись за санитарными поездами. Однажды они стали бомбить станцию, где стоял состав с тяжелоранеными. Николай Сыромятников мгновенно прицепил паровоз, и поезд вывел на перегон. Раненые были спасены.

Но паровозы потребовали ремонта, и в конце февраля 1943 года они были возвращены в депо Данилов.

И вот колонна снова готова к выполнению очередного задания. На этот раз работать пришлось на направлении Волхов – Бабаево. Уже стали привычными массовые налеты вражеской авиации. Во время одного из них в марте 1943 года на станции Тихвин был разбит штаб колонны. Погибли пять бойцов, восемь получили ранения. Был поврежден паровоз. Во время этой бомбежки не растерялись машинист Полунин и кондуктор Ковригин. Они вывели со станции на перегон два состава с ранеными бойцами и командирами, чем спасли тысячи жизней.

В начале мая колонна вернулась в Данилов, оздоровила локомотивы и оставила их в запасе. А весь личный состав отправился в Вологду и приступил к работе на паровозоремонтном заводе, оказав ему помощь в выполнении планов.

За два месяца работники колонны усовершенствовали свои слесарные навыки, что помогало в дальнейшем быстро устранять повреждения.

Возвратившись к своим паровозам, коллектив ОРКП № 17 был направлен в район Курской дуги. Работники колонны славно потрудились на этом важнейшем участке, хотя их жизнь постоянно подвергалась опасности. Так, 25 октября 1943 года на станции Белгород бомбой разбило паровоз, были ранены машинист и его помощник.

С ноября 1943 года ОРКП поступила в распоряжение 1-го Украинского фронта, работая на участках Юго-Западной, Винницкой, Ковельской и Львовской дорог. Зачастую поезда подводились непосредственно к местам сражений. Бывали случаи, когда моторы танков запускались прямо на платформах, а как только поезд останавливался, танки шли в бой. Диверсанты минировали железнодорожное полотно. 20 января 1944 года около станции Олевск Ковальской дороги подорвался паровоз, была разрушена колесная пара и ранен машинист Бутенко. Ежедневные налеты прекратились только после разгрома Корсунь-Шевченковской группировки противника. Но напряжение в работе оставалось, так как по-прежнему грозила опасность с воздуха. 30 мая 1944 года при массированном налете на станцию Казатин был разбит паровоз, на следующий день бомбой были уничтожены тендер и теплушка этого же локомотива.

Несколько месяцев паровозы не ремонтировались. Мелкий ремонт выполняли сами машинисты, их помощники, кондукторы и вагонники. Образцы исправного содержания паровозов во фронтовых условиях продемонстрировали старшие машинисты паровозов № 712-64 — Соковнин и № 712-97 — Волосатов.

Из Житомира колонна была направлена в распоряжение начальника Брест-Литовской дороги для обеспечения перевозок 2-го Белорусского фронта. В первом рейсе от станции



Н. Н. Лагунов



А. С. Кукушкин



В. Ф. Банкетов

Калинковичи до Барановичей двигались непосредственно за военными железнодорожниками, восстанавливающими разрушенный путь. Несмотря на тяжелые условия, личный состав показал хорошую эксплуатационную работу, включившись в вождение тяжеловесных поездов в прифронтовых условиях.

При отправлении сформированного поезда к линии фронта неожиданно налетела авиация противника, был подожжен состав с наливным грузом. Машинист А. С. Кукушкин, пренебрегая опасностью для жизни, под сильным огнем вражеской авиации стал расцеплять горящие вагоны и выводить их из зоны огня. Благодаря мужеству и отваге Алексея Кукушкина было спасено 28 вагонов с топливом, машинист награжден медалью «За отвагу».

Затем колонна переместилась на Литовскую дорогу и обслуживала перевозки 3-го Белорусского фронта. В дальнейшем ОРКП № 17 работала в Восточной Пруссии. Здесь была встречена долгожданная весть о победе над гитлеровской Германией.

Казалось бы, теперь путь домой был открыт. Но пришел приказ: сдать паровозы в депо Шяуляй, а личному составу в своих вагонах отправиться в Читу, куда и прибыли 3 июля 1945 года. На следующий день личный состав ОРКП № 17 был поднят по тревоге, ему были объявлены цели и задачи пребы-



А. В. Поспелов



И. А. Городников



Н. В. Корнилов

вания на Дальнем Востоке. Колонна получила задание принять в депо Ерофей Павлович и Могоча Амурской дороги 15 паровозов и отправиться для работы на перевальном участке Карымская – Оловянная Забайкальской дороги. С начала военных действий с Японией колонна обслуживала перевозки Забайкальского фронта в Монголии и Маньчжурии.

После разгрома японских милитаристов паровозники оказали помощь депо Слюдянка и Иркутск Восточно-Сибирской дороги, депо Борзя Забайкальской дороги, депо Магдагачи и Завитая Амурской дороги, депо Хабаровск Дальневосточной дороги. Личный состав колонны справился с возложенными на него задачами, паровозный парк прошел апрельский 1947 года генеральный осмотр с оценкой «хорошо» и был сдан Забайкальской железной дороге.

В тяжелое военное время работники колонны проявили себя с самой лучшей стороны. Среди них были: заместитель начальника ОРКП № 17 Н. Н. Лагунов; машинисты Н. Я. Иванов, В. Т. Армеев, Ф. В. Карелин, И. Ф. Пивоваров, А. В. Поспелов; помощники машинистов В. И. Разин, В. Ф. Банкетов, Н. Ф. Сухарев, М. А. Васильев, И. И. Корнев; кочегары Н. Б. Бабкин, И. М. Сишицын; кондукторы И. А. Городников, Е. С. Курамшин, А. М. Ковригин, М. А. Лобанова, Н. В. Баранов и многие другие.



Корнилова
Лидия Алексеевна

В 1942 году семнадцатилетней девушкой была мобилизована на склад топлива. В это время создавалась ОРКП № 17, куда после трехмесячных курсов она была зачислена кондуктором. В 1943-м, после бомбежки под Ленинградом, Лидия становится кочегаром паровоза и в этой должности трудится до расформирования колонны. С 1947 до выхода на пенсию в 1980 году работает в депо стрелочницей, обеспечивая безопасность движения. Награждена медалями «За победу над Германией», «За победу над Японией», «За доблестный труд в Великой Отечественной войне».

Самоотверженный труд 208 работников был отмечен 660-ю медалями, 121-м знаком отличника, 105-ю знаками ударника. 12 человек только за работу на Дальнем Востоке стали почетными железнодорожниками.

Не все работники депо Данилов вернулись домой. Погибли при налетах вражеской авиации машинист М. И. Солодовников, помощник машиниста П. И. Гетман, кочегары Н. И. Ситанов, А. И. Васильев, Е. Г. Вербкина, вагонный мастер Н. М. Бухтаев.

Таким был трудный героический и славный боевой путь колонны паровозов особого резерва № 17.

КОМИССАР ОРКП № 58

Проворов Константин Александрович после окончания школы ФЗУ в 1932 году начал работать в паровозном депо Данилов помощником машиниста. За десять

Проворов
Константин Александрович



За ударный труд в мирное время награжден орденом Трудового Красного Знамени. За участие в Великой Отечественной войне медалями «За доблестный труд в Великой Отечественной войне», «За победу над Германией». Дважды в 1946 и 1949 годах удостоен знака «Почетный железнодорожник».

лет прошел путь до старшего паровозного машиниста. В 1943 году откомандирован в формируемую в паровозном депо Буй колонну особого резерва № 58. За короткий срок показав свой технический и политический профессиональный уровень, в том же году назначается на должность заместителя начальника колонны по политической части. До окончания Великой Отечественной войны Константин Александрович прошел весь боевой путь ОРКП № 58, обслуживая плечи Молодечно – Минск – Вильнюс – Барановичи – Гродно. В 1944 году колонна базировалась в польском городе Белостоке, обеспечивая потребности 2-го Белорусского фронта.

В августе 1945 года К. А. Проворов переведен из ОРКП № 58 на должность заместителя начальника паровозного депо Няндомы, где проработал до 1953 года. Вернувшись в родное паровозное депо Данилов, работал машинистом паровоза до выхода на пенсию в 1969 году.



Шушкин
Григорий Ильич

ПОД ОГНЕМ И БОМБАМИ

Шушкин Григорий Ильич в 1930 году окончил школу ФЗУ и пришел в паровозное депо Данилов слесарем, после службы в Красной Армии с 1932 по 1935 год вернулся в депо и работал до войны помощником и машинистом паровоза.

В начале войны при формировании Ярославской коммунистической дивизии, как и многие работни-

ки железнодорожного узла Данилов, машинист паровоза Шушкин Григорий Ильич записался в ее ряды добровольцем. Комиссар областного военкомата полковник Смирнов переадресовал машиниста Шушкина в Москву, в управление бронетанковых войск. В начале 1942 года его направили во вновь сформированный 28-й дивизион Н-ской дивизии бронепоездов старшим машинистом бронепоезда.

Первое боевое крещение Григорий Ильич принял под Сталинградом. «Дали клятву Родине — умрем на правом берегу, но Сталинград не отдадим. Горело все — земля, дома, сталь и воды великой реки Волги. Но мы выстояли», — вспоминал Григорий Ильич.

Управление бронепоездом в боевых действиях — это высокая маневренность в сочетании с точным артиллерийским и пулеметным огнем по наземным и воздушным целям и одновременно задача не попасть под бомбовый прицел вражеской авиации. С этой задачей исправно справлялся

старший машинист бронепоезда Шушкин. После Сталинграда он участвовал в боях за освобождение Донбасса, Молдавии. День Победы встретил в Германии.

Возвратившись в Москву, сдали бронепоезд и, получив новенький, с современным вооружением, двинулись на Дальний Восток. Старший машинист Шушкин на своем бронепоезде участвовал в разгроме Квантунской армии Японии и в боевых действиях в Корее.

В 1946 году вернулся в паровозное депо Данилов и продолжил мирный труд в должности машиниста паровоза до выхода на заслуженный отдых в 1965 году. За участие в боевых действиях в годы Великой Отечественной войны и за добросовестный труд в мирное время Григорий Ильич награжден четырнадцатью государственными наградами, среди которых орден Великой Отечественной войны 2-й степени, орден Красной Звезды, орден Трудового Красного Знамени, медали «За победу над Германией», «За победу над Японией», «За оборону Сталинграда».

ХОДИЛ ЗА «ЯЗЫКОМ»

Тересов Владимир Александрович после окончания 9-го класса в декабре 1941 года был направлен в действующую армию. Сражался с врагом в составе Северо-Западного и 2-го Белорусского фронтов. Закончил войну под Киевом в составе запасного штурмового полка. Первый свой орден Красной Звезды получил в декабре



Тересов
Владимир Александрович

1942 за взятие «языка». За боевые заслуги в Великой Отечественной войне награжден орденом Великой Отечественной войны I степени, девятью медалями. Имеет ранение. С 1954-го после окончания техникума до выхода на отдых в 1987 году работал в депо слесарем по ремонту локомотивов, мастером котельной, мастером смены на ПТОЛ. Избирался секретарем парторганизации депо. 12 лет вел в школах № 9, 11, 12 кружок юного железнодорожника.



Васильев
Антон Михайлович

РУССКИЙ СОЛДАТ

Война началась, когда Васильеву Антону Михайловичу не было и семнадцати лет. Ходил постоянно в военкомат, но до совершеннолетия на фронт не брали, и только в феврале 1943 года, после прохождения военных сборов, он был направлен в действующую армию. Сражался в пехотных частях Западного и 2-го Белорусского фронтов. Не одну тысячу километров прошел по полям войны. Освобождал

Белоруссию, Польшу. С боями форсировал реки Днепр, Буг, Одер. Война для него закончилась на Дальнем Востоке, где он принимал участие в разгроме Квантунской армии.

За участие в боях на фронтах Великой Отечественной войны награжден орденом Красной Звезды, орденом Славы III степени, орденом Великой Отечественной войны II степени, дважды медалями «За отвагу», «За боевые заслуги», «За взятие Кенигсберга», «За победу над Германией», «За победу над Японией» и рядом других наград.

В 1950 году после демобилизации из армии Антон Михайлович, не имея мирной профессии, пришел работать в депо кокегаром на паровоз, далее — курсы помощников машиниста. В 1962 году с закрытием депо работает слесарем по ремонту электропоездов на контрольном пункте. В 1969-м оканчивает дортехшколу на помощника машиниста электропоезда и работает в локомотивном депо Ярославль-Главный. С организацией цеха эксплуатации возвращается в Данилов и с 1976 по 1983 год работает машинистом электропоезда. Уйдя на пенсию, пять лет работал оператором в котельной депо Данилов.

РАСПИСАЛСЯ НА РЕЙХСТАГЕ

Меньшаков Валентин Михайлович сражался на полях Великой Отечественной с ее первых дней. Прошел по долгим дорогам войны, поражений и побед. С 1943 года старшина Меньшаков, командир орудия танка Т-34, в составе танковой бригады 8-го Бобруйского мотострелкового полка им. Кутузова с боями освобождал Белоруссию, Польшу, Германию. Трижды был ранен. Один день в своей жизни Валентин Михайлович помнил всегда — день, когда он вместе с однополчанами поставил свою подпись на стене рейхстага. За проявленное мужество и отвагу в боях за свободу и независимость нашей Родины В. М. Меньшаков награжден пятью боевыми орденами: Красного Знамени, Красной Звезды, Великой Отечес-



Меньшаков
Валентин Михайлович

твенной войны I степени, Великой Отечественной войны II степени, орденом Славы III степени, медалями «За отвагу», «За боевые заслуги», «За освобождение Варшавы», «За взятие Берлина», «За победу над Германией».

Демобилизовавшись в 1949 году, работал в локомотивном депо Вологда помощником и машинистом паровоза. С 1960 года работал в депо Данилов машинистом, дежурным по депо и с 1964 — техником-нормировщиком. В 1975 году дали о себе знать боевые раны, и, не доработав год до пенсии, он вышел на инвалидность. Занимался общественной и профсоюзной работой, избирался секретарем партийной организации депо.



Кузьман
Владимир Августович

ЗАЩИТНИК ЗАПОЛЯРЬЯ

Кузьман Владимир Августович военную присягу принял 11 ноября 1941 года в восстановительном батальоне на Карельском фронте. Приходилось днем и ночью работать на восстановлении военных сооружений и коммуникаций после налетов вражеских бомбардировщиков и ударов дальнотойной артиллерии противника. В 1943 году сержант Кузьман — командир отделения автоматчиков. Участвовал в боях за освобождение города

Петсамо — центра никелевого производства и города-порта Киркинес на Баренцевом море. За мужество и храбрость в боях с фашистскими захватчиками награжден орденом Великой Отечественной войны II степени, медалями «За оборону Советского Заполярья», «За победу над Германией».

Демобилизовавшись в 1946 году, Владимир Августович приехал в Данилов и начал свой мирный трудовой путь в паровозном депо кочегаром. Окончив в 1950-м курсы, работает помощником машиниста и с 1954 до 1972 года трудится в должности паровозного машиниста. С 1972-го, с дня открытия производственной котельной депо, до выхода на пенсию в 1979 году работает дежурным оператором. За работу в мирное время неоднократно поощрялся руководством Северной железной дороги. За безаварийную работу в 1959 году награжден начальником дороги Почетной грамотой.

МАСТЕР АВИАВООРУЖЕНИЯ

Иванова Любовь Тимофеевна была мобилизована в ряды Красной Армии в июне 1942 года. На Дальнем Востоке окончила школу младших авиаспециалистов и была направлена на 1-й Украинский фронт в 306-й истребительный орден Богдана Хмельницкого полк 181-й истребительной авиационной дивизии. Отвечала за исправность и безотказную работу в боевом вылете моторной пушки и двух пулеметов БС самолетов ЯК

второй эскадрильи полка. «Особые волнения захватывали душу, когда провожаешь в полет самолеты для выполнения боевой задачи, а еще больше волнуешься, когда ждешь возвращения эскадрильи на аэродром», — вспоминает Любовь Тимофеевна. Свой фронтовой путь прошла от Дальнего Вос-



Иванова
Любовь Тимофеевна

тока через Польшу, Германию, Чехословакию и Венгрию. В боях за овладение рядом городов Польши и Германии ей объявлено семь благодарностей Верховного Главнокомандующего. За участие в боевых операциях награждена орденом Славы II степени, медалями «За освобождение Праги», «За взятие Берлина».

Демобилизовалась в июне 1945-го в звании младшего сержанта — мастера авиавооружения.

В паровозное депо Данилов пришла на работу в 1955 году, где трудилась до выхода на заслуженный отдых в 1990-м, при этом проработав тринадцать лет, будучи на пенсии, в домах отдыха локомотивных бригад.



Андреев
Николай Николаевич



Анучин
Николай Михайлович

Андреев Николай Николаевич проходил службу с 1943 по 1950 год в 72-й мотомеханизированной части Забайкальского фронта. Принимал участие в войне с Японией и освобождении Кореи. Награжден орденом Великой Отечественной войны II степени, медалями «За победу над Японией», «За освобождение Кореи». С 1950 по 1989 год работал в депо помощ-

ником машиниста паровоза, тепловоза, слесарем по ремонту компрессоров.

Анучин Николай Михайлович прошел войну в отдельном батальоне связи Таманской Краснознаменной дивизии НКВД в составе Северо-Кавказского, Юго-Западного и 2-го Белорусского фронтов. Два ранения, три контузии, медали «За оборону Кавказа», «За отвагу», «За освобождение Белоруссии», «За взятие Кенигсберга» — оставила война. С 1946 года работал в депо помощником и машинистом паровоза. В 1962-м переведен в депо Ярославль.



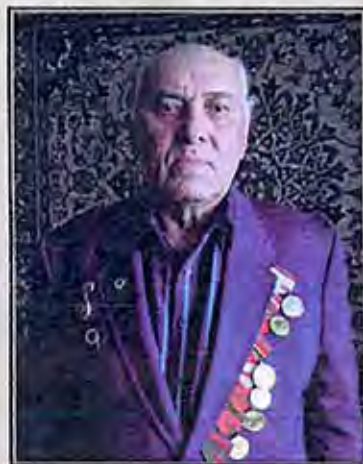
Булыгин
Георгий Викторович



Кашин
Андрей Васильевич

Булыгин Георгий Викторович ушел на фронт в 1943 году с должности помощника машиниста крана. За участие в военных действиях награжден орденом Великой Отечественной войны I степени, медалями «За отвагу», «За победу над Японией». Демобилизовавшись в 1947 году, работал в депо до 1977 года машинистом крана на железнодорожном ходу.

Кашин Андрей Васильевич в 1937 году пришел в депо слесарем. В 1939-м призвали на воинскую службу. В составе батальона береговой морской охраны нес службу на острове Русский. В конце 1942 года с Крайнего Севера в составе 4-го пехотного полка попал в самое пекло войны, под Сталинград. С эшелона сразу в бой. В третьем бою был тяжело ранен, полгода в госпитале. После выписки нес службу в военкомате Ярославля. За участие в боевых действиях награжден орденами Великой Отечественной войны I степени, Великой Отечественной войны II степени, медалью «За оборону Сталинграда». В 1945 году вернулся в депо и трудился до 1969-го машинистом крана, далее слесарем-инструментальщиком крановых мастерских. В 1985 году вышел на заслуженный отдых.



Горбунов
Арсений Иванович

Горбунов Арсений Иванович в январе 1943 призван в ряды Советской Армии. Воевал в составе 43-й саперной роты 3-й ударной армии 2-го Белорусского фронта. При боях под Оршей 30 ноября 1943 года, во время проведения разведки боем, его тяжело ранило. После госпиталя был направлен на военный завод, где приобрел профессию токаря. За участие в боевых действиях награжден орденом Великой Отечественной войны II степени. В 1948 году пришел работать в механический цех паровозного депо токарем, где и трудился до выхода на пенсию в 1985 году. За ударный труд в мирное время неоднократно поощрялся руководством депо и Ярославского отделения.



На территории депо установлен памятник-мемориал работникам депо, погибшим в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.

Трудно перечислить всех, кто героически сражался на фронтах Великой Отечественной войны. Подавляющее большинство деповчан за отвагу и героизм были награждены орденами и медалями. Вот имена участников войны, тех, кто в мирное время отдал свою трудовую жизнь депо, работая на благо и процветание родного предприятия: А. С. Арбатская, В. Л. Воронин, Н. Ф. Тоскин, П. И. Сухарев, Б. И. Аносов, В. И. Котов, В. И. Жаворонков, С. Н. Смирнов, А. В. Иванов, Б. В. Дребезгов, А. С. Кувардин, П. А. Глазков, Н. А. Хряпин, С. Д. Бочкова, М. И. Корзинкин, В. Г. Бухвалов, П. А. Васильев, И. М. Луковкин, П. И. Миханов, В. Г. Гузанов, А. А. Оборотистов, П. В. Роднин, К. В. Хабарин и многие другие.



Ветераны войны и труда железнодорожного узла Данилов
в день 50-летия Победы в Великой Отечественной войне

Многие работники паровозного депо, уйдя с первых дней войны защищать Родину с оружием в руках, не дожили до Дня Победы и сложили свои головы на полях Великой Отечественной.

ВОТ ИХ ИМЕНА:

Андреев С. Ф.	Комаров П. И.	Ражев А. В.
Арсеньев Н. Д.	Корнилов А. И.	Рантусов В. Д.
Бухтаев Н. М.	Корнилович А. Я.	Сергеев А. Д.
Быков Н. А.	Косульников П. Д.	Ситанов Н. И.
Вербкина Е. Г.	Котов Н. И.	Смирнов А. Н.
Волков А. И.	Кудрявцев С. А.	Смирнов А. Ф.
Волков В. М.	Кузнецов А. И.	Смирнов К. Н.
Галанин А. Я.	Кукушкин М. П.	Смирнов П. А.
Гоганов М. М.	Куракин Д. А.	Смирнов С. Ф.
Городцов И. И.	Кустов С. В.	Солодовников М. И.
Дербенев С. И.	Лебедев П. А.	Тихомиров А. К.
Дойников А. А.	Лепанов А. М.	Титов Ф. Н.
Долотов В. М.	Ловчев Н. Ф.	Третьяков Д. Ф.
Дребезгов В. И.	Логинов В. В.	Трифонов Н. И.
Ефанов А. Ф.	Матюшевский В. А.	Тумакова Е.
Живов П. А.	Мухин Д. П.	Федоров Г. В.
Жидков В. М.	Мызин А. Д.	Фокин Н. А.
Землин Н. П.	Недорезов М. И.	Чернов В. Н.
Зубов И. П.	Новожилов И. Я.	Шалин Н. Н.
Иванов А. П.	Огрызков Н. С.	Щеников И. М.
Иголкин А. В.	Петров И. Н.	Щитов М. Н.
Ильин А. И.	Петров М. В.	Якунов Ф. Н.
Карелин Ф. В.	Попов М. П.	
Коваленко И. К.	Путянкин А. С.	

НА МИРНЫЕ РЕЛЬСЫ

Отгремели залпы Великой Отечественной войны. Советский Союз потерял треть национального богатства, было разрушено около 1700 городов, около 30 тысяч промышленных предприятий, десятки тысяч колхозов и совхозов. Колоссальный ущерб был нанесен железнодорожному транспорту. Было разрушено 70 тысяч километров железнодорожного полотна, около 13 тысяч мостов, 4 200 станций, 320 паровозных депо, уничтожено около 16 тысяч паровозов.

Перед страной и транспортом встала новая задача: восстановление народного хозяйства и обеспечение его перевозками. Среди железнодорожников развернулось социалистическое соревнование за успешное выполнение планов четвертой пятилетки. С 1945 по 1952 год объем перевозок увеличился в 3 раза. Паровозный парк обновили паровозами серии «СО», что позволило увеличить вес поезда вдвое.

В депо развивалось движение «пятисотников», т. е. пробег локомотива в сутки должен составлять 500 километров. По-прежнему было много последователей метода Н. Лунина. Применялся с военных лет метод машиниста депо Вологда В. И. Болонина, позволяющий увеличивать межремонтный пробег и качественный уход за паровозами в эксплуатации. С 1948 года распространялся метод работы машиниста депо Ярославль А. П. Папавина. В начале 50-х развернулось соцсоревнование машинистов тяжеловесных поездов.

Приходилось не только трудиться в своем депо, но и обеспечивать перевозки грузов на Дальнем Востоке. Машинист паровоза Завьялов Александр Николаевич, имеющий стахановскую закалку, был командирован на помощь депо Могзон Дальневосточной дороги и с 1946 по

1948 год водил поезда в колонне паровозов особого резерва № 58. Награжден медалями «За трудовую доблесть» и «За трудовое отличие».

В это сложное и тяжелое для страны и железнодорожного транспорта время (восстановление паровозного парка, сочетаемое с технической реконструкцией локомотивов, объектов и оборудования) у руля паровозного депо стояли настоящие патриоты, коммунисты, инженеры от бога: начальник депо В. А. Порфирьев, заместитель начальника депо по ремонту А. Д. Ельников, заместитель начальника депо по эксплуатации А. М. Семенов, инструктор слесарного дела С. М. Назаров, начальник отдела кадров Д. В. Толкушин.

В связи со сменой паровозного парка приходилось внедрять и осваивать новые технологии при ремонте. Заменялось оборудование механического участка, коллектив инструментального участка разработал и сконструировал много приспособлений, облегчающих трудоемкий процесс при ремонте. Часть ручного труда была механизирована. Немалая заслуга принадлежала коллективу

Коллектив ремонтников у знамени в 1953 г. Слева направо: И. И. Заварин, А. А. Груздев, А. Анишин, Н. Н. Казаков, Н. А. Малагин, Неофитов, А. И. Горбунов, Васильев, В. М. Быков, Серов, А. А. Фокин



Сизов
Иван Поликарпович

В депо работал с 1926 по 1938 год помощником машиниста, далее до выхода на пенсию в 1965 году машинистом, старшим машинистом, дежурным по депо. Награжден орденом Трудового Красного Знамени, медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне».

технического отдела депо, возглавляемому заместителем по ремонту А. Д. Ельниковым.

Главная задача заключалась в реконструкции здания паровозного депо. Высота въездных ворот здания не позволяла паровозам серии «СО» заходить в стойло. За летний период 1951 года прорабским участком НГЧ под руководством Хитрова Павла Петровича была проведена огромная работа по реконструкции строительной части здания. Разобрана кровля, установлены новые несущие конструкции и перекрытия, фасад вырос в высоту на два метра. Одновременно с реконструкцией здания были проведены работы по замене поворотного круга на больший диаметр, что требовали технические данные паровозов «СО». Новый поворотный круг приводился в движение электрическими двигателями. Разворот круга сборной командой ремонтников ручным способом с помощью деревянных ваг ушел в прошлое. Замена круга проводилась участком по ремонту оборудования под руководством опытного специалиста бригадира Павла Александровича Третникова.



Порфирьев
Владимир Андреевич

С 1933 года после окончания ФЗУ работал в паровозном депо Вологда машинистом, машинистом-инструктором. Управлением Северной железной дороги в 1946 году назначен начальником паровозного депо Данилов, проработал в этой должности до 1956 года. До 1962 года работал машинистом паровоза. Далее в должности инженера принимал активное участие в развитии депо, связанное с электрификацией ст. Данилов, в частности строительстве ПТО электропоездов, компрессорной станции, котельной депо, цеха по изготовлению нестандартного оборудования. Будучи на пенсии, с 1972 по 1992 год трудился инженером-технологом. Награжден орденом Трудового Красного Знамени и знаком «Почетный железнодорожник».



Вид здания паровозного депо
до реконструкции 1951 г.

Большая трудоемкая работа по делопроизводству велась коллективом конторы паровозного депо. В тяжелое для страны время, в период восстановления хозяйства, где каждый килограмм топлива, материалов и запасных частей для ремонта паровозов был на особом учете и за ошибки приходилось платить ценой жизни, коллектив выполнял свою работу безукоризненно. Труд ряда работников отмечен государственными наградами.

В 1954 году, в канун 37-й годовщины Октября, паровозное депо Данилов прове-

ло 930 тяжеловесных поездов, сверх нормы было перевезено 286 424 тонны грузов, при этом сэкономлено 204 тонны топлива. Даниловскому депо было присуждено переходящее Красное знамя Северной железной дороги. Лучших показателей добились бригады паровозов № 2166 и № 2168, где старшими машинистами были Юдин и Быков. В это время в депо поступили мощные паровозы серии «Л», на которых отличных результатов достигли машинисты С. А. Демидов, К. А. Проворов, А. С. Тихомиров, М. М. Епифановский,



Ельников
Александр Дмитриевич

В депо пришел в 1928 году кочегаром паровоза, далее помощник и машинист паровоза. Во время войны водил поезда к блокадному Ленинграду. В 1943 году назначен заместителем начальника депо по ремонту. На этой должности проработал до 1962 года. С 1962 по 1964 год в должности старшего мастера крановых мастерских провел полную реконструкцию паровозного депо в мастерские по ремонту кранов на железнодорожном ходу. Награжден двумя орденами Ленина, орденом Трудового Красного Знамени, знаком «Почетный железнодорожник», медалью «За победу над Германией».



Семенов
Александр Матвеевич

Пришел в паровозное депо Данилов в 1921 году. Прошел путь от кочегара до машиниста паровоза. Активный участник стахановско-кривоносовского движения. С 1935 по 1938 год работал в должности дежурного по депо. С 1938 по 1939 — заместитель начальника депо, далее машинист-инструктор. В 1943 году назначен на должность заместителя начальника депо по эксплуатации. В июне 1945-го возглавил паровозное депо Тихвин, проработав его начальником до мая 1947 года. По указанию службы тяги Северной железной дороги с 1947 по 1948 год был начальником паровозной колонны ОРКП № 15 Северо-Печорской дороги. Вернувшись из командировки в апреле 1948 года, работал в депо Данилов в должности заместителя начальника депо по эксплуатации. С 1950 по 1962 год трудился машинистом паровоза. За внедрение в депо Данилов метода Лунина награжден знаком «Ударник Сталинского призыва». В 1945 году награжден знаком «Отличный паровозник» и в 1953 — орденом Ленина.

В. И. Кудрявцев и другие. Они водили поезда весом свыше 3000 тонн.

При депо работали курсы повышения квалификации, на которых кочегары поднимали свою квалификацию до помощников машиниста, а помощники машинистов становились машинистами.

Большой, значительный вклад в развитие и стабильную работу паровозного депо Данилов как в военное время, так и в пятидесятые годы вносили женщины.

Все экипировочное хозяйство держалось на их хрупких плечах. Вся механизация в эти годы была — лом, кирка, лопата и метла. Вагоны после выгрузки угля и песка зачищали вручную. Стрелки приходилось переводить вручную. Зимой мороженный песок и уголь без кирки невозможно было взять для экипировки. И несмотря ни на что, работали без усталости. В свободное от работы время успевали заниматься общественными работами: организовывали субботники, сажали деревья



Верхний ряд: бухгалтер Н. Городникова, ст. бухгалтер Н. Разина, зав. делопроизводством А. Макурина, кладовщик Т. Секретарева
Нижний ряд: ст. бухгалтер К. Левашова, гл. бухгалтер П. Я. Александрович, начальник отдела кадров Д. В. Толкушин, инспектор ОК А. Г. Орлова, ст. бухгалтер З. Осинкина, кассир Т. Доенина



Бригада паровоза Л-2166. Слева направо: кочегар А. А. Лапшин, помощник машиниста Б. В. Тихонов, старший машинист С. А. Демидов



Коллектив стрелочного поста, победитель соцсоревнования 1958 г.
Слева направо: Смирнова Любовь Сергеевна, Крылова Евдокия Андреевна,
Иванова Серафима Александровна, Горчагова Нина Николаевна

в скверах и парках, устраивали молодежные конкурсы, ездили с концертами по деревням района.

В 1956 году после XX съезда КПСС, который был встречен работниками депо с большим пониманием, наступило время надежд, время «оттепели». Идя навстречу решениям партии и правительства и выполняя постановления съезда, коллектив принял на себя повышенные обязательства: повысить техническую скорость на 2,5 километра; среднесуточный пробег на 20 километров; снизить расход топлива. Среди паровозных бригад было организовано соревнование за лучшее техническое содержание паровоза, за безаварийный пробег. За каждым паровозом было закреплено по три паровозные бригады, и каждая бригада стремилась быть лучшей. Также создавались комсомольско-молодежные паровозные бригады.

Рулева
Елена Ивановна



С четырнадцати лет в 1941 году начала работать на складе топлива, обеспечивая углем и дровами паровозы весь период войны. С 1945 до 1984 года работала там же в должности кладовщика. В 1946 году награждена медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне». Ударник соцсоревнования 1973 года.

Активное участие в выполнении поставленных задач и планов принимали партком и профком депо. Ежемесячно подводились итоги работы и определялись победители соревнования. Победители поощрялись, имена лучших из них заносились на Доску почета депо. Высоких показателей в конце 50-х добились паровозные бригады, возглавляемые старшими машинистами И. Г. Беляевским, И. Н. Красиловым, Б. В. Кузнецовым, Ф. П. Разиным, машинистом В. К. Кремневым.

Беляевский Иван Григорьевич отдал депо ровно полвека. Личный «почерк» вождения поездов он показал не только как отличный паровозный машинист, но и как опытный машинист электровоза. Награжден наградами СССР, в том числе знаком «Почетный железнодорожник».

Работники паровозного депо Данилов, как и весь советский народ, с достоинством встречали всенародные праздники: 1 Мая — Международный день солидарности трудящихся и 7 ноября — Великий Октябрь. К этим датам коллективом депо брались повышенные социалистические обязательства.

Кроме выполнения взятых обязательств, каждая паровозная бригада безвозмездно проводила по одному поезду.



Комсомольско-молодежная бригада.
Слева направо: помощник машиниста Н. Н. Андреев, кочегар (фамилия не установлена), машинист А. Рухлов, старший машинист В. В. Раздувалов



Семина
Екатерина Харитоновна

В феврале 1943 года семнадцатилетней девушкой начала работать в депо кочегаром. В 1944-м, окончив трехмесячные курсы, стала работать бухгалтером. С 1953 по 1981 год работала старшим бухгалтером депо, а с 1981 по 1987 — бухгалтером склада топлива. Будучи на заслуженном отдыхе, с 1993 по 1995 год трудилась в железнодорожном музее.

В 1946 году награждена медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне».

Ударники VII пятилетки



И. Г. Боляевский,
старший машинист



Б. В. Кузнецов,
старший машинист



П. Д. Яркин,
слесарь ПТОЛ



В. К. Кремнов,
машинист



Ф. П. Разин,
старший машинист



И. А. Неофитов,
промывальщик



И. Н. Красилов,
старший машинист



А. В. Яблоков,
машинист крана



И. Ф. Потапов,
старший плотник



Колонна работников депо – участников Первомайской демонстрации 1955 г.

Ремонтники два раза в год, к 1 Мая и 7 ноября, безвозмездно производили ремонт паровоза. Заработанные за это деньги перечисляли на развитие народного хозяйства страны.

С 1957 по 1962 год коллектив паровозного депо за выполнение социалистических обязательств ежегодно награждался Почетными грамотами обкома и райкома КПСС.

КУРС НА ЭЛЕКТРИФИКАЦИЮ

В феврале 1956 года Совет министров СССР принимает постановление «О генеральном плане электрификации железных дорог». На Северной дороге реконструкция началась с участка Александров – Данилов. На железнодорожном узле Данилов с 1959 года начинают возводиться все необхо-

димые объекты и сооружения для движения электропоездов. В начале 1962 года на станцию Данилов прибыл первый электропоезд. На участке Ярославль – Данилов открылось регулярное движение поездов на электрической тяге.

По решению управления Северной железной дороги в октябре 1962 года паровозное депо Данилов закрывается, и на его производственных площадях руководством дороги принято решение открыть дорожные мастерские по ремонту кранов на железнодорожном ходу и ввести их как структурное подразделение в состав локомотивного депо Ярославль-Главный. С этого момента депо приобретает статус «Филиал локомотивного депо Ярославль-Главный».

Кардинальное изменение претерпел цех эксплуатации. Часть паровозных бригад переучивается на вождение тепловозов и электровозов и уезжает на работу в депо Ярославль и депо Ярославль-Главный. Те, у кого душа не могла расстаться с паровозами, уезжают работать в паровозные депо дороги: депо Няндомы, депо Коноша и депо Иваново. Минимум паровозных бригад остается работать в филиале, обеспечивая маневровую работу на станции и пункт обогрева паровозов, работающих еще на участке Данилов – Вологда и Данилов – Буй, а также на подмене при контрольном пункте ТО-2 открытого типа.

На КП ТО-2 с начала 1962 года производилось техническое обслуживание и экипировка пассажирских электровозов, ведущих поезда из Москвы, и грузовых электровозов из Ярославля. Обслуживание и экипировку проводили при любых погодных условиях. Работа слесарей была организована в четыре смены. В 1971 году при открытии ПТОЛ, КП ТО-2 был закрыт. Коллектив перешел работать в новое просторное современное здание.

Среди первых слесарей, которые осваивали ремонт электровозов и достигли высокого профессионального уровня, были: В. В. Струков, И. Н. Ловчев, А. Н. Соколовский, П. Д. Яркин, А. Н. Румянцев, Ю. И. Смирнов, В. П. Градов,



Соколовский
Алексей Николаевич

Ветеран Великой Отечественной войны. Участник боевых действий с 1941 по 1945 год в спецчастях десантных войск.

Награжден орденом Великой Отечественной войны I степени, медалью «За боевые заслуги». Далее служба в СГВ в Германии. В 1952 году пришел в депо слесарем по ремонту паровозов. В 1963-м переходит слесарем по ремонту электровазозов на КП ТО-2, с 1971-го до ухода на заслуженный отдых в 1997 году трудится слесарем ПТОЛ, отработав 14 лет будучи на пенсии. За добросовестный труд награжден знаками «Ударник 9-й пятилетки», «Победитель соцсоревнования» в 1974 и 1976 годах. В 2002 году присвоено звание «Почетный ветеран Северной железной дороги».

В. Г. Веснин и другие. Долгое время коллектив КП ТО-2 возглавлял старший мастер И. С. Гурьянов.

В напряженном темпе работали бригады железнодорожных кранов, обеспечивающие выгрузку вагонов с песком, углем, торфом. Обеспечивали не только потребности депо, но и потребности в разгрузке и погрузке на автотранспорт угля и торфа колхозам и предприятиям всего Даниловского района. Для выполнения работ были задействованы пять железнодорожных кранов. Высоких показателей здесь добились машинисты Г. В. Булыгин, А. В. Яблоков, В. И. Жаворонков, А. М. Виноградов.

Тяжелее пришлось коллективу ремонтников депо. Одновременно переучиваясь и осваивая новые профессии, начинали ремонтировать краны почти на голом месте, кувалдой и зубилом, таская огромные детали вручную.

Большой вклад в переоборудование депо под крановые мастерские вне-

Сорокина
Вера Александровна

На железнодорожном транспорте с 1935 года. В годы войны работала паровозным машинистом депо Вологда. В депо Данилов начала трудиться с 1946 года в должности инженера-технолога. В 1949-м направлена на работу в горком партии. С 1959 до выхода на пенсию в 1975 году работала инженером по охране труда. Награждена медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне», орденом Трудового Красного Знамени и знаком «Почетный железнодорожник».



Ловчев
Игорь Николаевич

В депо пришел слесарем в 1949 году. Далее с 1952 по 1955 — служба в армии. Вернулся в депо слесарем по ремонту скоростемеров. С 1962 года работает слесарем на КП ТО-2. С открытия ПТОЛ в 1971 до выхода на заслуженный отдых в 1994 году работал слесарем высшего разряда по ремонту приборов безопасности. Награжден знаками победителя соревнования 9-й и 10-й пятилетки.



Орлов
Павел Андреевич

Слесарь цеха по ремонту оборудования. С 1962 по 1965 год внес и внедрил в производство более 20 рацпредложений. Это пресс для запрессовки медных колец, устройство для вальцовки при замене труб паровых котлов и ряд других. Его пресс для запрессовки главного вала используется до сих пор. В 1964 году ему присвоена квалификация «Мастер — золотые руки».





Слесари-электрики Потапов и В. Н. Лупов за наладкой стендового оборудования.



Мастер участка Заварин Иван Иванович и инженер по технике безопасности Сорокина Вера Александровна при оформлении технической документации на ремонт крана.



Освоение новых технологий по ремонту кранов.
Слева направо: токарь В. М. Андобурский, мастер Б. И. Аносов, слесарь В. А. Третьяков, токарь А. И. Горбунов



Михайлов
Константин Андреевич

Машинист филиала локомотивного депо Ярославль-Главный ст. Данилов в 1965 году, являясь передовиком и ударником труда, был делегирован для участия в работе XXIII съезда КПСС в Москву. Награжден медалью «За доблестный труд» и знаком «Почетный железнодорожник».

сли на первом этапе старший мастер А. Д. Ельников, бригадир А. М. Колпаков, слесарь-рационализатор П. А. Орлов, слесари А. Н. Фоменков, Н. А. Орлов, К. Д. Сергеев, А. А. Груздев, токари Г. А. Савельев, А. И. Горбунов и другие. За два года установили два мостовых крана, оборудовали три канавы домкратами под ремонтные позиции, придумали и сделали массу приспособлений, облегчающих труд. Большой вклад в развитие, реконструкцию и освоение технологии ремонта кранов внес старший мастер Аносов Борис Иванович. Монтаж и установка оборудования проводилась в основном силами цеха по ремонту оборудования. Месячный план ремонта кранов вырос с трех единиц в 1962 году до пяти единиц к 1968 году. В основном ремонтировали краны с паровыми котлами, грузоподъемностью 6 тонн. В 1965 году начали поступать в ремонт дизель-механические краны серии ДК-ЦУМЗ-15, МК-ЦУМЗ-15 грузоподъемностью 15 тонн. Для ремонта этих кранов была проведена реконструкция ремонтных позиций на одной канаве.

ВТОРОЕ ДЫХАНИЕ

В 1968 году принято решение о электрификации участка Данилов – Буй. В связи с этим возникает необходимость строительства пункта технического осмотра локомотивов на станции Данилов. Ведется реконструкция станции с удлинением приемо-отправочных путей.

Начинается новая эпоха развития депо. Ведется одновременно строительство ПТО локомотивов, пескосушилки со складами башенного типа для запаса сухого песка, современной компрессорной станции и котельной, производительностью 4,0 Гкал/час. Все строительство велось подрядными строительными организациями, но контроль и сроки



Пункт технического осмотра локомотивов

строительства оставались за руководством депо, возглавляемым заместителем начальника локомотивного депо Ярославль-Главный (статус начальника депо Данилов с 1962 г.) Дубовым Николаем Григорьевичем.

Была поставлена задача не только запустить в эксплуатацию объекты строительства в срок, но и укомплектовать рабочие места специалистами и кадровыми рабочими. Занимали новые рабочие места не только молодежь и жители города, но и прибывавшие по распределению выпускники вузов и техникумов. Среди них: выпускники ЛИИЖТа К. С. Козловский, И. И. Литвинов, выпускники Вологодского техникума В. В. Свечушкин, П. Х. Волошин, С. А. Лесников и другие.

Поэтапный запуск пункта осмотра проходил с 1970 по 1971 год. После выхода на полную мощность производственных площадей и начала ремонта электровозов постоянного и переменного тока в объеме ТО-2 вес поезда увеличился до 5200 тонн, количество вагонов в составе достигло 60–70 единиц.

Осваивать новые технологии ремонта молодому коллективу слесарей по ремонту электровозов помогали специалисты в лице заместителя начальника депо А. В. Леснико-



Лесников
Александр Владимирович

Заместитель начальника локомотивного депо Ярославль-Главный с 1972 по 1981 год. В 1986 году создал на базе ПУ-40 годичное и трехгодичное отделения по подготовке помощников машинистов, где преподавал до 1990 года. С 1992 по 1994 год возглавлял стройучасток депо, руководил строительным процессом по расширению цеха ОРСК.

ва, назначенного управлением дороги на эту должность, прибывшего из паровозного депо Шарья в ноябре 1972 года, и молодого специалиста старшего мастера ПТОЛ К. С. Козловского. Первыми профессионалами в ремонте электровазов стали С. Н. Пискунов, В. М. Раздувалов, В. В. Струков, А. Н. Соколовский, В. Н. Клинтухов, В. Д. Тычков, В. А. Шахов, А. Н. Румянцев, В. А. Тересов и другие.

В ноябре 1975 года управление Северной железной дороги принимает решение организовать при филиале депо цех эксплуатации в составе двух колонн локомотивных бригад для вождения поездов на участке Данилов – Ярославль. Перед руководством депо поставлена задача сформировать колонну № 12 в количественном составе шестьдесят человек.

И в декабре 1975 года прибыли первые машинисты электровазов, коренные даниловцы, работавшие в локомотивном депо Ярославль-Главный. Вот их имена: И. Г. Беляевский, М. Н. Кашников, Л. С. Груздев, В. П. Маслов и машинист-инструктор М. М. Козлов. Это был костяк вновь созданного цеха эксплуатации.



Коллектив смены ПТОЛ, 1978 г.

Слева направо: первый ряд — А. В. Королева, Ю. И. Румянцева, В. И. Козлов, Ф. И. Соколов, В. П. Паутов, В. С. Лебедев; второй ряд — (фамилия не установлена), Матвеев, Е. А. Сизов; третий ряд — В. В. Шарапов, В. В. Струков



Груздев
Леонид Севастьянович

Пришел в депо в 1969 году. В Ярославле прошел путь от помощника до машиниста электровоза и в 1975 году возвратился в Данилов. Имея 1 класс машиниста, с 1991 года — машинист-инструктор, а с 2000 по 2003 год — заместитель начальника депо по эксплуатации. Имеет знак «За безаварийный пробег 500 тысяч км». С 2004 года на преподавательской работе в ПУ-40. Готовит помощников машиниста — будущее поколение депо.

Параллельно при депо проходят курсы по подготовке помощников машиниста. Молодежь устремленно идет осваивать новую для депо профессию «машинист электровоза», и в своем большинстве это сыновья потомственных железнодорожников, которые проходят за короткий срок путь от помощника до машиниста. Среди них: А. И. Рулев, В. К. Проворов, В. А. Поздняков, Ю. И. Попов, Ф. М. Загладкин и другие. Многие работники цехов и участков переучиваются на курсах и вливаются в коллектив электровозников. Это опытные паровозники и ремонтники: В. И. Вишняков, В. Якунов, Г. А. Курицын, Н. А. Кондырев, В. В. Дребезгов, Г. В. Соколов, В. Епифановский и другие.

С конца 70-х разворачивается среди колонн локомотивных бригад соревнование по вождению тяжеловесных и длинно-составных поездов и экономии электроэнергии. Маяками соревнования в эти годы по праву считаются: М. Н. Кашников, А. К. Молканов, В. П. Власов, Л. С. Груздев, В. К. Проворов. Благодаря их устремлениям коллектив колонны № 12, возглавляемый машинистом-инструктором С. А. Лесниковым,

Лесников
Сергей Александрович



Пришел в депо в 1973 году на должность инженера-технолога ПТОЛ. С 1975-го переходит помощником машиниста. С 1976 года — машинист электровоза, с 1978-го — машинист-инструктор колонны № 12. С 1991 по 2000 год — заместитель начальника депо по эксплуатации. С 2000 года работает в локомотивном депо Данилов (ТЧ-4). Награжден знаками «Победитель соревнования» 1977 и 1981 гг.

неоднократно занимает первые места в соревновании локомотивных колонн Северной железной дороги.

В эти годы коллектив мастерских по ремонту кранов набирает темпы работы. С 1977 года осваивает ремонт кранов грузоподъемностью 25 тонн и выходит на месячный план ремонта кранов в количестве пяти единиц. Сверх плана, поддерживая традиции, дополнительно безвозмездно производит ремонт двух кранов к 1 Мая и 7 ноября.

Коллектив, возглавляемый старшим мастером В. В. Свечушкиным, в ознаменование 60-летия Октября и 200-летия города Данилова выполняет принятые на себя социалистические обязательства по ремонту кранов 1977 года к 7 ноября. В этом немалая заслуга принадлежит комплексной бригаде, возглавляемой бригадиром В. А. Куликовым. Все операции по ремонту кранов коллектив проводит качественно, сдавая работы с первого предъявления всем заказчикам.

Большая заслуга в выполнении социалистических обязательств также принадлежит коллективу механического цеха, где во всем задают темп работы токари Г. А. Савельев, А. П. Куликов, А. И. Горбунов, кузнец В. Ф. Близняков.

Победители социалистического соревнования 70-х гг.



К. К. Цыбин,
фрезеровщик



С. А. Иванова,
экипировщица



В. Г. Гузанов,
машинист



Б. В. Андреев,
слесарь ПТОЛ



С. Н. Смирнов,
дежурный по депо



А. Д. Серебряков,
машинист



Е. А. Фролова, дежур-
ная по дому отдыха



А. П. Масленников,
слесарь ПТОЛ



Е. Я. Цыпушкина, маши-
нист компрессорной



Передовики колонны № 12, 1981 г.

Слева направо: В. А. Поздняков, А. Г. Корсаков, В. В. Шишов, Л. С. Груздев,
В. Н. Андреев, Ф. М. Загладин, А. М. Трубинов, В. А. Самарин, С. А. Лесников;
на электровазе, сверху вниз: Н. П. Нагибин, А. О. Щербаков, В. А. Майоров



Савельев
Геннадий Александрович

Пришел в паровозное депо Данилов в 1944 году и проработал по своей специальности, добившись высочайшей квалификации и освоив смежные профессии фрезеровщика и строгальщика, до выхода на заслуженный отдых в 1989 году. Отмечен знаками «Победитель соцсоревнования» 1973, 1974, 1978 и 1979 гг., «Ударник IX пятилетки».



Фоменков
Александр Николаевич

Пришел в паровозное депо в 1951 году слесарем-стакерщиком по ремонту паровозов. С 1962 года — слесарь по ремонту кранов, отвечает за ремонт дизельной установки крана. Ударник коммунистического труда, победитель соцсоревнований, в 1962 году его имя занесено в Книгу почета Северной железной дороги. В 1985 году вышел на пенсию.



Близняков
Владимир Федорович

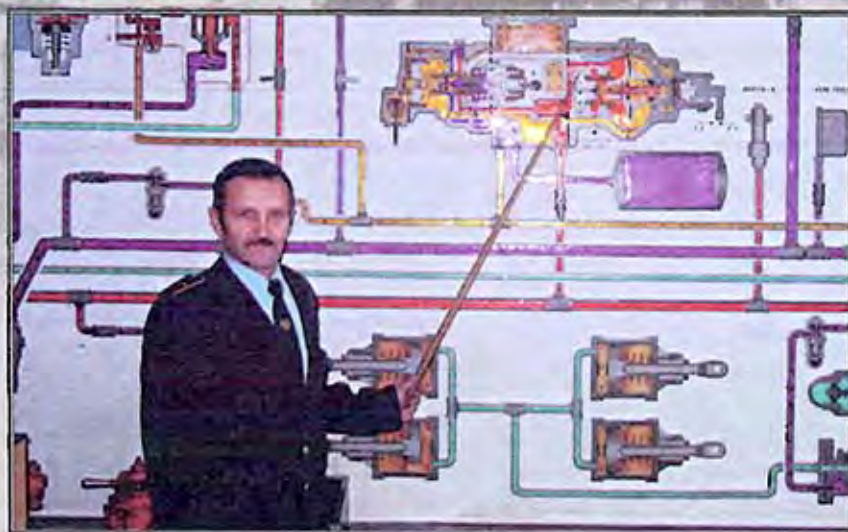
С 1972 по 2000 год работал кузнецом в крановых мастерских. Это был специалист кузнечного дела с большой буквы. За достижение высоких производственных показателей награжден медалью «За доблестный труд», знаком «Победитель соцсоревнования 1982 года».



Коллектив комплексной бригады.
Слева направо: слесари Н. А. Орлов, С. П. Ягодин, К. Д. Сергеев, А. Н. Фоменков, бригадир В. А. Куликов, А. А. Груздев, В. М. Батов

С начала 80-х годов растут в стране объемы железнодорожных перевозок, поступают современные, более мощные электровозы. Парк электровозов постоянного тока обновляется электровозами ВЛ-10. Пассажирский парк комплектуется электровозами ЧС-4, ЧС-4т, ЧС-7. С 1982 года в депо формируется вторая колонна локомотивных бригад за № 15. Коллективу пункта осмотра электровозов приходится без отрыва от производства изучать устройство, поступающих для ТО новых серий локомотивов.

При депо организуются шестимесячные курсы подготовки помощников машиниста, которые просуществовали до 1994 года. Оборудуется учебный класс, который оснащается учебными пособиями, схемами электросиловых и вспомогательных цепей электровозов. Бывшие машинисты, работающие в пенсионном возрасте слесарями, А. В. Иванов, А. Н. Селиверстов и бригадир электроцеха К. П. Албул изготавливают для учебного класса тренировочный стенд по тормозному оборудованию электровоза ВЛ-10.



Машинист-инструктор Н. В. Добряков проводит занятия.

За 1985 год, когда был достигнут пик объема перевозок на железнодорожном транспорте, филиалу депо присуждено переходящее Красное знамя райкома КПСС. В год сорокалетия Победы в Великой Отечественной войне коллективы колонн № 12 и № 15 провели безвозмездно сорок грузовых поездов с перечислением заработанных средств в Советский фонд мира. Первыми поезда в честь праздника Победы провели машинист-инструктор С. А. Лесников, машинисты электровоза А. Е. Смирнов, А. К. Молканов, В. П. Власов, П. П. Кузьмичев, С. В. Васильев, В. В. Шушков, Ю. И. Попов.

По итогам второго квартала коллектив ПТО электровозов, возглавляемый старшим мастером К. С. Козловским, занял первое место среди всех ПТО Северной дороги, с вручением переходящего вымпела. За 1985 год коллективом ПТО было осмотрено в объеме ТО-2 22 900 единиц электровозов шести серий, из них 180 единиц безвозмездно, с перечислением средств в Фонд мира.



Коллектив смены пункта осмотра электровозов и руководящий состав депо перед выдачей под поезд электровоза, отремонтированного на субботнике, 1981



Митинг у памятника в честь 35-летия Победы



Федоров
Владимир Николаевич

После службы в армии пришел в 1970 году слесарем по ремонту электровазозов. В 1997 году как специалист высшей квалификации направлен для обучения молодых рабочих в цех по ремонту МВПС. В 2000 году вместе с коллективом переведен в ТЧ-4. За добросовестный труд награжден знаками «Ударник коммунистического труда» (1974), «Победитель соцсоревнования» (1979). В 1981 году награжден орденом Трудовой Славы III степени.

Лучших показателей достигли слесари В. Н. Клинтухов, В. Д. Тычков, С. Н. Пискунов, В. С. Ковригин, Е. А. Сизов, В. В. Струков. Впереди всех идет и задает темп смена № 2, возглавляемая дежурным по депо Е. Н. Андреевым и мастером смены П. Х. Волошиным.

Огромный вклад в достижение показателей 1985 года внесли коллективы вспомогательных цехов. Коллектив пескосушилки, возглавляемый мастером В. Н. Оконешниковым, произвел выгрузку сырого песка в объеме 18 000 тонн и создал запас сухого — 9 000 тонн. На этом участке наивысших показателей в приготовлении сухого песка достигли машинисты пескоподающих установок Н. Н. Горчагова, А. М. Дойникова, К. Е. Ливерцева. Помогали им в достижении поставленных задач, обеспечивая работу пескосушилки сжатым воздухом, машинисты компрессорной: Г. Н. Смирнова, Е. Я. Цыпушкина, Г. Л. Смирнова и другие. Достойный вклад

внесли работники склада топлива сливщицы Е. Н. Боголюбова, А. С. Землякова, В. В. Дроздов и другие. Цех по ремонту оборудования, возглавляемый мастером П. В. Горчаговым, обеспечивает стабильную работу оборудования всех цехов и участков депо. Высоких результатов здесь достигли электрики С. А. Чистяков, А. Н. Балакин, сварщик В. В. Девяткин, слесарь-ремонтник П. И. Сухарев и другие.

Период восьмидесятых для депо характерен стабильной работой. В связи с увеличением объема перевозок цех эксплуатации наращивает контингент. Численность машинистов составляет 90 человек, помощников машиниста 70 человек. Коллективы 12-й и 15-й колонн возглавляют опытные машинисты-инструкторы С. А. Лесников и Н. В. Добряков. Ряд локомотивных бригад осваивают вождение поездов на участках Данилов – Александров и Данилов – Орехово-Зуево.

В 1983 году расширено здание пескосушилки, установле-



Свечушкин
Василий Васильевич

Работает в депо с 1973 года помощником машиниста, дежурным по депо. С 1977 по 1982 год в должности старшего мастера возглавляет крановые мастерские. С 1982 по 1990 год — заместитель начальника локомотивного депо Ярославль-Главный. В 1990 году избран председателем Даниловского горсовета.



Шахов
Виктор Александрович

Работает слесарем по ремонту электровозов с 1975 года. Имея огромный опыт в ремонте локомотивов и высшую квалификацию, передает сегодня свое мастерство поколению молодых ремонтников. Имеет ряд поощрений от руководства отделения и депо.

на и запущена в работу вторая печь СОБУ-2, увеличен склад запаса сухого песка благодаря постройке третьей башни. По решению управления Северной дороги «О переводе стационарных объектов с дизельного на мазутное топливо» в начале 1988 года коллектив пескосушилки, возглавляемый мастером С. Н. Иовлевым, при участии цеха по ремонту оборудования в кратчайшие сроки выполнил эту задачу. Было изготовлено оборудование для мазутного хозяйства, смонтированы мазутные и паровые линии, изменена кладка печей СОБУ-2, проведена реконструкция циклонов и дымососов.

В 1984 году, после окончания строительства, которое велось хозяйственным способом работниками депо, сдается в эксплуатацию участок по изготовлению нестандартного оборудования. На его площадях вновь образованный коллектив, возглавляемый мастером Е. А. Семенковым, начинает изготовление оборудования по заказу службы локомотивного хозяйства Северной дороги. За время существования этого участка было изготовлено: стендовое оборудование для локомотивных депо Северной, фермы и ригеля для реконструкции станций Ярославского отделе-

ния, оборудование для очистных сооружений Данилова и ряд различных приспособлений и оснастки, необходимых для ремонта локомотивов. Большой вклад в развитие этого участка внесли В. А. Порфирьев, слесари С. Ю. Абарыков, А. Н. Королев, сварщик С. П. Смирнов

В 1987 году депо, как практически и все локомотивные депо, осваивало Белорусский метод, предусматривающий выполнение большего объема работ меньшим количеством работающих. Вводилось управление маневровыми тепловозами в одно лицо. На ПТОЛ и в цехе по ремонту оборудования был введен бригадный подряд с применением КТУ. Были объединены разнопрофильные участки и цеха. Котельную объединили с компрессорной станцией, цех по ремонту оборудования с пескосушилкой. В крановых мастерских упразднили должности мастеров, их заменили бригадирскими. Белорусский метод, по всей вероятности с развалом СССР, ожидаемых результатов не принес, и в 1991 году был упразднен.

В 1988 году начато строительство нового санитарно-бытового корпуса ПТО электровозов с современными раздевалками и душевыми, который сдан в пользование в конце 1989 года. Одновременно проведена реконструкция столовой депо,

Показатели работы ПТОЛ за 1987 год

Серия электровоза	ВЛ-10	ВЛ-60	ВЛ-80	ЧС-2, ЧС-7, ЧС-4
Количество плановых ТО-2	7780 ед.	2021 ед.	7850 ед.	2949 ед.
Количество ТО-2 сверх плана	224 ед.	34 ед.	488 ед.	4 ед.



Боголюбова
Елена Никифоровна

Шестнадцатилетней девушкой в 1942 году по мобилизации пришла работать на склад топлива для паровозов и проработала здесь 52 года до выхода на заслуженный отдых в 1995 году. С 1945 года — дежурная по складу топлива, а с 1976-го — старшая сливщица-разливщица. Награждена в 1946 году медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне».



Кульков
Владимир Николаевич

Трудовой путь начал в 1955 году в дистанции пути. В 1975-м закончил курсы помощников машиниста, через год стал машинистом и проработал в этой должности до 1994 года. Награжден знаками ударника IX и X пятилеток, «Победитель соцсоревнования» 1973, 1974, 1976 годов. За ударную и безаварийную работу в 1991 году награжден знаком «Почетный железнодорожник».



Тычков
Виталий Дмитриевич

В депо пришел в 1974 году слесарем по ремонту электровозов. За короткий срок освоил ремонт всех серий электровозов и добился квалификации высшего разряда. С 1986 года трудится в должности мастера смены ПТОЛ. Неоднократно поощрялся руководством депо и Ярославского отделения.

Попов
Юрий Иванович



С 1976 года после окончания курсов работает помощником машиниста. С 1979-го по настоящее время — машинист электровоза. За достигнутые результаты в этой нелегкой профессии был награжден знаком «Ударник пятилетки» (1985), медалью «За трудовую доблесть» (1986), «Лауреат приза имени Героев социалистического труда Папавина и Болонина» (1988), знаком «За безаварийный пробег 1 млн. километров».

Струков
Виктор Васильевич



В депо пришел в 1960 году. Начиная работать кочегаром, помощником машиниста паровоза. С 1963 года, после окончания дортехшколы в Вологде, работал слесарем по ремонту электровозов, бригадиром смены на КП ТО-2, а с открытия в 1971 году ПТОЛ до выхода на пенсию в 2000-м — слесарем-аппаратчиком. Участник Всероссийского съезда железнодорожников 1996 года. Награжден знаком «Почетный железнодорожник».

Волошин
Павел Харитонович



Пришел в депо молодым специалистом в 1973 году на должность мастера смены, с 1976 по 1980 год работал инженером-технологом ПТО, до 1991 года работал мастером ПТОЛ. С 1991 по декабрь 2004 года работал в должности зам. главного инженера. В 2005 году перешел в депо Ярославль-Главный. Имеет ряд поощрений руководства Северной дороги.

Передовики производства конца 80-х гг.



Ю. И. Смирнов,
слесарь ПТОЛ



С. Н. Пискунов,
слесарь ПТОЛ



В. Ф. Абрамов, маши-
нист электровоза



П. В. Румянцев,
машинист тепловоза



Т. Н. Помочная,
табельщик



Н. В. Добряков, маши-
нист-инструктор



А. К. Сергеев,
электросварщик



Т. В. Рычкова,
нарядчик



В. М. Батов,
слесарь ДКМ



Помощник машиниста А. Сулов и машинист С. А. Севериков, 1989

где было установлено новое оборудование и увеличено количество посадочных мест. Самое активное участие в строительстве санитарно-бытового корпуса приняли работники пункта осмотра, стройучастка депо и цеха по ремонту оборудования. Большой вклад внесли: старший мастер К. С. Козловский, мастера П. Х. Волошин, В. М. Раздувалов, С. Н. Иовлев, Т. В. Румянцева, слесари В. Н. Фофанов, В. А. Рыков, машинисты Г. А. Курицын, В. А. Селиверстов и другие.

Одновременно в 80-е годы ведется активное строительство жилья хозяйственным способом для работников депо. Было построено и сдано три дома. Сорок шесть депожан с семьями въехали в новые квартиры.

Коллектив крановых мастерских с 1987 года начинает осваивать ремонт дизель-электрических кранов серий КДЭ и КЖДЭ, грузоподъемностью 16 и 25 тонн. Одновременно с переоснащением железных дорог современными грузоподъемными механизмами уходят в историю паровые краны.



Машинист крана Шишов Алексей Геннадьевич



Заместитель начальника депо по эксплуатации С. А. Лесников и дежурный по депо В. К. Проворов, 1993

Большой вклад в разработку технологических карт и технологии ремонта вносят мастер В. Н. Оконешников, инженер Г. А. Еремеев, слесари-электрики В. Н. Крюков, С. А. Колесов и другие.

Машинисты кранов, приписанных к депо, обеспечивают стабильную работу экипировочного хозяйства и склада топлива, параллельно оказывая помощь станции Данилов и дистанции пути, при замене стрелочных переводов и пути. В 1988 году было выгружено 25 000 тонн сырого песка (350 полувагонов) для экипировки локомотивов, 4 000 тонн угля на склад топлива, 1 500 тонн строительных грузов. Санитарно-бытовой корпус был построен без участия автокранов. Профессионалами своего дела стали машинисты кранов А. Г. Шишов и А. Л. Евграфов.

В НОВОМ СТАТУСЕ

В марте 1991 года по решению управления Северной железной дороги филиал локомотивного депо Ярославль-Главный на станции Данилов выделяется в самостоятельную структурную единицу в составе локомотивного депо Ярославль-Главный с присвоением ему наименования «Оборотное локомотивное депо Данилов».

С этого периода, не по причине переименования, а в связи с начавшимся спадом перевозок в стране, связанных с распадом СССР, в депо наступают не самые хорошие времена. В цехах вводится режим неполного рабочего времени. Чтобы сохранить подготовленный обученный контингент локомотивных бригад, невостребованный в эти годы, их переводят для работы на другие участки в депо. Прекращается прием на работу, сокращается численность работающих за счет естественной убыли. Численность работающих в депо



Мастер Е. А. Семенов и бригадир В. М. Раздувалов во время ремонта электросекции в переоборудованном цехе, 1996

в 1989 году составляла 440 человек, а к 1997 сократилась до 360 человек.

Руководство депо не идет легким путем, оно ищет заказы, чтобы сохранить рабочие места и открыть новые, не связанные с поездной работой. Так, в больших объемах ведется выпуск товаров народного потребления, оказываются услуги населению.

В течение 1992 года в цехе по ремонту оборудования создается отделение капитального ремонта электродвигателей. Одновременно ведется обучение специализированной профессии электриков цеха. К 1994 году объем капитального ремонта асинхронных электродвигателей и электродвигателей с фазным ротором мощностью до 30 киловатт со сменой обмоток достигает 60 единиц в год.

В 1993 году на Северной дороге остро встает вопрос о производстве подъемного ремонта в объеме ТР-3 электропоездов пригородного сообщения. Ранее их ремонт производился за пределами Российской Федерации. Ру-



Коллектив цеха по ремонту МВПС, выпуск первой секции

ководством дороги принимается решение организовать ремонт электропоездов в обратном депо Данилов на площадях цеха по изготовлению нестандартного оборудования. В течение 1994 года ведется реконструкция цеха, удлиняется основное здание цеха до 98 метров, пристраиваются помещения для вспомогательных участков. Далее в течение года приобретается, изготавливается своими силами и устанавливается потребное для ремонта оборудования. Устанавливается второй мостовой кран, двенадцать домкратов, моечная машина ММД-12, установка для закалки металла токами высокой частоты и другое уникальное оборудование.

Особенно большая нагрузка и ответственность в это время легла на коллективы участка по изготовлению нестандартного оборудования, крановых мастерских и цеха по ремонту оборудования. Эти люди не только занимались установкой и изготовлением оборудования, но и возведением в цехе всех инженерных коммуникаций, включающих в



Машинный зал компрессорной станции

себя электросиловые цепи, вентиляционные и отопительные системы, канализацию, водопровод и освещение.

Огромная заслуга в этом принадлежит В. Е. Голикову, курировавшему строительство и оснащение цеха по ремонту МВПС, мастеру цеха Е. А. Семенову, инженеру-технологу Л. Ю. Тимофееву, мастерам С. Н. Иовлеву, П. И. Егорову, бригадирам А. В. Васильеву, В. М. Раздувалову, слесарям А. Н. Королеву, С. Н. Позднякову и другим.

С февраля 1996 года начался ремонт электросекций. Коллективу цеха, созданному из слесарей по изготовлению нестандартного оборудования, помощников машинистов и специалистов других профессий, пришлось одновременно не только изучать и осваивать новые технологии, но и выполнять план ремонта МВПС. Через стены цеха прошли оздоровление электропоезда серий «СРЗ», «ЭР-1», «ЭР-2»,



Электрик С. И. Солодовников и бригадир А. В. Васильев производят наладку электронного оборудования.

«ЭД-2Т». Месячный план в объеме ТР-3, который работники цеха выполняли в срок и с первого предъявления, без рекламаций, составлял три вагона.

По указанию руководства Северной дороги в конце 2000 года цех работу прекратил, все оборудование цеха и коллектив были переведены во вновь созданное в 1994 году локомотивное депо Данилов на территории Даниловского завода деревообрабатывающих станков.

В 1996 году производительность компрессорной станции была не в состоянии обеспечивать сжатым воздухом все возраставшие потребности депо и предприятий железнодорожного узла.

Одновременно в локомотивном депо Череповец закрывают компрессорную станцию. Перед цехом по ремонту оборудования ставится задача отправиться в командировку



Современная унифицированная бойлерная установка



Участок химводоподготовки



Сектор постоянного тока после реконструкции. 2004 г.

для производства демонтажа компрессоров, их транспортировки в депо Данилов с дальнейшим монтажом и запуском в работу. Данная задача была выполнена в течение шести месяцев. Проведена замена устаревших компрессоров на компрессоры ХДЗК производства ГДР. Заменены силовые кабельные линии, воздухопроводы и система водяного охлаждения. Мощность компрессорной выросла с 64 кубометров в минуту до 78.

Высокий профессиональный уровень исполнения поставленной задачи показали мастер С. Н. Иовлев, слесарь А. Н. Королев, электрик С. И. Солодовников, электросварщик А. А. Артамонов.

Тепловой режим в цехах депо и железнодорожном поселке, а также технологические потребности тепла и пара обеспечивает котельная, которая в октябре 2002 года в связи со структурной организацией Северной дороги передана на баланс дистанции гражданских сооружений.



Кашников
Михаил Николаевич

С 1970 года работает помощником машиниста, с 1975 года — машинист электровоза. В 1978 году сдал на второй класс, с 1983 года — машинист первого класса. С 1988 по 1993 год работает дежурным по депо, а с 1993 по 2004 год возглавлял коллектив ПТО электровозов в должности старшего мастера. В 1980 году удостоен звания «Ударник X пятилетки», в 2001 году награжден медалью «100 лет Транссиба».

За свое тридцатилетнее пребывание в составе оборотного депо она все время совершенствовалась. В 1978 году с угольного топлива работа котлов была переведена на мазутное топливо, в 1984 году устанавливается третий котел ДКВР, в начале 90-х улучшена работа насосного хозяйства, в 1999-м установлена современная автоматика безопасности и регулирования котлов. С конца 1999 года депо проводит реконструкцию котельной: прокладывается газопровод высокого давления, расширяется здание за счет строительства пристройки, устанавливается четвертый котел ДЕВ-6,3, для резервного электроснабжения устанавливается трансформаторная станция КТПп-630, установлены модульные очистные сооружения «Каскад». Эти работы проводились под руководством мастеров Ю. М. Макарова и А. И. Панченко. Внедрение новых технологий в котельной поддерживается коллективом НГЧ-1 и сегодня.

В 2000 году Северная железная дорога ставит задачу увеличения пропускной способности главного хода для обеспечения движения длиннооставных поездов. Начинается



Слесарь В. В. Черняков за пультом управления

реконструкция станции, удлиняется ее южная и северная горловины. Для вождения таких поездов поступают трехсекционные электровозы ВЛ-11.

Разборка крана КДЭ-161 на ремонтной позиции





Евграфов
Александр Леонидович

Пришел в депо помощником машиниста крана в 1980 году, с 1981-го — машинист крана на железнодорожном ходу. С начала 2004 года в должности бригадира возглавляет коллектив комплексной бригады по ремонту кранов. За отличную работу неоднократно поощрялся руководством локомотивного депо.

Для производства технического обслуживания электровозов ВЛ-11, принято решение о удлинении сектора постоянного тока пункта технического осмотра, с полной его реконструкцией. Одновременно начинается реконструкция путей отстоя электровозов. Строительство начато в конце 2002 года, а в начале 2004 года на ремонтную позицию зашел первый электровоз ВЛ-11.

Строительство велось подрядными организациями, но вся ответственность за стройку лежала на плечах руководителей депо. Постоянно приходилось осуществлять технологический контроль, оказывать практически во всех вопросах помощь, привлекать большинство своих специалистов, так как стояла задача сдать объект в кратчайшие сроки. Поставленная задача была выполнена благодаря умелым и решительным действиям старших мастеров М. Н. Кашникова и П. Х. Волошина.

Одновременно с реконструкцией ПТОЛ проведена реконструкция склада сырого песка и ремонт склада башенного типа. Силами цеха по ремонту оборудования демонтировано отработавшее ресурс и смонтировано сов-



Сварщик
В. Л. Кузьмичев
и слесарь
А. Н. Зажигин
производят ремонт
грейфера.

ременное автоматическое устройство пескоснабжения. Процесс транспортировки сухого песка от пескосушилки до бункеров ПТОЛ осуществляет и контролирует автоматика.

С начала восьмидесятых годов Северная дорога ведет строительство и внедрение в производство погрузоч-



Обточка бандажей
колесных пар



Дежурный по депо В. К. Проворов



Машинист I класса Ф. М. Загладкин

но-разгрузочные механизированные комплексы для навалочных грузов. В связи с этим на дороге значительно уменьшилось количество кранов на железнодорожном ходу. Это отразилось и на работе крановых мастерских. План ремонта кранов поэтапно сокращался: при плане 62 единицы в 1985 году до двадцати четырех единиц в 2005 году. Сократилась и численность коллектива, некоторые должности и профессии были выведены из штата, высвобождаемые работники трудоустроены на пункт осмотра электровозов.

В 2003 году Северной дорогой принято решение на производственных площадях цеха типа «Орск», находящегося с 2001 года на консервации, установить станок по обточке бандажей колесных пар электровозов постоянного тока. Закупается станок на Рязанском станкостроительном заводе, группа работников депо едет в депо Рязань, для ознакомления с работой на данной серии станков. Монтаж сложных фундаментов, установка и пусконаладочные работы закончены, и в ноябре 2004 года на обточку



Дежурный по депо В. А. Поздняков



Машинист I кл. А. И. Рулев

встает первый электровоз. Активно участвовали во всей этой работе и приложили максимум усилий при монтаже станка инженер А. Н. Широков, слесари С. Б. Зайцев, Н. Д. Крупеников. Одновременно в цехе проведен ремонт производственных и бытовых помещений в соответствии с современным эстетическим и культурным уровнем.

ДЕПО СЕГОДНЯ

Коллектив оборотного локомотивного депо Данилов, возглавляемый с 1990 года почетным железнодорожником Козловским Константином Селиверстовичем, успешно справляется с поставленными задачами, добиваясь положительных результатов, и с уверенностью смотрит в будущее родного предприятия.

Цех эксплуатации, возглавляемый с мая 2003 года заместителем начальника депо Дойниковым Владимиром



Дежурный по депо
Е. Н. Андреев



Машинист С. В. Струков



Машинист А. С. Галаев

Сергеевичем, состоит из четырех колонн локомотивных бригад. Последняя — № 24 — создана в октябре 2005 года. На сегодня численность бригад составляет 209 человек — 120 машинистов и 89 помощников.

Из 120 машинистов 6 имеют первый класс, 33 — второй класс и 46 — третий класс. Локомотивные колонны возглавляют опытные машинисты-инструкторы Н. В. Добряков, А. А. Сергеев, О. В. Бугера, В. Н. Курочкин. Костяк цеха составляют машинисты: Ю. И. Попов, А. Ю. Васильев, А. К. Молканов, А. И. Рулев, С. В. Струков, К. Б. Белов, А. А. Белов, В. Ф. Абрамов, А. С. Галаев, А. Г. Корсаков, С. Б. Смирнов, А. Д. Серебряков, А. В. Филков, В. П. Власов, В. А. Жолобов, Ф. М. Загладкин, В. Н. Поздняков, В. В. Шушков, В. С. Иванов, Ю. С. Савин, А. Ю. Мозжухин, П. А. Суковаткин, А. П. Михалев, А. Л. Арсеньев. Среди помощников машиниста высокой квалификацией и уровнем знаний отличаются Е. В. Колпаков, В. В. Кукушкин, Е. А. Луговой, М. Н. Матвеев, Ю. Н. Иовлев, Н. В. Титов, В. А. Юрчанов, М. В. Серебров и другие, на чьи плечи ложится ответственность за

обеспечение безопасности движения и перевозки грузов.

Сегодня даниловские бригады ведут поезда на участках Данилов — Ярославль, Данилов — Александров, Данилов — Орехово-Зуево. Вес поезда составляет 6200–6500 тонн, около ста вагонов, и это в будущем не предел.

Огромную роль в организации движения и обеспечении графика локомотивными бригадами сыграли старший нарядчик Круглова Вера Васильевна, дежурные по депо В. К. Проворов, В. А. Поздняков, Е. Н. Андреев, С. Н. Соколов, нарядчики Т. Ю. Андрианова, Ю. Д. Волошина, Т. А. Рычагова, В. И. Хлюстова. Качество предрейсового медицинского осмотра обеспечивает коллектив дежурных фельдшеров, возглавляемый старшим фельдшером Румянцевой Галиной Николаевной.

Коллектив пункта технического осмотра локомотивов, состоящий в основном из слесарей по ремонту электровазозов насчитывает 70 человек. Работа организована в четыре смены. Пунктом осмотра руководит молодой, перспективный старший мастер Кузнецов Владимир Геннадьевич. За его плечами эксплуатационная работа в качестве машиниста



Машинист А. К. Молканов



Машинист А. Ю. Васильев



Машинист А. Г. Корсаков



Коллектив машинистов-инструкторов.
Слева направо: нижний ряд — Н. В. Добряков, О. В. Бугера, В. М. Чигаркин;
верхний ряд — А. А. Сергеев, В. Н. Курочкин

электровоза и тепловоза, сегодня он познает ремонт. Большую опору в этом труде ему составляет коллектив сменных мастеров в лице С. Н. Маликова, В. В. Куракина, В. Д. Тычкова, А. Н. Ремизова.

Качество ремонта обеспечено, когда на осмотре такие профессионалы-слесари, как С. Н. Пискунов, М. В. Шашлов, А. В. Смирнов, В. В. Шахов, В. И. Юрчанов, В. С. Фофанов,

Показатели работы ПТОЛ за 2005 год

Серия электровоза	ВЛ-10	ВЛ-11	ВЛ-60	ВЛ-80	ЧС-7, ЧС-4
Количество плановых ТО-2	1296 ед.	1016 ед.	1929 ед.	3922 ед.	1294 ед.
Количество ТО-2 сверх плана	331 ед.	572 ед.	43 ед.	1059 ед.	2 ед.

С. А. Кутузов, Е. А. Сизов, С. М. Харунов, А. К. Казанский, электромеханики В. В. Кузьман, В. М. Серяков, А. Н. Никулин. Не отстает от них и молодежь, которую не пугает сложность ремонта, ответственность за сделанное, технологическая дисциплина и необходимость самоконтроля. Это новое поколение депо-чан, среди которых А. Бражников, А. В. Побляхин, А. Г. Брусницын, электромеханик Л. В. Кузнецов. Отлично трудятся песконаборщики Н. Д. Кудрявцева, Н. П. Виноградова, Т. В. Островская.

Мастерские по ремонту кранов на железнодорожном ходу и цех по обточке колесных пар успешно справляются с поставленными перед ними задачами. Более 10 лет этот участок возглавляет опытный мастер Егоров Павел Иванович. Его главные помощники — бригадир комплексной бригады по ремонту кранов А. Л. Евграфов и бригадир участка обточки колесных пар А. Ф. Шулепин. Основной костяк ремонтников здесь составляют: токарь О. А. Шевченко, слесари С. А. Смирнов, Н. А. Политиков, П. В. Шевелев, В. А. Земляков, электрик М. А. Петров, дефектоскопист О. В. Сергеева и другие.



Пост управления
дежурного по депо.
Нарядчик Ю. Д. Волошина



Мастер смены С. Н. Маликов



Слесарь А. В. Смирнов
проводит ТО оборудования
в кабине машиниста.



Пункт технического осмотра локомотивов



Коллектив смены № 4 пункта осмотра электровозов



В. В. Куракин,
мастер смены ПТОЛ



А. К. Казанский,
слесарь по ремонту ПС

Недавно созданный участок по обточке колесных пар постоянно набирает обороты. Обточка производится в три смены. За 2005 год оздоровление получили 152 электровоза, обточено 914 колесных пар. Кроме ВЛ-10, ВЛ-11 приписки локомотивного депо Ярославль-Главный все чаще стали появляться электровозы с Московской дороги приписки Орехово-Зуево. Высокое качество обработки колесных пар обеспечивают токари-бандажники А. Н. Веретенников, С. Ф. Рябинкин, В. И. Каблуков, Д. И. Экономов и другие.

Освоение нового технологического оборудования и исправную его работу обеспечивает в депо цех по ремонту оборудования. Сложное станочное, подъемно-транспортное, компрессионное, экипировочное и другое оборудование, электрохозяйство, все инженерные коммуникации постоянно требуют систематического обслуживания и качественного ремонта. Работу этого цеха, которую возглавляет



Крановые мастерские – здание-юбиляр



Коллектив дорожных крановых мастерских



Участок по обточке колесных пар



Коллектив цеха по ремонту технологического оборудования



Шулепин
Анатолий Федорович

Трудится в депо с 1985 года слесарем по ремонту электровозов. Достигнув уровня специалиста высшего класса, в 2004 году возглавил ответственный участок по обточке колесных пар в должности бригадира.

на протяжении двадцати лет опытный мастер Иовлев Сергей Николаевич, невозможно представить без высококвалифицированных специалистов, для которых не существует такого оборудования, которое нельзя отремонтировать качественно и в срок. Это бригадир цеха А. В. Васильев, электрики С. И. Солодовников, А. П. Цыпушкин, слесари С. Н. Поздняков, С. В. Румянцев, С. Б. Зайцев, сварщик В. В. Мошков, токарь В. В. Карплюк и другие. Благодаря высокому профессионализму этого коллектива сегодня устойчиво работает не только общепромышленное оборудование, но и современное с электронной системой управления, а это автоматическое управление компрессоров, автоматика пескоснабжения, электронное управление станка РТ-908 и другое оборудование, поступающее в депо.

На счету коллектива цеха с 1990 года более семидесяти рационализаторских предложений, которые практически все внедрены в производство, более сорока из них на счету мастера цеха С. Н. Иовлева, в том числе модернизация оборудования и приспособления, облегчающие труд рабочих,



Н. Хрусталева и И. Губкина,
сливщицы-разливщицы



С. Н. Поздняков,
слесарь-ремонтник

и устройства, ускоряющие технологический процесс. Большинство из них приносит депо и железной дороге значительный экономический эффект.

На ответственном посту, добиваясь высоких производственных показателей, трудится коллектив женщин компрессорной станции. В любых погодных условиях обеспечиваются потребности в сжатом воздухе технологического процесса экипировочного хозяйства, пункта осмотра электровозов и обдува стрелочных переводов станции. Оборудование содержится в исправном состоянии, и его эстетическое состояние соответствует уровню сегодняшнего дня.

Устойчиво работает сегодня коллектив экипировочного хозяйства, возглавляемый мастером О. Н. Жаворонковым, — за летний период проведена выгрузка 10 000 тонн сырого песка. Высокой производительности при сушке песка и создании его запаса добились машинисты пескоподающей установки З. А. Уткина, Е. П. Лебедева, Р. А. Виноградова, Г. А. Румянцева.



Машинисты компрессорной.
Слева направо: первый ряд — И. П. Сизова, Г. А. Иванова, В. М. Шарапова,
Т. А. Горчагова, Н. Л. Степанова; второй ряд — мастер С. Н. Иовлев, слесарь
А. В. Чугунов

Экипировочное хозяйство — пескосушилка



В напряженном режиме работает склад топлива. Здесь производится слив мазута для котельной, топлива и ГСМ для снабжения маневровых тепловозов депо, путейской техники и автотранспорта. В отличном состоянии находятся и все стрелочные переводы склада топлива. Этот ответственный участок не дает сбоев благодаря двум сливщицам Хрустальной Наталье и Губкиной Ирине.

Два дома отдыха локомотивных бригад на протяжении ста лет создают уютную обстановку для локомотивных бригад в период межрейсового отдыха. Они оборудованы раздевалками, душевыми, кухней со столовой, комнатами для сна, залами для отдыха и комнатой для занятий на тренажерах. Рассчитаны они на 56 мест. Здесь отдыхают перед поездками поездные бригады локомотивных депо: Москва-3-Пассажирская, Вологда, Буй, Ярославль, Киров, Шарья, Череповец и Данилов. За 2005 год прошли через дома отдыха 29 346 человек, работающих в грузовом движении, и 14 827 человек, работающих в пассажирском движении. Нормальные условия для отдыха

Зал для отдыха бригад в пассажирском доме отдыха





Коллектив домов отдыха

и исполнение графика явки локомотивных бригад обеспечивают дежурные домов отдыха. На высоком уровне исполняют свои должностные обязанности Т. П. Жирнова, Л. В. Мерзлякова, С. П. Комарова, Т. Арефьева и другие.

Для того чтобы выдерживались высокие требования санитарных правил, при домах отдыха работает прачечная, где установлены три стиральные машины, три сушильные, центрифуги и гладильный пресс. В год стиральщицами обрабатывается около 70 тонн сухого белья.

Стабильность и качество работы этого женского коллектива во многом зависят от умелых действий его руководителя Кашниковой Маргариты Васильевны.

Опытные специалисты сегодня трудятся на ответственном участке — в отделе кадров и бухгалтерии депо. Своевременное предоставление финансовых отчетов, обеспечение работников депо спецодеждой, спецжирами, проездными документами и многое другое — заслуга этого женского коллектива.



Слева направо: верхний ряд — Т. Н. Помочная, Т. А. Хребтова;
нижний ряд — Т. С. Ливерцева, Н. Е. Изаряну, Н. М. Бугера



Слева направо: старший кладовщик В. В. Андрианова, бригадир
А. Л. Арсеньев, кладовщик Л. П. Равицкая

Руководящий состав и инженерно-технические



К. С. Козловский,
начальник депо
Данилов



В. С. Дойников,
зам. начальника по
эксплуатации



А. Н. Широков,
старший мастер



П. И. Егоров,
мастер



А. А. Куликова,
инженер



В. В. Круглова,
инженер

Стабильно работает склад депо, обеспечивая необходимыми в технологическом процессе запасными частями, материалами и оборудованием, с картотечкой в более тысячи наименований.

В депо трудятся замечательные инженеры и специалисты. Небольшую группу ИТР, которая поставленные перед ней задачи исполняет с высоким профессионализмом, возглавляет старший мастер Широков Алексей Николаевич. Пример ответственного отношения к делу

работники оборотного депо Данилов, 2006 г.



В. Г. Кузнецов,
старший мастер



Н. М. Бугера,
старший бухгалтер



С. Н. Иовлев,
мастер



И. А. Кузнецова,
инженер



Д. В. Козлов,
технолог



М. В. Кашникова,
заведующая ДО

подает инженер по труду Куликова Ангелина Александровна. Ответственный участок работы лежит на плечах инженера по охране труда Кузнецовой Ирины Анатольевны. Значительный вклад в стабильную работу депо вносят старший нарядчик В. В. Круглова, инженер цеха эксплуатации В. М. Чигаркин, бригадир по снабжению А. Л. Арсеньев, инженер-технолог крановых мастерских Д. В. Козлов. Обязанности механика, технолога, теп-

лотехника, энергетика, инженера по оборудованию дополнительно к своим обязанностям исполняют мастера П. И. Егоров и С. Н. Иовлев. Эффективная работа депо во многом зависит от слаженных действий этих инженеров и специалистов.

С НАДЕЖДОЙ — В БУДУЩЕЕ!

На рубеже столетия службой локомотивного хозяйства Северной железной дороги и Ярославским отделением перед депо поставлены очередные задачи. Одна из основных — освоение обточкой бандажей колесных пар электровозов серии ВЛ-60 и ВЛ-80 Вологодского отделения Северной железной дороги. Рассматривается вопрос проектирования и строительства дома отдыха локомотивных бригад современного типа на 120 мест. На очереди полномасштабная реконструкция компрессорной станции с выходом на проектную производительность 125 м³/час, с заменой компрессоров водяного охлаждения на компрессоры с воздушным охлаждением нового поколения и последующей компьютеризацией процесса управления.

Возрастающие перевозки и увеличение количества бригад, работающих на новых тяговых плечах, позволяют наращивать контингент локомотивных бригад, а это новые рабочие места для жителей города.

ОАО «РЖД» идет по пути полномасштабного технического прогресса. В ближайшие годы начнется обновление локомотивного парка. На смену электровозам ВЛ-10 и ВЛ-11 придут более мощные 2ЭС4К постоянного тока.

Коллективу ремонтников пункта осмотра электровозов придется изучать устройство и осваивать ремонт новых электровозов не только постоянного тока, но и переменного

тока ПЭ-1, 2ЭС5К и других модификаций, которые со временем вытеснят ВЛ60 и ВЛ80.

Для этого потребуются специалисты. Сегодня высшее специальное железнодорожное образование в депо имеют немногие: начальник депо К. С. Козловский, старший мастер А. Н. Широков, мастер С. Н. Иовлев. Для того чтобы знать сложное оборудование, разбираться в современной электронике, уметь работать с людьми, все мастера и машинисты-инструкторы должны иметь высшее профессиональное образование. Этого требует жизнь, и депо справляется с поставленной задачей. В железнодорожных вузах заочно, без отрыва от производства, обучаются старший мастер В. Г. Кузнецов, инженер Д. В. Козлов, машинисты С. А. Ефимов, А. В. Дойников, помощник машиниста Е. В. Косарев, слесари по осмотру электровозов А. А. Бражников, А. П. Волошин. Многие деповчане обучаются без отрыва от производства в Вологодском железнодорожном техникуме.

История депо очередной раз показывает, что главное звено в развитии предприятия — это человек. Все, чего добился сегодня и добьется в будущем коллектив депо, — это плод труда нескольких поколений деповчан.

Нынешнее поколение идет в будущее с надеждой и уверенностью в своих силах и даже в самые сложные периоды для предприятия — держит марку депо Данилов.

И сегодня мы уверены, что будущее поколение деповчан продолжит славные трудовые традиции коллектива и обогатит историю депо новыми победами в труде и техническими достижениями.





ЧАСТЬ ВТОРАЯ **ЧЕСТЬ ПО ТРУДУ**



В каждом коллективе есть люди, без которых его невозможно представить. В депо трудились и трудятся десятки династий. Династии в три и четыре поколения на сегодня не редкость в оборотном депо Данилов. Славил депо в разное время династии Кукушкиных, Родниных, Соколовских, Быковых, Городниковых, Булыгиных, Раздуваловых, Проворовых, Груздевых, Лесниковых, Кузьмичевых, Сергеевых и другие.

ДИНАСТИЯ КУКУШКИНЫХ

В 1916 году пришел в паровозное депо Данилов шестнадцатилетний юноша Василий Кукушкин заниматься на работу учеником слесаря. Три года овладевал специальностью слесаря по ремонту паровозов и в 1919 году стал



Василий Петрович



Федор Петрович



Сергей Петрович

помощником машиниста паровоза. Слушая рассказы сына Василия о железной дороге, его отец Петр Лаврентьевич в 1919 году в возрасте 47 лет тоже решил стать железнодорожником и устроился в депо стрелочником, а далее старшим стрелочником и проработал на этой должности до 1937 года. Пришли на железную дорогу и братья Василия: Иван, Федор, Михаил, Сергей. Иван Петрович работает с 1919 по 1921 год курьером политкомиссара железнодорожного узла Данилов, после этого уходит добровольцем в Красную Армию. Всю свою жизнь работал в депо Федор Петрович: начинал в 1922 году кочегаром и помощником машиниста паровоза, а с 1934 по 1959 год — в должности машиниста паровоза. Михаил Петрович пришел в депо в 1923 году на должность паровозного кочегара, но, так как имел стремление стать ремонтником, перешел работать вагонным мастером в Даниловский вагонный участок. В первые дни войны ушел добровольцем в Красную Армию, воевал в Ярославской коммунистической дивизии, погиб на фронте в 1942 году. Сергей Петрович в возрасте девятнадцати лет пришел в депо кочегаром паровоза. Проработав год, был призван в Красную Армию, и с 1939 по 1948 год участвовал в трех войнах. Вернувшись с военной службы, работал помощником машиниста и с 1952 года машинистом паровоза до закрытия паровозного депо Данилов.

Василий Петрович, отработав семь лет в должности помощника машиниста, окончил курсы машинистов и с 1926 до выхода на пенсию в 1956 году водил поезда за правым крылом паровоза в должности старшего машиниста. Принимал участие в боевых действиях 1918 года при подавлении белогвардейского мятежа в Ярославле. Будучи ветераном революции и Гражданской войны, во время Великой Отечественной войны водил поезда к линии фронта. Его трудовые подвиги отмечены рядом государственных наград, в том числе орденами Ленина, Октябрьской Революции, медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне». В 1949 году удостоен звания «Почетный железнодорожник».

Внуки Петра Лаврентьевича — Анатолий Федорович, Тамара Федоровна и Борис Федорович — работали на железнодорожном транспорте, продолжая традиции отца и деда. Анатолий посвятил трудовую жизнь дистанции связи, Тамара до выхода на пенсию работала начальником почтового отделения станции Данилов, Борис — машинистом паровоза.

ЖИЗНЬ, ДОСТОЙНАЯ УВАЖЕНИЯ

Галактион Николаевич Роднин 1850 года рождения работал кондуктором на железной дороге в Вологде с 1885 года. В 1908 году службой тяги переведен в паровозное депо Данилов. В 1912-м по инвалидности перешел на склад топлива рабочим, где и проработал до 1925 года. Все пятеро его сыновей стали железнодорожниками и все как один начинали свою трудовую деятельность в паровозном депо Данилов.

Старший сын Анатолий работал в депо с 1908 года слесарем, погиб в 1911 году.

Сын Николай начал трудовой путь в 1909 году слесарем. С 1915 по 1918 год участвовал в военных действиях Первой мировой войны. Вернувшись с войны, пришел в депо слеса-



Галактион Николаевич



Павел Галактионович



Павел Васильевич

рем. В 1919 году вступил в партию большевиков, был выдвинут от депо на профсоюзную работу, потом командирован в отдел рабочего снабжения станции Ярославль-Московский. Избирался секретарем узловой партийной организации.

Сын Василий в возрасте шестнадцати лет в 1914 году пришел в паровозное депо слесарем и проработал в этой должности до 1934 года.

Сын Владимир пришел работать в депо в 1916 году, где проработал слесарем по ремонту паровозов до 1933 года. В 1933 по призыву партии, уехал работать на Дальневосточную железную дорогу.

Младший сын Павел начал свою трудовую биографию с Вологодского паровозоремонтного завода в 1925 году. Прошел путь от кочегара до машиниста паровоза в депо Ярославль-Московский. Но родным для Павла стало паровозное депо Данилов, где он с 1930 до ухода на пенсию в 1960 году работал машинистом паровоза. Принимал активное участие в стахановско-кривоносовском движении среди паровозных бригад. За ударную работу награжден орденом Ленина.

Трое внуков Галактиона Николаевича продолжили семейную традицию. Роднин Юрий Павлович в 1950 году в возрасте семнадцати лет пришел в депо слесарем, как активист комсомольской организации депо в 1956 году по призыву комсомола уехал на шахты Донбасса. Внук Карельский Владимир Васи-

льевич, отработав в депо слесарем шесть лет, уехал в 1956 году по призыву комсомола на Урал.

Остался верен паровозному депо Данилов внук Павел. Роднин Павел Васильевич пришел в депо в 1940 году учеником токаря. В 1941 году восемнадцати лет добровольцем ушел на фронт. После окончания Великой Отечественной войны в 1946 году вернулся в родное депо и стал работать сначала кочегаром, далее помощником машиниста. Получив права на управление в 1950 году, работал машинистом паровоза до 1970 года. До 1979 года трудился в должности дежурного по депо. Выйдя на пенсию, активно занимался общественной работой.

ПРОФЕССИЯ – ВОДИТЬ ПОЕЗДА

Павел Михайлович в восемнадцать лет в 1924 году пришел кочегаром в депо, далее работал помощником машиниста и с 1934 до ухода на заслуженный отдых в 1962 году — паровозным машинистом.

Василий Михайлович



Павел Михайлович



По стопам старшего брата пришел работать в депо слесарем Василий Михайлович в 1928 году. Закончил курсы помощников машиниста, затем курсы машиниста и с 1935 до выхода на пенсию в 1965 году работал паровозным машинистом.

Сын Павла Михайловича Владимир работал в депо с 1947 года слесарем-автоматчиком, потом помощником машиниста, а с 1958 до закрытия депо в 1962 году машинистом. Переведен машинистом в депо Иваново. Второй сын Анатолий Павлович долгое время работал в депо электриком.

Сегодня продолжает трудовую династию внук Павла Михайловича Михаил Берсенов, работает в депо с 1988 года помощником и с 1993-го машинистом тепловоза.

ДИНАСТИЯ ПРОДОЛЖАЕТСЯ

Кузьмичев Петр Михайлович с 1931 года работал путевым обходчиком, жена его Екатерина Дмитриевна — дежурной на железнодорожном переезде.

Старший сын в семье Владимир с детства знал, что из себя представляет железная дорога. Приходя к матери на работу, видел, как все пропускающие поезд на переезде восхищались мощностью, силой и грациозностью локомотива, ведущего состав. После окончания школы перед ним не стоял выбор, куда идти работать. Только в паровозное депо! В 1952 году начал со слесаря по ремонту паровозов. Отслужив в армии, вернулся сюда же. До закрытия в 1962 году депо трудился кочегаром, помощником машиниста паровоза. С приходом электровозов переучился на помощника машиниста электровоза и проработал в этой должности до выхода на заслуженный отдых в 1997 году.

Младший брат Владимира Павел после службы в армии в 1978 году пришел работать в депо слесарем, выучился



Кузьмичев
Павел Петрович



Кузьмичев
Владимир Петрович

на помощника машиниста. После окончания курсов в 1980 году по сегодняшний день работает машинистом электровоза.

Сестра Владимира и Павла Нина Петровна более двадцати лет работает на пункте осмотра электровозов экипировщицей.

Оба сына Владимира Петровича пришли в депо по стопам отца. Старший Сергей начинал в депо в 1978 году с ученика слесаря. После службы в армии закончил курсы на помощника машиниста, а с 1984 года работает машинистом электровоза.



Кузьмичев
Андрей Владимирович

Младший Андрей работает в депо с 1987 года помощником машиниста. После окончания дортехшколы в 1989 году по настоящее время трудится машинистом электровоза.

Старший сын Павла Сергей после окончания железнодорожного техникума тоже пришел работать в депо. С 2000 года он трудится электромехаником на ПТОЛ, производит ремонт и наладку приборов сигнализации и связи, установленных на электровозе.

На железнодорожном транспорте сегодня трудятся и второй сын Павла Владимир и сын Сергея Максим.

ПОТОМСТВЕННЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК

С образованием паровозного депо Данилов в 1906 году начал свой трудовой путь рабочего двадцативосьмилетний Сергеев Дмитрий Никитич. Проработал в депо до 1930 года слесарем по ремонту паровозов.

По стопам отца в депо пришли трое его сыновей. Борис и Анатолий работали кочегарами, помощниками машиниста и паровозными машинистами.

Младший Константин решил продолжить дело отца и начал свой путь с ученика слесаря в 1942 году. Отслужив в рядах Красной Армии с 1943 по 1946 год, он вернулся в родное депо и стал кочегаром. С 1947 до 1956 года работал помощником машиниста. По состоянию здоровья до 1962 года был дежурным кочегаром, а до выхода на пенсию в 1985 трудился слесарем по ремонту кранов на железнодорожном ходу.

Работая в комплексной бригаде, всегда был одним из первых, кто выполнял сменные нормы и месячный план. За добросовестное выполнение социалистических обязательств в 1979 году занесен в Книгу почета. Константин Дмитриевич всегда был одним из организаторов общественной и спор-



Сергеев
Константин Дмитриевич



Сергеев
Александр Анатольевич

тивной жизни коллектива. Сегодня в свои восемьдесят он не только продолжает заниматься лыжными прогулками, но и возглавляет совет ветеранов депо.

Анатолий, сын Константина Дмитриевича, после службы в армии пришел работать в депо в 1969 году электро-сварщиком цеха по ремонту оборудования, потом перешел электрогазосварщиком по ремонту кранов. За свою трудовую деятельность не раз добивался высоких результатов, за что ему был присвоен высший разряд. В 2003 году вышел на пенсию.

Александр Анатольевич, внук Константина Дмитриевича, пришел в депо после окончания училища помощником машиниста электровоза в 1990 году. Через пять лет после окончания курсов стал работать машинистом электровоза. Освоил вождение тяжеловесных поездов на участке Данилов – Орехово-Зуево. Участь в Вологодском техникуме железнодорожного транспорта, одновременно сдает экзамены

на 2-й класс машиниста. В 2002 году руководство депо, оценив его высокое мастерство, творческую активность, организаторские способности и умение найти контакт с людьми, выдвигает его на должность машиниста-инструктора. Сегодня в свои тридцать с небольшим лет он хороший наставник и воспитатель молодого поколения машинистов. Возглавляемая им колонна неоднократно занимала призовые места в соревновании.

ЕГО БОЛЬШАЯ ЖИЗНЬ

Голиков Виктор Евгеньевич. Большинство с ним лично не знакомы, но почти все работники двух депо: оборотного локомотивного депо Данилов — филиала локомотивного депо Ярославль-Главный и локомотивного депо Данилов, созданного на базе Даниловского завода деревообрабатывающих станков, — слышали об этом замечательном человеке.

Виктор Евгеньевич родился в деревне Воронино, близ села Середы Даниловского района. Окончив железнодорожный институт, в начале пятидесятых пришел работать в локомотивное депо Ярославль-Главный. В 1967 году возглавил его в должности начальника депо и проработал на этом посту до 1976 года.

В период работы начальником депо Ярославль-Главный на его плечи легло развитие филиала депо в Данилове. Под его неусыпным оком велось строительство с 1968 по 1972 год пункта технического осмотра электровазов, экипировочного хозяйства, компрессорной, котельной — всех основных объектов, которые на сегодня являются составляющей базой оборотного депо Данилов. В течение всего срока строительства он еженедельно приезжал проверить ход работ из Ярославля в Данилов. Он же явился инициатором создания



Голиков Виктор Евгеньевич

цеха эксплуатации в Данилове, и в декабре 1975 года даниловские электровазные бригады повели поезда. Это был новатор производства, способный вдохновить коллектив на любые благие дела.

В 1976 году Виктора Евгеньевича как отличного организатора переводят на работу в службу локомотивного хозяйства Северной железной дороги, где он за короткий период становится начальником службы. С этой должности в 1990 году Виктор Евгеньевич ушел на заслуженный отдых, получив статус персонального пенсионера города Ярославля.

Наделенному организаторскими и творческими способностями Виктору Евгеньевичу не сиделось дома. В это время железная дорога переживала сложное время. После

распада СССР нужно было организовывать ремонт электропоездов у себя в России. В эти трудные дни в управлении Северной дороги вновь появляется В. Е. Голиков, и Северная железная дорога поручает ему возглавить организацию ремонта электропоездов на Ярославском отделении.

В 1994 году в оборотное депо Данилов приезжает уважаемый, хорошо знакомый бывший начальник службы локомотивного хозяйства и бывший руководитель депо. Входит в кабинет начальника оборотного депо К. С. Козловского и так по-дружески:

— Селиверстыч, пойдем прогуляемся по твоим цехам.

Войдя в цех по изготовлению нестандартного оборудования и оглядев его размеры, В. Е. Голиков сказал:

— Здесь будем делать ТР-3 нашим электропоездам.

И работа закипела. За год провели строительные работы, удлиннили здание с 40 до 96 метров, пристроили все необходимые участки: моечное, автоматное, роликовое отделения и санитарно-бытовые помещения. Еще год потребовался, чтобы смонтировать все инженерные коммуникации, установить необходимое оборудование, провести пусконаладочные работы.

В этой стройке приняли участие практически все работники депо. Для строительного участка крановых, цеха по ремонту оборудования и работников бывшего цеха по изготовлению нестандартного оборудования этот участок был местом дислокации. Виктор Евгеньевич практически ежедневно приезжал из Ярославля на строительный объект. Своей энергией и энтузиазмом он заряжал всех — от начальника депо до каменщика и слесаря.

И в 1996 году на ремонтные позиции зашла первая электричка для производства подъемочного ремонта ТР-3.

Параллельно с организацией ремонта электропоездов в оборотном депо Данилов В. Е. Голиков убеждал руководство Северной дороги выкупить пустующие цеха Данилов-

ского завода деревообрабатывающих станков для организации ремонта электричек в более широком масштабе. Руководство дороги, видя перспективы предприятия и энтузиазм В. Е. Голикова, организует в 1994 году на базе завода ТОО «Электропоезд». Четыре года возглавлял ТОО с последующим его статусом «Локомотивное депо Данилов» Виктор Евгеньевич. Сегодня это предприятие высокой культуры, оснащенное сверхсовременным оборудованием, производит ремонт электропоездов Ярославского и Вологодского отделений Северной железной дороги.

Вот такой он, Виктор Евгеньевич Голиков.





ЧАСТЬ ТРЕТЬЯ

В МИНУТЫ ВДОХНОВЕНИЯ



На протяжении всего времени существования депо самой активной частью трудового коллектива была молодежь. Это она первой влилась в стахановское движение, первой взяла оружие для защиты Родины от врага, первой откликнулась на призыв правительства о восстановлении народного хозяйства. В разные годы молодые работники депо, по призыву партии и комсомола, уезжали на комсомольские стройки страны. Молодые деповчане во все времена защищали честь депо не только на трудовой вахте, но и в общественной жизни.

В период существования Советского Союза железнодорожники считали своим долгом помочь труженикам села. Коллектив депо в 70-е и 80-е годы шествовал над совхозом «Марьино». В страдную пору в совхозе находилось ежедневно 20–25 рабочих, инженеров и служащих депо. Помогали и в строительстве объектов сельского хозяйства. С 1990 по 1995 год деповчане помогали совхозу «Луч».

Важное значение придавалось организации досуга. Регулярно проводились вечера отдыха, творческие вечера, ра-



Бригада работников депо, совхоз «Марьино», 1980

ботали кружки самодеятельности. Работники депо играли в народном театре при клубе имени Ленина, где становились самодеятельными артистами. Активное участие принимали в районных смотрах-конкурсах художественной самодеятельности.

Духовой оркестр железнодорожного узла, 1928



В 90-е годы практически на всех городских праздниках выходил на сцену самобытный ансамбль песни и пляски «Залинейные девчата». Хотя самым молодым участникам было за шестьдесят, душой они были молодыми. Гармонист бывший машинист А. Завьялов, запевала Е. Н. Боголюбова и другие всегда уходили со сцены под аплодисменты.

В середине 80-х по инициативе комсомольцев района проходили районные игры Клуба веселых и находчивых, в которых участвовали десять команд, представляющих коллективы предприятий района. Железнодорожники выставили две команды, от станции Данилов и от депо. Обе команды вышли в финал, победу одержали деповчане.

Много внимания в депо уделялось и уделяется спорту. Лозунг «В здоровом теле — здоровый дух!» актуален во все времена. Спортивные команды депо участвовали в районных, областных чемпионатах, а также в спортивных состязаниях работников Ярославского отделения и Северной же-

Команда депо — победитель игр КВН, 1988.

Слева направо: С. В. Струков, А. Ю. Васильев, В. С. Иванов, Ю. Вихарев, В. В. Круглова, А. Гурьев, А. Семенов, М. Гурьева, В. Иванов, А. Арсеньев, А. И. Рулёв





Футбольная команда депо, 1928

лезной дороги. Самыми массовыми секциями в депо были и есть футбольная и волейбольная.

Футбольную команду паровозного депо Данилов с 1927 по 1936 год уважали соперники — железнодорожники Ярославля, Вологды, Буя и ряда других городов Северной магистрали. На соревнованиях по футболу среди предприятий Северной железной дороги команда входила в первую тройку призеров.

Футбольные традиции продолжает нести и поколение восьмидесятых. С середины 80-х до середины 90-х футбольная команда депо «Локомотив» неоднократно занимала призовые места на первенствах по футболу Даниловского района. Проводила товарищеские встречи с командами Ярославля, Костромы, Углича, Рыбинска.

После войны вновь стали проводиться чемпионаты района, области и среди железнодорожников по массовым видам спорта. В начале 50-х годов на территории депо рабочими была возведена волейбольная площадка для тренировок волейболистов. С середины 70-х волейбольная команда депо



Футбольная команда депо, 1988

неоднократно становилась победителем среди волейболистов города Данилова и команд Ярославского отделения Северной дороги. С 2000 года по настоящее время команда депо является призером по волейболу Даниловского района.

Многие работники депо добиваются высоких спортивных результатов. Машинист электровоза 3-го класса Савин Юрий Станиславович является кандидатом в мастера спорта по лет-

Волейбольная команда депо, первенство района, 2005





Слева направо:
Ю. С. Савин,
Ю. К. Косульников

нему полиатлону. С середины 90-х по настоящее время он активный участник соревнований по лыжным гонкам, кроссам, гиревому спорту. В 2000 году участвовал в юбилейном полумарафоне «Человек – Космос» в г. Королеве, где пришел на финиш сороковым из более чем шестиста участников.

Юрий Савин в легкоатлетическом кроссе среди работников Северной дороги в г. Сыктывкаре в 2005 году занял первое место. В спорте он отстаивает не только спортивную

Финиширует Ю. Савин.



честь депо, но и Ярославского отделения и Северной железной дороги.

Косульников Юрий Константинович работает в депо с 1973 года слесарем, а с 1980 года — машинистом электровоза. Хотя ему за пятьдесят, но со спортом расставаться не желает. За его плечами двенадцать полумарафонов в городах Москве, Королеве, Петербурге, Ярославле, такие, как Международный московский марафон мира, «Человек – Космос», «Дорога жизни», «Белые ночи». Имея первый разряд по лыжам, он активный участник соревнований по зимнему полиатлону. В проводимых соревнованиях по этому виду спорта на Ярославском отделении в 2004 году занял второе место.

Участвуют сегодня работники депо и в других видах спорта, таких, как настольный теннис, плавание, шахматы. Самое активное участие железнодорожники принимают в зимних и летних спартакиадах, проводимых в районе и на железнодорожном узле.

Машиниста В. Ф. Абрамова, токаря В. В. Карплюка, слесаря В. А. Шахова знают и уважают участники соревнований по настольному теннису Даниловского района и Ярославского отделения Северной дороги.

Проводимая физкультурно-спортивная работа в депо не остается незамеченной со стороны руководства дороги и района. В 1968 году за успехи в развитии спорта на железнодорожном транспорте коллектив депо награжден большой медалью «Лучшей физкультурной организации» ДСО «Локомотив». В 1999 году за развитие спорта в районе спорткомитет депо награжден Почетной грамотой администрации округа. В 2001 году спорткомитет депо за активную работу по внедрению массовой физической культуры награжден Почетной грамотой ФСО «Локомотив».



ГЛАВА ЧЕТВЕРТАЯ **ПРОФСОЮЗ: РАБОТАТЬ НА БЛАГО**



Первые профсоюзные ячейки в паровозном депо Данилов появились практически с открытием депо. Они находились на нелегальном положении, преследовались местной уездной жандармерией. Официально и открыто профсоюзная организация депо Данилов заявила о своем существовании в феврале 1917 года. Первым ее председателем был избран токарь депо Иван Косарев, бывший рабочий Путиловского завода в Петербурге.

Профсоюзная организация крепла из года в год. Она стояла во главе многих славных дел: стахановского движения, в тяжелые годы Великой Отечественной, в период восстановления разрушенного хозяйства и социалистического соревнования. Через всю историю паровозного депо Данилов профсоюз с честью пронес традицию сплоченности своих рядов и единства действий в интересах обеспечения защищенности каждого члена профсоюза.

И сегодня в новых экономических условиях профсоюзная организация не растеряла своего состава. Членство работни-



Арсеньева
Татьяна Константиновна

ков депо в профсоюзной организации сегодня составляет около 90 процентов.

С августа 1989 года возглавляет профсоюзную организацию депо, состоящую из восьми профсоюзных групп, освобожденный председатель комитета Арсеньева Татьяна Константиновна. За системный подход в работе и ответственное отношение к своему делу на конференции в 2005 году Т. К. Арсеньева была избрана председателем комитета профсоюза в пятый раз.

В работе профсоюзного комитета отражается как в зеркале защита прав и интересов членов профсоюза. Регулярно осуществляется контроль за соблюдением трудового законодательства работодателями, выполнением пунктов коллективного договора, требований охраны труда и ряда других соглашений. Каждый работник депо получит в профкоме грамотную консультацию в трудовых спорах, в вопросах социального и пенсионного обеспечения, в жилищных вопросах и других жизненных ситуациях. К нуждающимся в материальной поддержке всегда отнесутся с пониманием. Материальная помощь в 2005 году оказана работникам депо на сумму 58 000 рублей.

Профком депо держит под контролем мероприятия, направленные на социальную поддержку ветеранов. Выплачиваются единовременные денежные поощрения к праздничным и юбилейным датам. К Дню Победы и Дню пожилого человека профком организует праздни-



Встреча ветеранов депо, посвященная Дню Победы, 2005

ные мероприятия для неработающих ветеранов войны и труда.

Выйдя на заслуженный отдых, большинство работников не забывают родное предприятие. Всегда готовы помочь и словом и делом и в трудную минуту подставить свое плечо.

На профсоюзной организации лежит и лечебно-оздоровительная работа с работниками депо и членами их семей. Богатой лечебной базой, современным оборудованием, формами многофункционального лечения располагает сегодня ОАО «Российские железные дороги». Работники депо ежегодно обеспечиваются путевками в лечебно-оздоровительные комплексы, санатории и пансионаты. В 2005 году были обеспечены путевками для отдыха и оздоровления тридцать три человека.

На Ярославском отделении дороги функционирует детский оздоровительный лагерь «Сахареж», где ежегодно для детей деповчан в летние каникулы организуются досуг и оздоровление, оказывается помощь в развитии их творческих возможностей.



Ветераны на Дне железнодорожника.

Слева направо: Л. В. Евсюнин, В. И. Козлов, Г. А. Курицын, В. Ф. Якунов, Ю. И. Смирнов, Н. А. Кондырев

Группа работников депо. Ростовский кремль, май 2006



90-летие локомотивного депо Ярославль-Главный.

Слева направо: С. Н. Иовлев, начальник локомотивного отдела
В. Г. Степанычев, начальник депо Ярославль-Главный В. С. Зданович

В 2005 году сорок шесть детей работников депо отдыхали в ДОЦ «Сахарез».

Не остается у профсоюза за бортом и культурно-массовая работа. Организуются вечера отдыха, туристические поездки по Золотому кольцу, приобретаются билеты на спортивные соревнования, театральные спектакли, концерты. В 2005 году на культурно-массовую работу из средств профкома израсходовано шестьдесят семь тысяч рублей.





ХРОНОЛОГИЯ ДАТ И СОБЫТИЙ

1870	Утвержден проект на постройку Ярославло-Вологодской узкоколейной железной дороги
Январь 1872	Открыто движение от Ярославля до Данилова.
Июнь 1872	Открыто движение от Данилова до Вологды.
1906	Образование паровозного депо Данилов. Построены и сданы в эксплуатацию два дома отдыха паровозных и кондукторских бригад и здание депо в два сектора веерного типа с семью смотровыми канавами.
1908	Технические данные первых грузовых поездов: вес поезда – 287 тонн; среднесуточный пробег – 100 километров; средняя участковая скорость – 12 км/час.
1908	Построена водонапорная башня, насосная станция (2 подъема) и резервуары чистой воды (пруды) для обеспечения экипировки паровозов.
1 мая 1912	Рабочие паровозного депо организовали первую в Данилове маевку.

1912	Построено здание с размещением в нем механического цеха, кузницы и инструментальной мастерской, которые по настоящее время используются по своему назначению.
21 февраля 1913	Открыт железнодорожный мост через Волгу.
1913	Закрыто паровозное депо Урочь (Филино). Паровозные бригады депо Урочь переведены в депо Данилов.
1915	На участке Александров – Данилов заменена узкая колея на широкую и открыт второй путь с широкой колеей.
Ноябрь 1915	Узкая колея заменена на широкую на участке Данилов – Вологда.
1916	Открыто движение на участке Данилов – Буй.
Февраль 1917	Создана профсоюзная организация (Союз металлистов). Первым председателем профсоюза в депо был избран токарь И. А. Косарев (бывший путиловец).
Март 1917	Официально оформлена парторганизация большевиков депо. Первым председателем парторганизации избран машинист паровоза Вениамин Демидов.
1917	Построена и сдана в эксплуатацию вторая водонапорная башня объемом 285 м³, обеспечивающая по настоящее время потребности железнодорожного узла хозяйственной водой.
1917	К зданию депо пристроен 3-й сектор площадью 580 м² на две смотровые канавы.
Февраль 1918	Создан политический отдел железнодорожного узла. Начальником отдела стал слесарь паровозного депо П. Н. Молоканов.
Июнь 1918	Работники депо принимают участие в подавлении белогвардейского мятежа в г. Ярославле.
Ноябрь 1919	На базе паровозного депо создана комсомольская организация железнодорожного узла.

- 1920 Открыта железнодорожная школа ФЗУ по специальностям: слесарь по ремонту паровозов, помощник машиниста и другим.
- 1919–1920 Построена электростанция для обеспечения электроэнергией депо.
- Март 1921 Всероссийский съезд железнодорожников. В работе съезда приняли участие С. А. Круглов, В. А. Коровкин, А. И. Митрофанов и И. П. Сизов.
- 1923 Построен клуб железнодорожников. Активными участниками строительства были рабочие и паровозные бригады депо.
- 1931 Здание механического цеха увеличивается за счет пристройки к нему столярной мастерской.
- 1937 Освоен ремонт паровых котлов паровозов серий «О» и «Э» с заменой труб.
- 1938 Строительство и открытие второго пути на участке Данилов – Вологда.
- 1939 Осваивается экипировочное хозяйство депо. Построено и сдано в эксплуатацию здание пескосушильной установки, открытая смотровая канава с эстакадой и пескораздаточными бункерами. С 1978 г. по настоящее время в данном здании производится химическая стирка спецодежды для работников депо.
- 1939 Пристраивается к зданию депо электрогазосварочное отделение.
- 1942 Депо борется за звание передового депо железных дорог Советского Союза.
- 1948 Вводится в эксплуатацию компрессорная станция производительностью 30 м³/мин. В связи с реконструкцией приемо-отправочных путей станции под длинносоставные поезда в 2001 г. прекратила свое существование.
- 1953–1955 В депо приходят самые мощные паровозы серии «Л».

- 1957 Построено здание склада топлива с подземными емкостями и центральным тепловым пунктом по обеспечению горячей водой домов отдыха. С 1977 г. после реконструкции на данных площадях располагается цех по ремонту электромеханического и технологического оборудования.
- 1959 На площадях 3-го сектора открыт новый санитарно-бытовой корпус с душевыми.
- 1962 Завершена электрификация участка Ярославль – Данилов. Начала курсировать в пригородном сообщении на участке Данилов – Ярославль электричка. На смену паровозам пришли электровазозы и тепловозы.
- Октябрь 1962 Закрытие паровозного депо Данилов и присвоение статуса депо «Филиал локомотивного депо Ярославль–Главный» с одновременным переводом депо из структурного состава Буйского отделения в структурное подразделение Ярославского отделения Северной дороги.
- 1962 Открыт контрольный пункт ТQ-2 электровазозов открытого типа с установкой трех песочных бункеров для снабжения электровазозов. В 1972 г. был закрыт.
- 1962 Образование на площадях депо дорожных мастерских по ремонту кранов на железнодорожном ходу.
- 1965 XXIII съезд КПСС. В работе съезда принял участие машинист депо К. А. Михайлов.
- 1968 Начало электрификации участка Данилов – Буй.
- 1969 Построен сектор переменного тока в три смотровые канавы с подсобными бытовыми помещениями пункта технического осмотра электровазозов.
- 1971 Построено здание пескосушилки башенного типа со складом сырого и сухого песка.

1971	Построена компрессорная станция производительностью 40 м³/мин. с оборотной системой охлаждения.
1971	Окончено строительство сектора постоянно-го тока в три смотровые канавы пункта технического осмотра электровозов.
1972	Построена и запущена в эксплуатацию производственная котельная производительностью 12 тонн пара в час на угольном топливе.
1973	Построено прачечное отделение для домов отдыха производительностью 100 кг сухого белья в час.
Май 1974	Состоялось открытие мемориала работникам депо, погибшим в годы Великой Отечественной войны.
Декабрь 1975	Второе рождение цеха эксплуатации депо. Прибыли из локомотивного депо Ярославль-Главный первые в депо машинисты электровоза И. Г. Беляевский, М. Н. Кашников, Л. С. Груздев, В. П. Маслов и машинист-инструктор М. М. Козлов
1978	Работа котельной депо переведена на жидкое топливо – мазут.
1979	Открыто отделение химической стирки спецодежды для рабочих депо.
1983–1985	Освоение технологии СР и КР дизель-электрических кранов типа КДЭ.
1983	Расширено здание пескосушилки с установкой второй печи СОБУ-2 и третьей башней склада сухого песка. Пескосушилка становится самой крупной по производительности и запасу сухого песка на Северной железной дороге.
1984	Построен цех по изготовлению нестандартного оборудования типа «Орск» площадью 1320 м².
1981–1986	Обновление парка локомотивов с ВЛ-8 на ВЛ-10 и освоение локомотивными бригадами данной серии электровозов.

1987	Работа пескосушилки переведена с дизельного на мазутное топливо.
1989	Построен и сдан в эксплуатацию на пункте технического осмотра современный административно-санитарно-бытовой корпус.
1991	Депо возвращается статус «Оборотное локомотивное депо Данилов».
1992	На площадях цеха по ремонту оборудования освоен капитальный ремонт с заменой обмоток электродвигателей мощностью до 30 кВт.
1993	Построен новый склад топлива, установлены новые емкости для хранения ГСМ.
1994–1996	Пристройка и расширение площадей цеха типа «Орск» до 2900 м² и начало ремонта электроподвижного состава в объеме ТР-3.
Май 1996	Слесарь ПТОЛ В. В. Струков принял участие в работе Всероссийского съезда железнодорожников в Москве.
1997	Увеличена производительность компрессорной станции до 78 м³/мин.
2000	Закрытие на площадях цеха типа «Орск» ремонта ЭПС и переход коллектива цеха с передачей оборудования в локомотивное депо Данилов (ТОО «Электропоезд»), основанное на площадях Даниловского завода деревообрабатывающих станков в 1994 г.
Ноябрь 2002	Сформирована третья колонна локомотивных бригад «Колонна № 14».
2003	Производительность компрессорной станции увеличена до 98 м³/мин.
2003	Установка колесотокарного станка РТ-908 на площадях цеха типа «Орск» и открытие участка по обточке бандажей колесных пар электровозов серий ВЛ-10 и ВЛ-11

2004 Проведена реконструкция сектора электро-
возов постоянного тока. Начат осмотр элект-
ровозов ВЛ-11.

Октябрь 2005 Сформирована четвертая колонна локомо-
тивных бригад «Колонна № 24».

На рубеже столетия службой локомотивного хозяйства
Северной железной дороги и Ярославским отделением пе-
ред депо поставлены очередные задачи: освоение обточки
бандажей колесных пар электровозов серии ВЛ-60 и ВЛ-80
Вологодского отделения Северной железной дороги; строи-
тельство дома отдыха локомотивных бригад современного
типа на 120 мест; полномасштабная реконструкция комп-
рессорной станции с выходом на проектную производи-
тельность 125 м³/час.



ПОЧЕТНЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ ПАРОВОЗНОГО И ОБОРОТНОГО ЛОКОМОТИВНОГО ДЕПО ДАНИЛОВ

Попов Михаил Павлович, начальник депо	1936
Петров Николай Григорьевич, машинист	1937
Епифановский Михаил Михайлович, машинист	1938
Булыгин Виктор Алексеевич, машинист	1939
Сорокина Вера Александровна, инженер	1939
Колесов Сергей Иванович, машинист	1940
Груздев Алексей Александрович, слесарь	1942
Скурихин Константин Александрович, начальник депо	1944
Логунов Николай Николаевич, ОРКП-17	1944

□ ПУТЬ ДЛИНОЙ В 100 ЛЕТ

Демиденко Василий Кузьмич, машинист-инструктор	1945
Проворов Константин Александрович, машинист	1946, 1949
Порфирьев Владимир Андреевич, начальник депо	1946, 1987
Сытов Василий Иванович, машинист	1946
Ельников Александр Дмитриевич, машинист	1947
Малютин Константин Николаевич, машинист	1948, 1957
Петухов Алексей Андреевич, машинист	1949
Емельянов Иван Яковлевич, инструктор	1950
Демидов Владимир Вениаминович, машинист	1953
Рогозин Анатолий Сафронович, машинист	1954
Кукушкин Василий Петрович, машинист	1955
Маслов Сергей Васильевич, машинист	1956
Беляевский Иван Григорьевич, машинист	1961
Михайлов Константин Андреевич, машинист	1965
Кульков Владимир Николаевич, машинист	1991
Струков Виктор Васильевич, слесарь	1996
Козловский Константин Селиверстович, начальник депо	1997

СОДЕРЖАНИЕ

Часть I	Этапы векового пути	5
	Начало пути	5
	Годы первых пятилеток	15
	30-е индустриальные	19
	Великая Отечественная	33
	На мирные рельсы	61
	Курс на электрификацию	72
	Второе дыхание	78
	В новом статусе	99
	Депо сегодня	111
	С надеждой в будущее	128
Часть II	Честь по труду	131
Часть III	В минуты вдохновения	145
Часть IV	Профсоюз: работать на благо	153
Приложения	Хронология дат и событий	158
	Почетные железнодорожники паровозного и оборотного локомотивного депо Данилов	165

Сергей Николаевич Иовлев
ПУТЬ ДЛИНОЙ В 100 ЛЕТ

Редактор — Вячеслав Пилипец
Художественный редактор — Николай Шадуров
Макет, верстка — Алексей Ли
Корректор — Людмила Евгеньева

При подготовке книги использовались материалы Даниловского железнодорожного музея (Т. Г. Макарова), материалы, опубликованные в разные годы в газетах «Северная магистраль», «Знамя труда», «Северянка», а также фотоматериалы и воспоминания старейших работников депо К. Д. Сергеева, А. Н. Соколовского, Н. Н. Горчаговой, В. В. Струкова, А. В. Королевой.

Поддержка в издании книги оказана Ярославским отделением Северной железной дороги — филиала ОАО «РЖД». Начальник отделения — О. Н. Васютенко.

Подписано в печать 1.09.2006
Формат 60х90 1/16. Бумага офсетная. Печать офсетная.
Гарнитура Таймс. Усл. печ. л. 10,5.
Заказ № 3753. Тираж 500 экз.

Издательство «Нюанс»
150014 Ярославль, ул. Свободы, 56,
тел./факс (4852) 21-50-75

Отпечатано в полном соответствии с качеством предоставленных
диапозитивов в ОАО «Рыбинский Дом печати»
152901 Рыбинск, ул. Чкалова, 8