

Петр Журавлев

СТАЛЬНЫЕ АРТЕРИИ,

**или Очерк о создании
и развитии ППЖТ
(1948–2011 годы)**

УФА – 2011
«Скиф»

ББК 65.304.17+39.2

Ж 91

УДК 338:66+656.2

П.А. Журавлев. Стальные артерии. – Уфа: Скиф, 2011. – 176 с. илл.

Книга рассказывает о трудовом пути Предприятия промышленного железнодорожного транспорта. За свой трудовой путь коллектив достиг замечательных успехов и стал надежным партнером ОАО «Газпром нефтехим Салават» по строительству, обустройству и ритмичной работе технологических цехов.

Автор выражает благодарность за помощь в сборе и редактировании информации бывшему главному инженеру ППЖТ Л.И. Лернеру.

Книга также содержит интересные материалы по зарождению и истории города Салавата, с которым ППЖТ как часть градообразующего предприятия-гиганта связано неразрывными узами.

Книга издана по инициативе Совета ветеранов ОАО «Газпром нефтехим Салават».

ISBN-

© П.А. Журавлев, 2011

© Издательство «Скиф», 2011



*Колеса стучат барабанно,
Летит паровоз наш стрелой,
Но время, как это ни странно,
Резвее машины стальной.*

*Платформы, цистерны, вагоны
Ползут с горки гибкой змеей,
Бегут животворные тонны
Трудягой – стальной колеей!*

*Мигают с постов семафоры,
Тупик заменяет перрон,
В страны необъятной просторы
С достоинством катит вагон.*

*Согреет и черствую душу
В маневре поющий гудок,*

*То вырвался яро наружу
Из сил лошадиных клубок!*

*Объездить табун непокорный
По силам упорным людям,
Ржут кони в отсеке моторном,
Несется состав по путям.*

*В пути этом всякое было,
Он главной аортой служил,
Случалось – штормило, знобило,
Но строился город и жил!*

*Пусть пар отставной уже ратник,
Пусть правит иной коллектив,
Но паровоз – наш соратник,
Стоит на запасном пути!*



ла она через 8-й разъезд к городу Ишимбаю. То, что железнодорожный путь находился всего в десятке верст, стало значительным фактором в облегчении многих организационно-технических вопросов при создании и строительстве нашего города. Становилась более доступной доставка кадров с любой точки страны, облегчалась поставка оборудования, сырья и прочих материально-технических ресурсов.

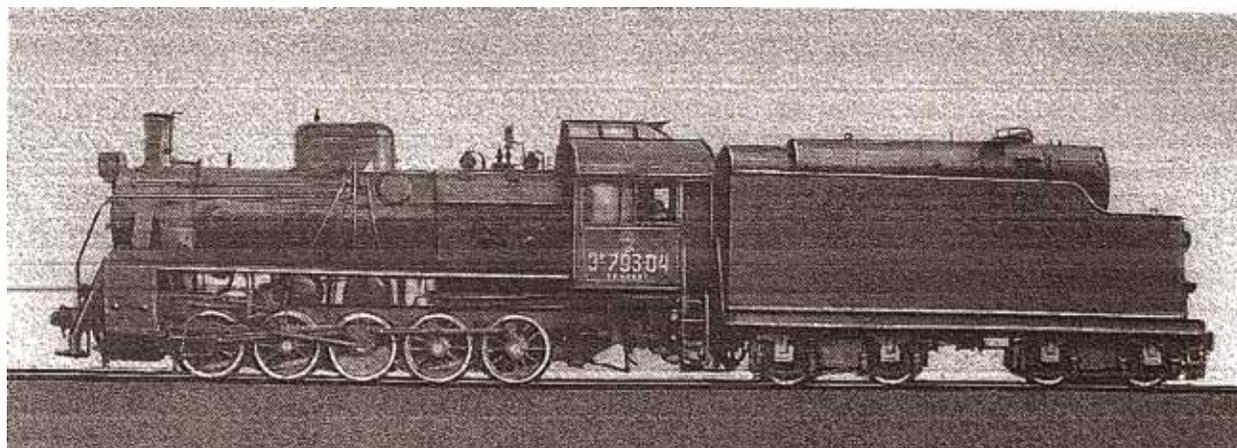
О начальном этапе строительства города издано немало книг, написаны и опубликованы сотни статей и очерков. Однако теме транспорта, а конкретно формированию железнодорожных грузоперевозок, посвящено совсем немного строк. А это довольно обширная сфера, ведь именно железнодорожный транспорт явился артерией, по которой текло животворное жизнеобеспечение города на начальном этапе строительства. Бесспорно, сегодня этот вид транспорта превратился в столь разветвленную сеть, что выделил каждому предприятию свою зону обслуживания. Имеют транспортные цехи предприятия ОАО «Газпром нефтехим Салават», ОАО «Салаватстекло» и ОАО «Салаватнефтемаш». Герою этой книги ООО «ППЖТ» как железнодорожному подразделению градообразующего предприятия, разумеется, отошла самая крупная часть путевого хозяйства.

Это обширное хозяйство: две станции, локомотивно-вагонное депо, полторы сотни километров подъездных путей, сотни единиц подвижного состава, множество стрелочных постов и переездов, десяток зданий, промывочно-пропарочная станция и масса подсобных объек-

тов. Сегодня на предприятии трудятся 452 человека – машинисты тепловозов, составители поездов, осмотрщики-ремонтники вагонов, приемосдатчики груза и багажа, дежурные стрелочного поста, механики, слесари и электрики, инженеры и техники.

Как и прочие подразделения комбината, железнодорожники начинали свой путь, образно выражаясь, с «нулевого километра». За прошедшие 60 лет бурной деятельности ППЖТ видоизменялось, улучшалось материальную базу и квалификацию работников, разветвляло паутину путей, изменяло формы взаимоотношения рабочих и собственников. Рос комбинат, вместе с ним росли грузопотоки, требовалось сокращение времени обработки вагонов, повышалась техническая оснащенность предприятия.

Восстанавливая подробности, мы посвящаем очерк с интерпретацией давних событий славным труженикам главной артерии жизни. Тем, кто стоял у истоков создания, кто работал в периоды становления и развития и кто сегодня продолжает трудиться на предприятии промышленного железнодорожного транспорта.



КРАТКО ПО ИСТОРИЧЕСКИМ ВЕХАМ ООО «ППЖТ»

Путь, по которому катилась история железнодорожников от создания ППЖТ до сегодняшнего дня, весьма разветвлен и многообразен. Образно выражаясь, он походит на железнодорожную сеть между крупными станциями. Есть «магистральный перегон» между временными вехами, имеются «стрелочные ответвления на маневровые пути» и «временные колеи» разных периодов развития предприятия «Салаватнефтеоргсинтез».

Предваряя подробный очерк, бегло познакомимся с узловыми вехами на этом непростом промежутке:

1948 год – заложена железная дорога Уфа – Тюльган.

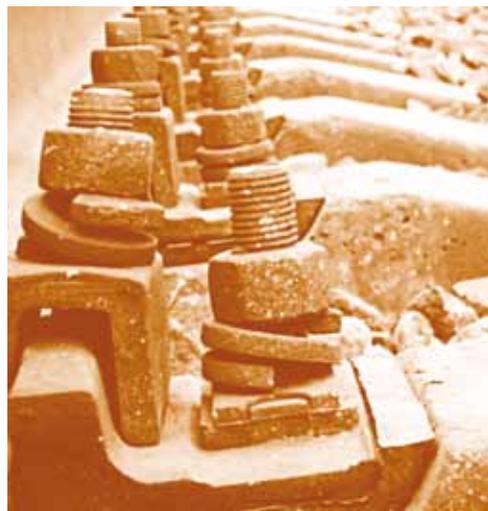
1949 год – построено барачное здание станции Салават Юлаев.

1949 год – создается Главная контора железнодорожных перевозок. Контора размещалась в нескольких вагончиках в районе совхоза «Химик».

1950 год – закладывается и в 1951 году вступает в строй станция Южная. Прокладываются маневровые пути, подъездные колеи на предприятия и железнодорожные перегоны между станциями Салават, Южная и Аллагуват.

1951 год – происходит реорганизация с объединением вагонов и вагонного депо в числе подсобных предприятий под управлением конторы автотранспорта и строймеханизации В.Б. Билика. Паровозы и паровозоремонтное депо концентрируются в системе комбината №18.

1952 год – создается контора ЖАТ с ветвями автомобильного и железнодорожного транспорта, административный центр железнодорожного транспорта перемещается в район станции Южная.



1953 год – возникает восточный парк, затем станция Восточная.

1955 год – контора автомобильного и железнодорожного транспорта (КЖАТ) делится на транспортную контору и цех железнодорожных перевозок, оставаясь головной административной надстройкой.

1957 год – в КЖАТ входит трамвайный цех.

1961 год – КЖАТ утрачивает свои функции и распадается. ЖДЦ становится самостоятельным структурным подразделением – железнодорожный цех комбината №18.

1968–1970 годы – стихийно образуется станция Заводская.

1978 год – вводится в строй первая очередь промывочно-пропарочной станции.

1988 год – ЖДЦ преобразуется в Предприятие промышленного железнодорожного транспорта (ППЖТ).

2001 год – построена и сдана в эксплуатацию вторая очередь ППС.

2010 год – ППЖТ выделено из структуры ОАО «Газпром нефтехим Салават» и обретает статус общества с ограниченной ответственностью ООО «ППЖТ».

ПРЕДВАРЕНИЕ



СТРОИТЕЛЬСТВО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ К ИШИМБАЮ



Никакое действо не обходится без предыстории. Углубимся и мы – не в седую глубь веков, а лишь на 80 лет назад. Город нефтепереработки и нефтехимии Салават возник как следствие открытия и разработки крупного нефтеносного месторождения в городе Ишимбае. Хотя именно нефть сделала наш регион прославленным и индустриальным, мы не станем касаться популярной темы организации нефтедобычи. Но напомним читателю, что ворота в индустриализацию края полностью открылись со строительством железнодорожной магистрали Уфа – Ишимбаево. Осведомленный читатель, бесспорно, знает, что на первом этапе строительства Салавата основной поток пассажирских перевозок осуществлялся через железнодорожный вокзал города Ишимбая. Поэтому строительство железной дороги Уфа – Ишимбаево рассмотрим более подробно, ибо она станет началом сети путей сообщения Салавата с внешним миром.

Как гласят документы, новая гигантская стройка взяла старт 25 июня 1933 года, когда Совет Труда и Оборона СССР принял решение построить железнодорожную магистраль Уфа – Ишимбаево для вывоза нефти на переработку

в южные и западные регионы страны. Глубокой осенью 1933 года, когда ударили первые морозы, строительство железнодорожного пути началось. 20 ноября 1933 года на трассу прибыла группа комсомольцев, направленная Вторым районом города Уфы.

Первые километры магистрали начали прокладывать от станции Чишмы, и они особенно дорого обошлись строителям, потребовав исключительного упорства и напряжения сил. Разумеется, среди рабочих немедленно развернули социалистическое соревнование. В ходе строительства и соревнования строители дороги опрокидывали существующие нормы. 20-дневные задания выполнялись за пять дней. А работы велись нелегкие, не хватало рабочей силы. Колхозы близлежащих районов выделяли на прокладку путей «лучших ударников».

16 марта 1934 года из Буздякского района прибыл отряд комсомольцев и молодежи в 117 человек. Аургазинский район, откликнувшись на призыв, направил на строительство более 2500 подвод, 5000 человек, а затем, в августе, дополнительно 650 подвод и 500 человек. Большое количество рабочей силы выделил Стерлитамак-

ский район, особенно колхозы «Красное знамя», «Красный Бор», имени Шевченко, «Кызыл Яр», «Красноармеец», «Комбайн», «Башкортостан» и другие.

Вне сомнения, нередко приходилось привлекать крестьянскую сметку и сообразительность. Строители плугами распахивали подмерзающий грунт и возили землю в бестарках собственного изобретения. Везде и всюду поднималась инициатива и творчество рабочих масс.

Возведение магистрали с первых километров приобрело всенародный характер. «Дорогу строит вся Башкирия!» – под таким лозунгом прошел пленум обкома партии в июне 1934 года. Обком партии и обком комсомола с началом работ мобилизует и направляет на строительство 150 коммунистов и 1000 комсомольцев. На первый призыв откликнулась комсомольская организация Второго района города Уфы. «Повышу качество и умножу темпы...», писал в редакцию областной газеты комсомолец Дерягин с лесозавода № 1-3. «Моя специальность плотника строительству очень нужна, – пишет Черепанов, плотник макаронной фабрики. – Я вложу в работу всю свою комсомольскую энергию. Буду работать методами соцсоревнования и ударничества, чтобы выполнить те задачи, которые возложила на меня комсомольская организация».

«Даю слово, – говорил комсомолец Кононов, – что буду не последним из ударников на строительстве!»

Ныне всем известно о жестоком прессинге со стороны властей. Трудно отделить пафосную трескотню от настоящих дел, но и сегодня никто не отрицает наличия высочайшего духовного подъема и энтузиазма в среде народных масс. Колхозники республики считали прокладку до-

роги своим кровным делом. Тогда процветал лозунг: «За хлеб, за нефть, за магистраль».

Кстати, велось не только строительство дорожного полотна. По всей магистрали возводились станции, пристанционные постройки, вокзалы, запасные пути, переводные стрелки, ангары и помещения для технического персонала. На станции Ишимбаево летом 1934 года отстроены деревянный вокзал, несколько барачков для проживания обслуживающего персонала, восемь коттеджей для специалистов и возведен щитовой двухэтажный дом для рабочих. А в пяти верстах от Ишимбая соорудили так называемый «8-й разъезд». Он стал истоком для продления железнодорожной линии на Салават и далее.

В ночь с 30 сентября на 1 октября 1934 года к железнодорожному вокзалу станции Ишимбаево прибыл первый состав из двенадцати вагонов за нефтью. После непродолжительного митинга состав был загружен, и 1 октября 1934 года, ровно год спустя от начала строительных работ, отправлен в город Уфу. Таким образом, дата **1 октября 1934 года** считается днем рождения Ишимбайского участка железной дороги.

ПРЕДЫСТОРИЯ ВОЗНИКНОВЕНИЯ ГОРОДА



Как утверждают философы, в нашей жизни действует принцип причинности – влияния событий друг на друга. В данном случае связь элементарно проста – не возникни город, не было бы необходимости в сети железных дорог. Исходя из столь убедительного постулата, уделим место причинам появления на карте Башкортостана города Салавата.

Самый ранний отрезок биографии нашего города интересен замысловатым поворотом, не будь которого, совсем по-иному сложились бы судьбы многих тысяч людей.

Обоснуем причины словами первого главного инженера и начальника комбината № 18 Алексея Николаевича Филаретова. Он прекрасно описывает этот эпизод в статье «Почему и как возник город Салават», опубликованной в газете «Ленинский путь» 8 апреля 1973 года:

«...30 марта 1948 года было принято решение о создании на юге Башкирии новой отрасли промышленности – превращения сернистых мазутов в моторные топлива путем гидрогенизации под высоким давлением. Чем это было вызвано?

К этим годам блестяще подтвердился прогноз покойного академика Ивана Михайловича Губкина: район Поволжья и Урала должен быть нефтеносным и с большим дебитом газа...

...Правительством принят ряд решений, направленных на развитие химической промышленности, обеспечивающей широкую химизацию всех отраслей народного хозяйства и укрепления обороноспособности страны...

В соответствии с этим решением, в Восточной Сибири предполагалось построить два гидрогенизационных завода по превращению каменных углей в искусственное жидкое топливо. Один – на базе Черемховских каменных углей в районе города Иркутска, другой – на базе Черногорских углей в районе города Абакана Хакасской автономной области Красноярского края.

Первый в 1938–1939 годах начал строиться в Иркутской тайге на реке Ангара (впоследствии там возник город Ангарск). Вторжение фашистской Германии не дало возможности начать строительство второго завода. В начале 1946 года проектная организация «Гидрогазтоппром»

повторно занялась разработкой документации для завода №18 в Черногорске. Как результат, в июне 1947 года принято решение изыскать другую площадку для строительства этого завода в районе «второго Баку» – Среднего Поволжья и Южного Урала.

Была назначена правительственная комиссия в составе: И.Р. Черный (представитель от Гидрогазтоппрома), В.Д. Дунн (от Гидрогазтоппрома), И.М. Краснощеков (от Главгазтоппрома) и А.Н. Филаретов (от завода №18)...

...В июле–августе 1947 года комиссия обследовала 10 возможных площадок. Руководствовалась она одним принципом – выбрать место с наименьшими затратами при земляных, скальных работах, с перспективой возможного расширения, с близостью основных источников сырья, подъездных путей и источников электроэнергии для начала строительства. Эти условия и определили место для комбината №18 в районе деревни Б. Аллагуват...»

В начале 1948 года появляется «Плановое задание на проектирование комбината №18», выданное Главгазтоппромом. В нем, в частности, говорится: «...Разработать проектное задание комбината №18 на полную мощность 500 тысяч тонн автобензина в год двумя очередями по 250 тысяч тонн каждая. Срок первой очереди – IV квартал 1950 года. Запроектировать собственную ТЭЦ комбината №18, работающую на рядом куюргазинском угле...»

Расширим цитату выдержками из документа, приближенными к теме очерка: «В Башкирии разведаны достаточно крупные месторождения углей, тянущиеся южнее и юго-западнее Стерлитамака по направлению к Чкалову и Орску, с ориентировочным запасом 1 миллиард тонн.

Из них самым мощным является Бабаевское месторождение: толщина угольного пласта составляет 20–60 метров; всего разведано 18 площадей залегания угля в радиусе 50 километров вокруг Ермолаево (разрезы Ермолаевский, Маячный, Тюльганский, Ворошиловский). В качестве топлива для комбината №18 принят уголь Куюргазинского разреза, который находится в 90 километрах от комбината. Годовая его добыча – 5–6 миллионов тонн при потребности комбината 2,4 миллиона тонн в год.

Пятилетним планом предусматривается строительство железной дороги Уфа – Чкалов с началом работ по прокладке отрезка Ишимбай – Ермолаево в 1948 году, ввод в эксплуатацию – 1949 год. Для перевозки угля предполагается использовать 20 специальных вагонов-гондол грузоподъемностью 60 тонн каждая. Вес состава с углем определен 1200 тонн».

Выделим ключевые для нашей книги элементы: комиссия отметила наличие подъездных путей; наличие залежей угля, который планировалось использовать в технологии в качестве топлива собственно комбината №18 и как топливо для ТЭЦ. Наиболее выгодным и дешевым способом транспортировки угля являлся железнодорожный. К тому же часть оборудования особых поставок была вывезена в Черногорск, теперь ее необходимо доставить на новое место.

По совокупности различных обстоятельств дорогу до Оренбурга в ту послевоенную пятилетку построить не удалось. А железнодорожное полотно от Ишимбая до Кумертау проложили в срок, о чем заявлено в отчетном докладе на 22-й конференции ВКП(б): за отчетный период 1948–1949 годов построена новая железная дорога



Палатки первостроителей

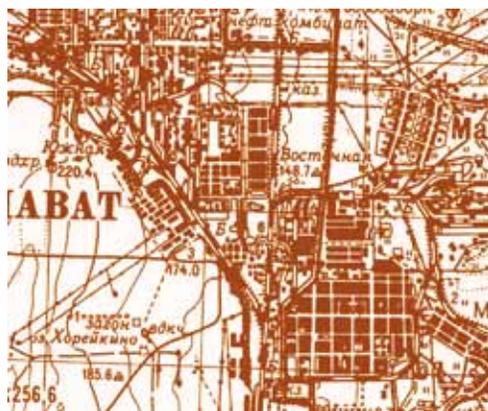


Ишимбай – Ермолаево. То есть она застопорилась на станции Тюльган.

Процитированные выдержки документов подчеркивают, что в числе критериев при оценке местности для строительства города Салавата

учитывался фактор наличия подъездных путей и топливно-сырьевых ресурсов. Уместно дополнить: принято во внимание также наличие дешевого строительного материала для возведения дорог – песка и гравия.

ОРГАНИЗАТОРЫ И ОРГАНИЗАЦИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА



Главной особенностью города Салавата и характерной отличительной чертой его неповторимой внешности является то, что строительство велось по заранее и тщательно разработанному генеральному плану.

Составление первого генерального плана, проектов планировки и застройки жилых и культурно-бытовых объектов выполнялось Ленинградским отделением государственного проектного института «Горстройпроект». Непосредственные руководители проектирования – архитекторы Е. Виттенберг, Л. Тимофеев и Л. Бочаров. Главный инженер архитектурной мастерской – М. Зерницкий. Автор генерального плана – архитектор Ф. Кирцидели.

Хроника дальнейших событий покажет, что возведение города и завода на пустом месте породит массу проблем. Здесь переплетались самые

разнообразные неувязки и, без общего представления о клубке вопросов, трудно вникнуть в рассматриваемый материал.

Обозначим организаторов начального периода строительства:

А.Н. Филаретов – главный инженер – врио начальника комбината №18, Н.Я. Еременко – врио главного инженера. В.Д. Меркурьев – начальник управления исправительно-трудовых колоний МВД, Я.А. Манеров – заместитель начальника УСК №18, В.Б. Билик – начальник конторы автотранспорта и строймеханизации, И.К. Ишуткин – начальник главной конторы железнодорожных перевозок.

Весь комплекс новостройки назывался «Управление строительства комбината №18». По ведомственной принадлежности стройка принадлежала Главпромстрою МВД СССР.





Вид города с птичьего полета

Весной 1951 года В.Д. Меркурьев погиб в автомобильной катастрофе. Новостройку возглавил профессиональный военный строитель полковник Георгий Васильевич Василенко.

Эстафету из-под ведомственного контроля МВД принял трест «Салаватстрой». Руководил трестом крупный инженер С.А. Пономарев.

Комплекс административно подчинялся городу Ишимбаю, отчего весомая доля организационных неурядиц свалилась на первого секретаря Ишимбайского горкома КПСС В.Н. Якимова и бывшего управляющего трестом «Ишимбайгазстрой» П.С. Апросова.

Генеральным подрядчиком по проектированию комбината №18 стала вновь созданная в городе Ленинграде организация «Ленгипрогаз». Главным инженером проекта назначен упоминавшийся ранее В.Д. Дунн.

В свете интересующих нас транспортных решений в проекте оказалось всего несколько строк: в перечне объектов, которые входят в со-

став предприятия, упоминается транспортное подразделение; на первых чертежах генпроектировщика обозначены подъездные пути к комбинату №18, которые планировалось примкнуть с севера к станции Аллагуват, с юга к станции Салават; для обеспечения топливом ТЭЦ спроектировано 9 путей, из которых два монтажных.

Привязка путей по территории будущего предприятия велась по чертежам Ишимбайского филиала проектного института «Ленгипрогаз». Строительство комбината и жилого поселка было поручено коллективу треста «Ишимбайгазстрой».

Первоочередных задач у организаторов объявилось бесчисленное множество, но мы в их чередѣ сосредоточим внимание лишь на обозреваемой – отсутствовал транспорт и средства механизации по перевалке грузов.

И надобно признать, имелся тогда опыт крупных свершений! Руководство поступило разумно, точно определив и выделив приоритетные направления в стратегии новостройки.



В первый, то есть 1948 год, основные усилия строителей брошены на создание производственно-технической базы. Аллагуватский кирпичный завод модернизировали, построили кирзавод южнее комбината. Построен дом для работников треста и комбината в городе Ишимбае. В течение трех-четырех месяцев построены временные дороги к кирпичному заводу в Аллагувате и административному зданию треста «Ишимбайгазстрой». Разработаны карьеры для добычи песка, глины и гравия, организованы лесобиржа и лесопильный завод.

Напомним, что в 1948–1950 годы такого понятия, как город, в природе не существовало. Строительная площадка под различными условными именами – Новостройка, Стройплощадка – столь же условно делилась на два сектора. Первый, производственный – СУ-18, или УСК-18 (что одно и то же), составляли строительные организации, предприятия по производству стройматериалов и транспортные организации. Второй – собственно комбинат №18, существовавший лишь на бумаге (новый 1949 год встречали 24 сотрудника комбината при общей численности жителей поселка 1000 человек).

Строительные организации тогда именовались строительными районами. В разные этапы таких районов насчитывалось восемь. Первый и второй из них специализировались на возведении промобъектов комбината №18, четвертый и пятый – на возведении жилья в поселках, третий – занимался дорожным строительством, он же – строительством наружного водопровода и канализации. Шестой чуть позже строил стеклозавод. Строительством железнодорожных путей занимался специализированный мостопоезд № 97/2.

Активное участие в прокладке путей принимало строительное управление СУ-3 (третий строительный район). В частности это управление прокладывало подъездные пути к сырьевым источникам строительных материалов, к мелким организациям и полностью уложило 124(!) километра железнодорожных, в том числе 16 километров трамвайных путей от стеклозавода до семисотых объектов комбината.

Железная дорога была нужна как воздух. В процессе гигантской стройки ожидалось колоссальное поступление разнообразных по ассортименту грузов: строительных материалов, строительного-монтажного и технологического

оборудования (в том числе негабаритного и тяжеловесного), продуктов питания и промышленных товаров. Привязку к железнодорожной сети МПС проводили централизованно государственные службы. Мы цитировали выдержку из отчетного доклада на 22-й конференции ВКП(б): «За отчетный период 1948–1949 годов построена новая железная дорога Ишимбай – Ермолаево».

На начальном этапе отсутствие пассажирского и грузового транспорта компенсировали соответствующими временными методами.

Первый и весьма привычный способ – передвижение пешим ходом. Разумеется, заключенные доставлялись к местам работы пешими колоннами. Современники утверждают, что колонны шеренгой в пятнадцать человек концом своим уходили к горизонту. Нередко на своих двоих добирались и вольнонаемные, случалось, и из Ишимбая.

Второй, ныне вызывающий любопытство, это вариант размещения жилья в непосредственной близости к сырьевым ресурсам и местам работы. Именно отсутствие транспорта для перевозок объясняет стихийное возникновение в разных местах барачных поселков. Сложилось так, что поселки после указа об амнистии на месте лагерей заключенных росли как грибы. В более крупных из них нумерация соответствовала нумерации лагерей. Но образовались и «неплановые поселки» – у ДОКа, кирзавода, станций Восточная и Южная, поселок Юрт, поселок Веселый у станции Салават.

Амнистия проходила при следующих соглашениях сторон: если заключенный, отсидев половину срока, обязался вторую половину трудиться в Салавате – попадал под амнистию. Неплановые поселки разрастались за счет контингента бывших зеков.

Третий, цивилизованный вариант, едва зарождался. 16 сентября 1948 года приказом управляющего трестом «Ишимбайгазстрой» П.С. Апросова для перевозки рабочих треста ввели в эксплуатацию переделанный под автобус грузовой автомобиль «Студебеккер». Этот же приказ установил время движения с 8 утра до 22 часов вечера и стоимость проезда 15 копеек за километр проезда. Строительство первого гаража, рассчитанного на 100 машин, началось в 1950 году. Структурно он входил в ремонтно-восстановительную контору.





Гужевой транспорт

Четвертый вариант – конный: в полную силу использовался гужевой транспорт окружающих стройку сел. Вскоре появился свой конный двор, затем их стало несколько. Появилась мастерская по ремонту сбруи и конных повозок. Забегая чуть вперед, приведем характерную деталь. В 1955 году исполком горсовета решал вопрос о расстановке дорожно-сигнальных знаков и указателей для упорядочения движения гужевого транспорта!

Очевидно, все приведенные выше способы ныне рассматриваются как чистой воды экзотика. Вне сомнения, никакой лошадиный парк не может соревноваться в объемах перевозок с железнодорожниками.

ВЫБОР ФОРМ СУЩЕСТВОВАНИЯ





НАЧАЛО СТАЛЬНОГО ПУТИ



Профессионально выражаясь, садимся на паровоз «Петушок», даем гудок и начинаем движение по рельсам времени. Миновав семафор на первой стрелке от 8-го разъезда, мы вплотную приблизились к освещению главной магистрали нашей книги – железнодорожного хозяйства комбината №18, ныне ООО «ППЖТ».

Дадим ему четкое определение: железнодорожный транспорт – вид транспорта, перевозка грузов и пассажиров на котором осуществляется по рельсовым путям. Железнодорожный путь – сложный комплекс линейных и сосредоточенных инженерных сооружений и обустройств, расположенных в полосе отвода, образующих дорогу с направляющей рельсовой колеей. Вот так – сложный комплекс инженерных сооружений! Дух захватывает от гордости за родное предприятие.

Первую, краткую остановку совершим в **1948 году**. Год назад началась усиленная разработка Бабаевского угольного разреза. До лета 1948 года местные власти муссировали с проектантами перенос дороги Уфа – Тюльган на полтора километра западнее проектного положения. Хотелось расширить пространство для жилого

массива между поймой и железнодорожным полотном. В республиканском архиве хранится решение общего собрания колхоза «Красный герой» от июня 1948 года: «...Выделить на строительство железной дороги Ишимбай – Тюльган 18,2 гектара колхозных угодий...». Не добившись изменений в проекте, на другой же день после собрания руками колхозников окрестных деревень начали приподнимать насыпь. Осенью того же года силами специализированного мостопоезда №97/2 уложили рельсы. Закладывается щитовое здание временного вокзала, там же разместились товарные службы. Таким образом, зимой 1949 года пелену снежных степей прорезали гудки паровозов, подходящих к новой стройке по только что проложенной железной колее.

Рядом построили две будки для стрелочников, начинает функционировать станция Салават Юлаев.

Подтвердим приведенные факты воспоминаниями Иосифа Юльяновича Венцеля, который прибыл в Салават в 1948 году. Вот как вспоминал он то время 25 лет спустя, то есть в 1973 году: «Поселок Салават начал строиться в 1948 году на





территории квартала №1 (между улицами Северной и Строительной). Появились первые бараки, которые собирались из сборных щитов, утепленных шлаковатой. Все строительные материалы, в основном детали сборнощитовых барачков и двухэтажных домов, прибывали на 8-й разъезд, на Салават железная дорога не была построена. С 8-го разъезда материалы доставлялись автомашинами...» Дальнейшие рассуждения не входят в круг нашего повествования, и мы их опустим. Из приведенных строк следует, что железная дорога в Салавате принята в эксплуатацию не ранее как зимой 1949 года.

Некоторые старожилы утверждают, что **в 1948 году первой проложена узкоколейка к Ромодановскому песчаному карьере**. Оспаривать приоритет не станем, потому что это было временное решение: оттуда, то есть с песчаного карьера, для нужд кирпичного завода, возведенного южнее будущей территории комбината, в небольших узкоколейных платформах возил песок узкоколейный паровоз. Погрузка-разгрузка песка велась вручную, руками заключенных. Для обслуживания паровоза там же в районе кирзавода было построено временное деревянное депо. Руководил узкоколейным депо А.А. Малышев.

Второй компонент – глину на кирзавод доставляли из карьера, разработанного в районе нынешнего совхоза «Химик», автотранспортом. Сегодня там плещется небольшое озерцо.

В чистом поле срочно создаются площадки для приема оборудования. Вот как вспоминает этот момент старожил В.А. Куртинов: «Как гром среди ясного неба вдруг ни с того ни с сего после недавнего окончания войны по территории нашего совхоза №2 (потом его назвали совхоз «Химик») срочно, совместно с крестьянами близлежащих деревень, стали прокладывать железную дорогу от 8-го разъезда на Кумертау. Все недоумевают: «Что будет? Зачем дорога?» Одни говорили, что тут будут строить «атомный завод», другие – чтобы соединить Башкирию и Среднюю Азию. А дорогу прокладывали к Бабаевскому угольному разрезу. Уже в зиму 1949 года в степи загудели паровозные гудки. От железной дороги по пшеничному полю Аллагувата срочно протянули путь к обнесенной колючей проволокой площадке. Ее потом стали называть базой оборудования».

Теперь известно, таких баз было три: на месте существующей базы оборудования – для тяжеловесных и крупногабаритных аппаратов; на месте предприятия «Металлобаза» – для легковесного оборудования и в северном конце будущего города – комплекточная база ремонтно-восстановительной конторы. Создавались они до чрезвычайности просто – участок земли обносили колючей проволокой и лепили на нем неотопливаемый дощатый сарай, где ютился обслуживающий и ремонтный персонал. В послевоенные годы народ не был избалован комфортом. В сарае стоял обрезок бочки, в которой, неимоверно чадя, зимой постоянно горела солярка, и рабочие, погрев у огня руки, занимались делами.

Запись в журнале выдачи чертежей Ишимбайским отделением института «Ленгипрогаз» гласит, что первая калька с планом временного железнодорожного южного подъезда станции Аллагуват и первой очереди станции Южная выдана в марте 1949 года. То есть первый путь называется **«временный южный подъездный путь»**, его прокладка начата в марте 1949 года. Сегодня приведенное выше предложение уже требует разъяснения: а объясняется все очень просто – еще не было ни станции Южная, ни станции Салават, поэтому строящийся куст получил условное название «Южный подъезд станции Аллагуват».

Поскольку станции Южная и Салават существовали еще только на кальке, первый костыль забит на подъездном пути от главной магистрали Уфа – Тюльган к базе оборудования. Подъездной путь на первых порах имел высокий уклон – в «18 тысячных». Забегая вперед, уклон существует и ныне, но его спрямили до «9 тысячных».

На первоначальном перегоне в районе автозаправки «Башнефтепродукт» соорудили будочку – первый околоток пути. Там на трассе Кирзавод – поселок сформировалась впоследствии остановка рейсового автобуса с рабочими конторы железнодорожных перевозок.

Первые транспортные объекты примыкали к площадкам баз оборудования юго-западнее нынешней ТЭЦ. К развитию комплекса баз около будущей ТЭЦ усиленно подталкивало ожидание массового прибытия оборудования.

Через дорогу на восток, на той же площадке, построен дощатый гараж для автобазы. Автобаза сложилась из двух подразделений – двух-трех





машин, прибывших с конторой РВК из Черногорска, и командированных на стройку нескольких единиц транспорта треста «Ишимбайгазстрой». С целью предотвращения угона автотранспорта территория автобазы была обнесена деревянным забором.

Первый вариант проекта не предполагал структуру и штат ведомственного подразделения железнодорожного транспорта для строящегося градообразующего предприятия, отчего случались неорганизованность и неразбериха.

В качестве иллюстрации царившего хаоса приведем небольшую выдержку из «Конъюнктурного обзора о ходе строительства комбината №18 за январь 1950 года»: «Поступление оборудования особых поставок. Последнее время ГлавУИЖТ вовсе не уведомляет дирекцию комбината об отгрузке оборудования, что не дает возможности подготовить фронт разгрузки. Были случаи, когда совершенно неожиданно поступило 14 вагонов. ...Отсутствие разгрузочных площадок, такелажа, подъездных путей делает невозможным обеспечение технически правильной разгрузки и хранения оборудования. До сих пор ГлавУИЖТ не выделило ни одного метра троса, не поставило тали, промкраны и т. д. Ввиду ожидае-

мого в мае потока оборудования прошу оказания помощи».

Датирование записки январем 1950 года документально подтверждает наличие железнодорожного путевого хозяйства в 1949 году и прочную связь его с центром.

Напомним, что в 1949 году в ГДР командировуют М.С. Захарова для работы на нефтехимических предприятиях. Некоторое время спустя он назначен ответственным лицом за демонтаж и переброску оборудования с немецких заводов на комбинат №18. Транспортировка на столь дальние расстояния, с пересечением границ нескольких государств, являлась делом сложным. Оборудование нередко попадало не по адресу, терялось или разукомплектовывалось. Нашим представителям, в том числе М.С. Захарову, приходилось урегулировать вопросы с немецкой стороной и таможенными службами. А для ревизии и комплектации оборудования с Черногорска перебазирована контора РВК, для которой построена вышеназванная автобаза. К концу 1950 года оборудование из Бреста в Салават пошло эшелонами с немецкой педантичностью, на месте требовалась четкая организация разгрузки, приема и хранения.

ГЛАВНАЯ КОНТОРА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК



Веха первая, она же начальная. Итак, 1949 год – документально подтвержденный момент появления в городе действующей железной дороги. Документально и косвенно засвидетельствовано, что в этом году в составе Управления исправительно-трудовых лагерей и строительства комбината №18 основывается Главная контора железнодорожных перевозок. Почему «Главная...», если есть основная станция Салават? Здесь важно постараться не переносить автоматически взгляды того времени на сегодняшний день. Просто в тресте «Ишимбайгазстрой», кото-



рый занимался общей организацией строительства, выделили группу для координации железнодорожных перевозок. Эта группа формировала грузооборот для всех организаций и предприятий новостройки. Разумеется, со временем она росла и, преобразуясь, получила имя – Главная контора ЖДП.

Главная контора железнодорожных перевозок организовалась и обосновалась на месте первого глиняного карьера, где плещется озеро совхоза «Химик», еще точнее – западнее трамвайного моста. Контора создана под общим руководством Ивана Карповича Ишуткина. Место выбрано у стрелочного перевода для перегона на станцию Южная. Осмелимся предположить, что на этом месте намечалось возведение городского железнодорожного вокзала. Наверное, в задачи конторы входила не только координация перевозок всех грузов, также согласование и прокладка вспомогательных и маневровых путей.

Вновь организовать любое предприятие не легко. Необходимо построить здания, приобре-

сти основные средства, укомплектовать рабочие места кадрами, создать коллектив, заложить и сформировать в нем традиции. Тем более не легко организовать железнодорожное подразделение с его сложнейшей техникой, специфическими особенностями и строгими правилами эксплуатации.

Время упростило перечисленные выше задачи. Главная контора железнодорожных перевозок разместилась в нескольких передвижных вагончиках при вышеназванном глиняном карьере. Позже там построили барак, где обосновались все сопутствующие службы: диспетчеры, ремонтники, грузчики и администрация. Сама железнодорожная сеть находится в зачаточном состоянии, управленцев в штате немного, но пути интенсивно строятся. Именно при И.К. Ишуткине ведется формирование самостоятельных служб: создали службу движения – ее возглавил А. Пономарев, участок пути возглавил И.А. Юрчак.

ОСНОВАНИЕ ВОСТОЧНОЙ СЕТИ

Для строительных нужд почти в каждом строительном районе завели свои бетонорастворные узлы, один из которых соорудили в районе будущей улицы Чапаева. Как сказано в юбилейном докладе В.Н. Якимова, произнесенном в августе 1958 года, в 1949 году вступают в строй бетонный и железобетонный заводы. Гравийную смесь для обеспечения сырьем бетонорастворных узлов и ЖБЗ стали брать с гравийно-сортировочной станции на берегу реки Белой. На первом этапе гравий доставляли на объекты новостройки самосвалами гаража РВК. К этому времени там имелось на балансе 19 грузовых автомашин и 8 тракторов. Грузовиков явно не хватало. Пять из вышеприведенного количества работали на Абаканском участке РВК, пять находились в колхозе на вывозке хлеба и три – на





Паровоз «9П» – «Петушок»

изыскательских работах. Два автомобиля переоборудованы в пассажирские и в две смены возят рабочих в Ишимбай. Кроме того, случались неполадки и простои в ремонте, то есть автомобилями хронически недоставало. Поставку гравия лихорадило, отчего понадобилось срочно прокладывать железнодорожный путь к карьеру.

В 1950 году проложена ветка на карьер у реки Белой. Гравийный карьер обслуживал специальный паровоз, который по одному вывозил груженные думпкары в район нынешнего молокозавода. Там образовалась перевалочная база, далее транспортировку продолжали с помощью перегрузки в самосвалы. Для стабильной поставки гравия потребовались десятки самосвалов, но их не было. Не было также устойчивых дорог. Низменная местность и близость грунтовых вод в пойме Белой затрудняли их прокладку. Принимается решение соединить бетонорастворные узлы, гравийную станцию и промплощадку сетью одноколеек. От колеи с карьера завернули правую ветку на бетонорастворный узел. Затем проложили путь и организовали поставку гравия в думпкарах на ЖБЗ. Гравийно-песчаную смесь возили два состава из думпкаров, которые за резвую оборачиваемость прозвали «вертушками». Думпкары

– это самосваливающие открытые платформы, в которых много лет в Салавате развозили гравий.

Размахи и оперативность в решении крупных задач того времени просто поражают воображение. За 1949–1950 годы в голой степи построено 35 километров железных дорог! Позже в одном из юбилейных докладов о работе СМУ-3 упоминается, что лишь они проложили 124 километра рельсовых путей, в том числе 16 километров трамвайного пути. Кстати, это требовало немалых финансовых затрат: 1 километр железнодорожного полотна обходился казне в 25–50, а то и более тысяч рублей.

Уже в 1950 году суетливо снуют по стальным путям между песчаным карьером и кирзаводом узкоколейные платформы, от реки Белой, пыхтя клубами пара, толкает мощные думпкары вездесущий паровоз «9П» – «Петушок».

Необходимость поставки крупных объемов гравия к объектам стройиндустрии, недостаток автотранспорта и отсутствие дорог положили начало созданию восточной сети железнодорожных путей.

Даже не специалист понимает: железная дорога – это целая система со сложным структурным устройством. Это маневровые и подъездные



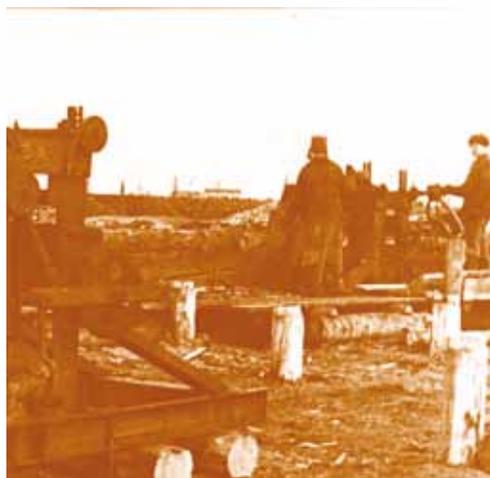
пути, локомотивный и вагонный парк подвижного состава, депо и ремонтная база, а также штат обслуживания из путевых обходчиков, стрелочников и составителей. И все это не только на предприятии, в городе создавалось буквально с нуля.

Заодно уместно напомнить, что железная дорога нашего города тогда входила в административное подчинение Уфимской железной дороги. Станции Салават и Аллагуват, возникшие на

заре строительства города, сразу отнесли к единой транспортной системе страны МПС. Через них проходил путь на Кумертау, там были другие требования и более жесткие правила, чем у ведомственного собрата.

Поскольку станция Аллагуват к началу закладки города существовала и находилась в ведении МПС, проводимые в тексте изыскания, будут ее касаться лишь эпизодически, по мере необходимости.

ЗАРОЖДЕНИЕ КОМБИНАТСКОГО НАПРАВЛЕНИЯ



Веха вторая, она же комбинатская. Руководство строящегося комбината №18 уже на начальном этапе озаботилось его транспортным обслуживанием. Вплотную к организации собственного железнодорожного хозяйства нефтехимики смогли приступить несколько позже строительного, видимо, весной 1950 года. Нужна была собственная служба эксплуатации пути, база ремонта локомотивов и подготовки платформ и вагонов. «Наверху», в будущей промышленной зоне закладываются барачные здания администрации и разветвляется сеть путей станции Южная.

Осенью 1950 года из общей структуры «Главной конторы...» выделяется скромное отделение с ориентацией на обслуживание базы РВК комбината, строящегося ремонтно-механического завода и ТЭЦ. В сторону будущей ТЭЦ от основной магистрали пути еще не было, как не было самой ТЭЦ.

Более точно веку можно узаконить косвенным фактом: в октябре месяце 1950 года руководителем Главной конторы железнодорожных перевозок УСК-18 назначается профессиональный железнодорожник с опытом руководящей работы Василий Гаврилович Чумаков. Полтора десятка лет его руководства железнодорожни-



ками связаны с разрешением нескольких перво-степенных в тот период задач: организации форм существования; развития сети путей для обеспечения строительства: ускорения оборачиваемости вагона; создания комбинатской структуры ЖДЦ, и косвенной задачи – доставки и вывоза работников.

Иван Карпович Ишуткин становится его заместителем **по железнодорожному транспорту комбината. Это назначение есть факт, подтверждающий, что октябрь 1950 года является истоком рождения сегодняшнего ППЖТ.**

Главная контора железнодорожных перевозок расчленяется на «строительное» и «комбинатское» отделения. Заострим внимание на сущности происходящего – из общей структуры Главной конторы ЖДП выделяются два обособленных направления: строительное отделение, которое входит в подчинение СУ-18, и комбинатское отделение. Вся строительная техника позже объединится в конторе автотранспорта и строительной механизации под руководством Владимира Борисовича Билика. В качестве железнодорожного придатка в его подчинении имелся узкоколейный и три больших паровоза. Они удовлетворяли нужды строителей.

Комбинатское отделение под руководством И.К. Ишуткина на этом этапе ориентировано на прием оборудования и обеспечение стройматериалами объектов комбината. К завершению 1950 года здесь имеются свои два паровоза 9П и один большой паровоз.

Вот как об этом периоде, хотя и сбивчиво, рассказывает один из старейших работников ППЖТ Иван Павлович Титарев. Он появился в службе железнодорожных перевозок после окончания Уфимского железнодорожного техникума в августе 1950 года. Группа молодых специалистов была направлена в будущий город с целью организации этой самой службы почти с нуля.

«Окончив техникум, я по распределению попал на новостройку Салавата. Там еще ничего не было, и нас привлекали к прокладке путей. Началось с того, что построили маленькое дощатое паровозное депо. Вагонное – это просто 3-й и 4-й путь, а пятый путь – паровозное. Их вместе строили. Позже, когда появилось комбинатское отделение, нас передали туда.

Каких только машин не прошло перед глазами. Древние паровозы, которые днем ходят,

а каждую ночь ремонтируешь и красишь. Признаться, энтузиазм был высокий. Молодцы ребята, сами в выходной день приходили. Депо находилось там, где контора «Химзащиты» позже была, как на железную дорогу выезжать с заправки, там здание стояло засыпное. Там ремонтировали, латали и списывали на покой старые паровозы. Тогда машины в металлолом сдавали. Только спишешь паровоз, его пока не порежешь, не снимут с баланса. «Петушка» как списали, помню. Жалко было его на металлолом резать, так хотелось на память потомкам оставить, но не позволили.

Первое производство строилось, туда завозили кумертауский уголь, серу. По три состава угля в день возили. А когда стали убирать в утиль все хозяйство первого производства, мы испытали непередаваемый ужас.

Три года работал с заключенными. Престиж и уважение к железнодорожникам были высокими. И на демонстрации, и на работе чувствовалось, что идет «железная дорога». Был случай, пришел парень из армии с «патлами» на прическе и обросший бородой.

– Прими на работу, – говорит начальник отдела кадров.

Я отвечаю:

– Пусть посмотрит, как у нас железнодорожники ходят.

Он покраснел. Но все-таки приняли. Потом он побрился, подстригся, человеком стал. Долго работал помощником машиниста, затем стал толковым машинистом.

Был такой мастер по ремонту паровозов А.Н. Боровский. Ранее он работал на севере машинистом паровоза, точнее, ему срок давали. Рассказывал различные небывальщины, как там паровозы рыбой топили. Дров не было, а красная рыба штабелями лежала. Грузили в тендер и топили топку. За что сидел? Время строгое было. Шли контейнеры с различными грузами, его привлекли поездные грабители. Он помощник машиниста, знает, где какие грузы находятся. Вычислят, вскроют контейнер и похитят что-нибудь в составе. Но когда грабителей поймали, ему тоже дали срок. Много тогда «бывших» было. И тяжелое время довлело, и выходить из положения надо. Особенно среди составителей, там, скорее всего, все из бывших заключенных работали.



Группа железнодорожников. 50-е годы

Грузчики – преимущественно женщины, а грузы все тяжелые – это кирпич, щебенка.

Кстати, наш салаватский кирпич шел на оформление музейного комплекса В.И. Ленину в Ульяновске. В то время там строительство музея затеялось».

Выделим из приведенных воспоминаний рассуждение, что железнодорожное хозяйство города уже поделилось на строительную и комбинатскую составляющие. Молодые специалисты были определены в строительные организации (тогда это просто называлось строительство) и активно приступили к прокладке путей. При личном участии Ивана Павловича Титарева до конца 1950 года проложены три пути и перегон, соединяющий станцию Южная со станцией Салават.

Предыдущие зимы показали, что в условиях сильных морозов и снегопадов с заносами выявляются дополнительные сложности в обслу-



живании путей, доставке и перевалке грузов. К этому времени строительная площадка обросла множеством мелких подразделений, и Главная контора железнодорожных перевозок на первое десятилетие стала общим координатором.

В 1951 же году официально сдана в эксплуатацию железная дорога Уфа – Тюльган. Станция Салават Юлаев входит в систему МПС, она является пунктом формирования грузовых поездов и пассажирской станцией. От временного барачного вокзала стали курсировать пассажирские поезда «Кумертау – Уфа» и пригородный поезд «Кумертау – Стерлитамак». Теперь поселок во всех направлениях перерезали рельсовые пути.

В 1951 году на огромном просторе промышленной зоны затевается возведение ТЭЦ. Рядом завершается строительство и вступает в строй ремонтный завод (будущий СМЗ). И ТЭЦ, и будущий СМЗ тогда входили в структуру комбината №18, на них ориентировали подъездные пути и паровозное депо будущей станции. Где сегодня распростерлась контора «Двигательмонтаж», построили гараж для вспомогательной техники, барак для конторы и клуб. Осенью 1951 года сдается в эксплуатацию станция Южная. Это хозяйство и подъездные пути к нему принадлежали комбинатской ветви ГКЖДП, все это тогда на отшибе простерлось, то есть стояло вдали от жилмассива.

В том же году комбинатское отделение вместе с конторой ЖДП перемещается на территорию станции Южная. Руководит ГКЖДП Василий Гаврилович Чумаков, технический отдел возглавил Гаврил Григорьевич Алексеев, паровозное депо – Александр Васильевич Воротников, а вагонное депо – Иван Павлович Титарев. Николай Леонтьевич Калиман возглавлял службу движения, а Петр Пономарев – станцию Южная. Связью железнодорожников обеспечивал В. Евтеев.

Комбинат имел в собственности два маневровых паровозика марки 9П, в простонародье которые ласково величали «Петушком». Машинистами на них трудились Т.Т. Куатов, А.М. Мураштин, Раис Баширов и П.Д. Сазонов.

В 1951 году проходит странная реорганизация. Вагоны, которые числились на комбинате, вместе с вагонным депо почему-то передали в строительство, а все локомотивы, в том числе четыре строительных, сосредоточили на комбинате. В комбинатское отделение отошли диспетчер, службы движения и пути. Решение казалось не

особенно продуманным, отчего острословы шутили: «Телега моя, лошадь твоя». То есть «телега» осталась в строительстве, а «лошадь» на комбинате. Молодой специалист Иван Павлович Титарев был назначен начальником вагонного депо, а Александр Васильевич Воротников – паровозного.

Отныне строители вынуждены заказывать паровоз для перевозки грузов в комбинатском отделении. Сколь условным было это деление, представим из слов Титарева: «...вагонное – третий, четвертый путь, паровозное – пятый...», но создавало оно многие затруднения и сказывалось на организации грузоперевозок субъективными задержками.

Контора автотранспорта и строймеханизации с управляющим В.Б. Биликом расположилась на месте нынешнего АРЗа. А.А. Бекух возглавлял механические мастерские по ремонту автотранспорта, которые в 1952 году переросли в АРЗ. На должность начальника техотдела туда перевели Г.Г. Алексева, позднее он станет главным инженером. Вагонное депо во главе с Титаревым тоже подчинили В.Б. Билику. Там их объединили с автотранспортной конторой, конным парком и с механическими мастерскими, позднее АРЗом.

Время не ждало. Начиналось массовое поступление технологического оборудования на заводы. Оно требовало не только его доставки к месту монтажа, но организации выгрузки крупногабаритного и крупнотоннажного оборудования мощным крановым хозяйством.

В поселке образовано уже несколько транспортных подразделений, в том числе железнодорожных. Координацию железнодорожных связей с внешним миром принимает станция Салават Юлаев во главе с Ю. Шаламовым. Мы помним, первый генплан развития города предусматривал приоритет в грузоперевозках в пользу железнодорожников. На некотором моменте даже доставку рабочих в промзону планировали проводить железнодорожным транспортом. Именно с этой целью многие улицы по генеральному проекту замыкались направлением на будущий железнодорожный вокзал. Существовал де-факто такой метод доставки рабочих всего несколько месяцев. Это решение сопряжено со многими ограничениями строгих правил и неподготовленностью путевого хозяйства. МПС заупрявилось, и власти города от железнодорожного варианта



Доставка работников на промплощадку

отказались. Обстоятельства менялись, необходимо было менять структуру транспорта.

Тем временем расширялись работы по возведению объектов комбината №18, и требовалась более жесткая связь промплощадки с жилым районом. В первой половине 50-х годов сотрудники станции Южная и инженерно-технические руководители ГКЖДП, оказавшиеся вдали от основного жилого массива, доставлялись на работу в переоборудованных грузовых автомашинах. Разумеется, осталась в памяти масса нареканий на культуру обслуживания. Это было весьма неудобно, в зимнее время холодно, а дисциплина водителей была низкой, и в городской прессе нередко появлялись жалобы на имя В.Г. Чумакова за бездушное отношение к работникам.

Вот что пишет в статье «Неисправные машины выпускают на линию» рабкор И. Шарифжанов («Ленинский путь» от 12 ноября 1954 года):

«3 ноября в 7 часов утра работники ГКЖДП собрались на улице Горького, чтоб к 8 часам при-

быть на работу. (Там около кинотеатра «Родина» стояла деревянная будочка первого автовокзала – прим. автора). Только в 9-м часу пришла машина под номером БХ69-59. Рабочие заняли места, но водитель Ляпичев не смог завести двигатель, и после длительного ожидания рабочие вынуждены были добираться на перекладных. Как только рабочие отошли от машины, Ляпичев тут же, уютно устроившись в кабине, лег отдыхать. Начальник контрольно-пропускного пункта ГКЖДП Карцов выпустил на линию неисправный автомобиль, забыв о своевременной доставке работников».

Опустив вполне объяснимые причины неудобств, примем к сведению: ГКЖДП имела автомобильный парк, своих рабочих доставляли собственным транспортом.



ПЕРВОПРОХОДЦЫ



Коль скоро образуется подразделение, затронем, хотя бы в первом приближении, его кадровую составляющую. Пока разговор ведется о Главной конторе железнодорожных перевозок.

Начальный этап для кадровой обеспеченности характеризуется несколькими, ныне хорошо известными признаками: в послевоенное время в стране остро ощущался общий недостаток людских ресурсов; не было подготовленных специалистов с техническим образованием для руководства и управления подразделениями; часть имеющих опыт специалистов по различным причинам находилась в заключении.

Если говорить целенаправленно о Салавате, то нет нужды пояснять, что в молодом поселке профессионалов железнодорожных профессий не могло быть по определению. Организаторы новостройки и руководители принимали многие меры по изысканию опытных железнодорожников и обучению молодежи на местах. Кадры ковали из молодежи, прибывающей с армейской службы, их обучали на учебных пунктах МПС в городах Пензе, Оренбурге. Разумеется, вербо-

вали готовых специалистов из прочих городов страны. Первые машинисты прибывали из городов Муром, Ртищева, Свердловска, Златоуста. Выискивали в лагерях, принимавших участие в строительстве поселка, профессионалов среди заключенных, и привлекали их к работе. Уместно будет отметить, что многие первопроходцы оказались людьми с задором и большим чувством долга. Иные из них не изменяли профессии и трудились до самой пенсии. В числе первопроходцев трудятся путейцы М. Тишкина, Тамеев, Жиряков, Латыпова, Брызгина, Малыгина, Пермякова, Гайнуллина, Матюшины, Лысенко; стрелочницы Ульянкина, Печенкина, П. Володина; составители поездов Кузин, Харисов, Положенцев; диспетчеры Федоров, Северюхин.

Кузница кадров башкирского региона – Уфимский железнодорожный техникум уже в 1950 году направил своих выпускников в поселок Салават. Это были молодые выпускники В.В. Разумейчик, В.И. Иванов, В.В. Хаванов, И.Т. Юрченко, И.П. Титарев, А. Прокофьев. Они и составили в дальнейшем костяк железнодо-



*Машинист локомотива
Т.Т. Куатов*



*Стрелочница
А.П. Мухина*



*Машинист локомотива
М.И. Зайцев*



*Начальник смены
Н.И. Горин*



*Монтер пути
М.Г. Усманова*



*Составитель поездов
А.А. Жданов*



*Приемосдатчик
А.И. Голубенкова*



*Осмотрщик вагонов
Ф.И. Захаров*



*Стрелочница
О.П. Шишкова*





Группа слесарей депо. Стоят: Г.А. Дильмухаметов, И.М. Дацко, А.Н. Боровский, Р. Мухтаруллин, И.М. Ададунов. Сидят: И.С. Ушанов, М.Т. Семенов, В.Э. Борткевич

рожной службы. Прибыли также первые инженеры – В.И. Петров, Н.М. Медведев, Г.Г. Алексеев, А. Алексеева, Н.И. Бушенец. Машинисты-первопроходцы пятидесятых годов – С. и М. Зайцевы, А. Шишляков, П. Вязовцев, Т. Матиевский, П. Головин.

Руководителей мы уже представляли. Первый начальник Главной конторы железнодорожных перевозок Иван Карпович Ишуткин. Начальник паровозного депо – Иван Иванович Карпов, службы пути – Иосиф Антонович Юрчак. Службу движения возглавил Николай Леонтьевич Калиман, погрузочно-разгрузочное бюро – А.И. Северюхин.

До амнистии 1953 года в депо в тесном сотрудничестве с вольнонаемными работали заключенные. Имелись в их среде и кадровые машинисты, многие из них остались на предприятии и добросовестно трудились до пенсионного возраста. Вот как рассказывает об этом периоде ветеран цеха Иван Михайлович Ададунов, который начинал работать сварщиком, затем пере-квалифицировался в слесаря по ремонту паровозов, позже – тепловозов.

«Устроился я в 1951 году учеником сварщика. Работать учился у заключенных. Наставником моим по обучению мастерству был А. Завгородний. Я его прекрасно помню: очень хороший специалист и сердечный, душевный человек, относился ко мне словно отец. Запрещал носить чай заключенным. Изучил я азы и поработал сварщиком самостоятельно. Работать довелось в паровозном депо. Нас часто привлекали в вагонное депо на ремонт думпкаров, которые часто выходили из строя при выгрузке, то есть они самопроизвольно переворачивались.

Паровозное депо в то время представляло собой простой деревянный сарай. Относилось оно к КЖДП УСК №18, им руководил И.И. Карпов. В 1951 году паровозы от строительства передали комбинатскому отделению. Вместе с паровозами оттуда пришли машинисты – Малышев, Кобельков, Куатов, Баширов. Когда железнодорожников и автомобилистов объединили в КЖАТ, начальник локомотивного депо Воротников стал общим руководителем. Точное время объединения не припомню, но случилось это, когда ушли заключенные. Из лагеря к нам



приходили две бригады ремонтников из зеков. После амнистии некоторые так и остались: Вячеслав Эдуардович Борткевич, Вася Зотов. Машинистами после заключения продолжили работу у нас Волков, Юрий Грибунин. В 1952 году я перешел кочегаром на паровоз».

Грузопоток по железной дороге год от года увеличивался, поступало не менее ста вагонов в сутки с различными грузами для комбината.

Заострим внимание на фразе ветерана, что «...паровозы передали комбинатскому отделению...». Видимо, это была попытка усиления промышленного направления. Одновременно увеличиваются масштабы строительства и растут размахи поставки строительных материалов. Вступившая в строй станция Южная становится крупной перевалочной базой, и назревают новые перемены.

КЖАТ, ИЛИ В ОДНОЙ СЕМЬЕ С АВТОМОБИЛЕМ



Еще раз напомним читателю структуру транспортной, в частности железнодорожной сети на начальном периоде. В поселке верховодит Главная контора железнодорожных перевозок. В ее составе действуют строительное и комбинатское отделения. В 1951 году у железнодорожников на территории поселка функционируют четыре станции – Салават Юлаев, Аллагуват, Северная и Южная.

Крупный автотранспортный гараж образовался у ремонтно-восстановительной конторы, позже треста. Имевшаяся в нем пара десятков автомобилей частично простаивала в ремонте, а

нередко использовалась не по назначению – машины отдавали на помощь колхозам. Теперь автомобили появились у треста строителей, комбината №18, появились специализированные автоколонны АТК-1, АТК-2, ГТК и некоторые другие транспортные организации, которые подчиняются конторе автотранспорта и строймеханизации В.Б. Билика. Комбинатское отделение по подобию В.Б. Билика организует свой ударный кулак.

Вежа третья, соединившая в одно подразделение автотранспортников и железнодорожников комбината. На основании решения Совета Министров СССР от сентября 1951 года 7 января



1952 года издается приказ по управлению комбината №18 за №6. Нет необходимости приводить сей пространственный распорядительный документ целиком. Огласим лишь интересующие нас пункты.

Параграф первый этого исторического документа гласит: «Организовать с 1 января 1952 года на базе гаража треста РО и МТО самостоятельную контору железнодорожного и автомобильного транспорта комбината №18, на полном хозрасчете с законченным балансом, подчинив эту контору непосредственно Управлению комбината №18».

В параграфе четвертом управляющему ремонтно-восстановительным трестом Г.М. Левит предписывается передать, а и. о. начальника конторы железнодорожного и автомобильного транспорта А.Н. Личагину принять безвозмездно:

«А) все транспортные средства, подвижной состав и путевое хозяйство ведомственного железнодорожного транспорта, здания, сооружения, а также весь инвентарь и инструмент транспортного хозяйства.

Б) весь списочный состав железнодорожного и автомобильного парков».

Для воссоздания полноты структурной картины создаваемой конторы процитируем параграф шестой, касающийся кадровых назначений:

«На ведущие должности инженерно-технических работников конторы железнодорожного и автомобильного транспорта назначить следующих товарищей:

и.о. начальника эксплуатации – Бухина Н.Н.;
ст. инженером отд. эксплуатации – Жаринова;
начальника автобазы – Терентьева;
начальником крано-тракторной базы – Воронина;

начальником железнодорожного депо – Малышева;

и.о. начальника дистанции пути – Павлова;
начальником механических мастерских – Поленок;

старшим механиком механической мастерской – Куликова».

Заместителю начальника комбината и начальнику отдела кадров Назарову В.Г. предписывалось в течение января месяца направить в распоряжение конторы всех специалистов транспортников, работающих не по специальности, а также числящихся по подготовке кадров в аппа-

рате управления комбината и его подчиненных предприятий.

Приказ подписал начальник комбината №18 А.М. Франгулян.

Переведем приведенные выше распорядительные параграфы на доступный обывательский язык: с первого января 1952 года на базе гаража треста ремонта и материально-технического снабжения (бывшая РВК) создается единое транспортное подразделение – КЖАТ, или совместная контора железнодорожного и автомобильного транспорта.

Железнодорожники КЖАТ продолжают входить в функциональное подчинение Главной конторы железнодорожных перевозок, а всем транспортом города верховодит контора автотранспорта и строймеханизации В.Б. Билика. Получилась настоящая русская матрешка – одна контора входила в другую.

Местом расположения КЖАТ избрали территорию станции Южная в районе будущего предприятия «Химзащита». Попутно отметим, что специалистов явно недоставало – приказ нацеливает отбирать их в других структурных подразделениях.

Вернемся к основной нити сюжета. Таким образом, с января 1952 года «телегу с лошастью» объединили. Раздельная паровозо-вагонная система просуществовала недолго. С созданием КЖАТ произошла, выражаясь железнодорожным языком, дружеская «сцепка» паровозов и вагонов. Единым начальником паровозо-вагонного депо начальником комбината А.М. Франгуляном назначается А.А. Малышев. Сегодня среди воспоминаний современников имеются иные версии – якобы депо возглавлял И.И. Карпов или А.В. Воротников. Но в документах значится А.А. Малышев, а И.П. Титарев становится мастером депо.

Контора получилась не маленькая. В ней только автомобильных участков три: крано-тракторная база, автобаза и механические мастерские. Штат насчитывал 236 человек, причем из перечисления указанных приказом должностей явно превалирует автомобильное преимущество. Подвижного состава на балансе состояло 172 единицы. Это были ныне древние отечественные грузовики отечественных марок «ГАЗ-АА», «ЗИЛ-150», «ЗИС-5» с деревянными кабинками и «ГАЗ-51». Имелось несколько тракторов «С-80», «ДТ-4», «ХТЗ».

Хотя приказом назначается А.Н. Личагин, в том же году первым официальным руководителем КЖАТ назначен А. Хохлов, который руководил конторой до 1956 года. А.Н. Личагин стал руководить железнодорожной структурой. И.П. Прытков назначен начальником автомобильного гаража, а И.Т. Бондаренко являлся начальником механической мастерской. В мехмастерской в числе других работали прекрасные специалисты – слесарь И. Кийко, моторист П. Аверин, токарь Ф. Терехин

Железнодорожная составляющая во вновь созданной организации была представлена совсем скудно, этот придаток особо не влиял на выполнение задач коллектива. Локомотивный парк депо, которым с 1 февраля 1952 года руководит Александр Алексеевич Малышев, состоял из одного паровоза серии «СО-17» и трех паровозов малой мощности. В 1952 году на пустыре северо-западнее станции Южная закладывается новое здание капитального паровозо-вагонного депо из шлакоблока. Здание оказалось без путевой привязки, а вернее всего, работы прекратили в связи с оттоком заключенных в 1953 году. Строительство быстро затухло и перешло в долгострой.

Возрастает интенсивность добычи гравия, теперь его доставка – прямая обязанность КЖАТ. Первые составы из десятка думпкаров за их прыткую оборачиваемость называли «вертушками». Их тянули наверх паровозами старого типа дореволюционной постройки. Это были паровозы серий «Оа», «Ов», «Од» – 1898–1912 годов постройки. Дореволюционные паровозы персонал называл по-простонародному – «овечками». Потом приобрели паровозы серии «Э» («Э», «Эш», «Эг», «Эм» и «Эр»). Их острословы тут же прозвали: «Ишаки». Потом поступили два немецких паровоза серии «Т» №№ 2117, 4769. «Вертушку» водили составитель, сцепщик, вагонный мастер, машинист с помощником и кочегаром.

В коллективе железнодорожников ГКЖДП трудилось немало замечательных тружеников, подлинных мастеров своего дела. Одним из примерных машинистов начала 50-х годов является Станислав Зайцев. Получив состав от поездной бригады, он тщательно проверял состояние локомотива, топки, движущихся частей, очень дошлый был мужик.

– Любишь машину – значит, следи за ней, ухаживай! Машина – она уход любит, – не уставал повторять Станислав Васильевич Зайцев.



Панорама катализаторной фабрики, вдали у горизонта здания КЖАТ

За долгие годы работы он не допустил ни одной аварии и брака в работе. Бригада работает слаженно и заинтересованно: отлично выполняют свои обязанности помощник машиниста Василий Машуров, кочегар Алексей Ярославцев. Результаты налицо – сменные задания бригада выполняет на 130–150 процентов. Машинистом-инструктором тогда был Михаил Семенович Ушанов. Станислав Зайцев, Михаил Зайцев трудились машинистами. С ними же работал А.И. Ефимов.

Все-таки в этот период КЖАТ более ориентирована на автотранспорт. Показатели автомобилистов при наличии приведенных недостатков выглядят неплохо. Приведем для примера показатели 1954 года. План объема грузоперевозок в тонно-километрах по году выполнен на 106,2 процента, коэффициент использования автотранспорта по сравнению с 1953 годом – на 102,3 процента. Немало сделано для снижения себестоимости тонно-километра и пассажиро-километра. В этих целях внедрен хозяйственный расчет на одну машину. В результате за год сэкономлено 115 тысяч рублей. Систематически занимается рационализацией и изобретательством токарь Ф. Терехин. Он внедрил в производство несколько оригинальных приспособлений: по обработке поршней разных марок, сателлитов и клапанов.

В транспортной системе зарождается «триумвират», вернее, многовластие: В.Г. Чумаков руководит ГКЖДП, В.Б. Билик – автотранспортной ветвью, А. Хохлов руководит конторой КЖАТ. Мы не скрываем недостатков – они имели место. Качество ремонта машин и тракторов в некоторых случаях было низким. На городских совещаниях часто критикуют Чумакова: за простой вагонов, плохую организацию доставки рабочих, за невыполнение плана сдачи металлолома. В конторе за 1954 год допущен перерасход 8,5 тонны горючего.

Случаются и более серьезные упущения. В ноябре 1954 года на автозаправочной станции КЖАТ при заливке бензина загорелся автомобиль. Только благодаря оперативным действиям шоферов Тупицына, Марченко, заправщицы Чуприновой и Матюшкина удалось избежать крупных неприятностей. Пожар был ликвидирован,

за что вышеперечисленные работники получили благодарность А. Хохлова.

Выявляются недостатки в организации быта. Рабочие на профсоюзных собраниях требуют создания уюта в бытовых помещениях. Чего уж греха таить, до организации отдыха у руководителей руки не доходили. Например, в запущенном состоянии находится красный уголок КЖАТ – начальник Хохлов, секретарь партбюро Дубовцев. Он плохо оформлен, имеется лишь несколько портретов и лозунгов. Не хватает столов, стульев, настольных игр – к зиме красный уголок не готов. Но руководители конторы, к сожалению, не озабочены таким положением, не принимают мер по организации ремонта и оборудования красного уголка. Такое же положение на станции Салават, где начальствовал, как помним, Ю. Шаламов.

Уже на втором бюро в декабре 1954 года работу транспортников обсуждает горком КПСС. Начальнику ГКЖДП В. Чумакову и начальнику станции Салават Ю. Шаламову предложено укрепить производственное содружество. Руководителю строительного района №1 Зибинину установлен срок сдачи затянувшейся постройки локомотивного депо – март 1955 года. Имеется в виду депо, заложенное за дорогой в 1952 году, строительство которого приостановилось в связи с амнистией заключенных.

Оговоримся сразу – новое депо подчиненные Зибинина не достроили, но красный уголок в конторе возвели. Транспортники закупили и развесили положенные идеологическими формами воспитания портреты руководителей партии и правительства. Приобрели музыкальные инструменты, настольные игры, хороший радиоприемник, поставили новые стулья. Создали совет красного уголка и обязали обеспечивать работников свежими газетами и с 29 июля 1955 года возобновить занятия самодеятельных групп. В профессиональный праздник День железнодорожника самодеятельные артисты порадовали коллег яркими выступлениями.

На основании критических замечаний железнодорожники конторы ЖДП и станции Салават принимают почин сократить льготный вагонный парк на 75 учетных единиц, собственный вагонный парк на 100 единиц и 4 паровоза широкой колеи.



В то же время обращаются к руководителям предприятий с просьбой обеспечить ритмичную погрузку-разгрузку в ночное время и в праздничные дни.

Контора железнодорожных перевозок становится сложной по разнообразию средств подвижного состава и громоздкой по территории.

СТАНЦИЯ ЮЖНАЯ



Станция Южная – единственная станция будущего ППЖТ, которая хотя бы отчасти упоминается в чертежах первого проекта (имеется в виду проект генерального проектировщика в городе Ленинграде). Чтобы рассмотреть ее создание более досконально, нам придется возвратиться к истокам.

Начиналось с того, что в 1949 году на простирившихся в округе пшеничных полях колхоза «Красный герой», стали огораживать колючей проволокой участок земли. Это «наверху» готовили площадки для разгрузки и хранения крупногабаритного оборудования, к которым подвели ветку от основного пути.

В приводимом выше журнале учета выдачи чертежей, хранящемся в архиве института «Ленгипрогаз», зарегистрирована запись выдачи кальки на временное здание станции Аллагуват-Южная от 23 марта 1950 года. Ранее мы пояснили причину появления странного словосочета-

ния: **23 марта 1950 года** начато строительство временного, то есть барачного здания станции Южная. Это ее день рождения. В это время железнодорожная сеть уже начала развиваться, так как для нужд кирзавода с Ромодановского карьера доставлялся по узкоколейке песок, от реки Белой возили гравий. Формирование главного ядра станции завязалось на пустыре около бывшей конторы «Химзащита». В 1949 году вдоль глубокого оврага проложили пути. Как помним из воспоминаний И.П. Титарева, в августе 1950 года на пятом пути возводится каркасно-засыпное здание для ремонта паровозов – паровозное депо. Паровозное депо возглавил Иван Иванович Карпов. Одновременно выше депо прокладываются маневровые пути. У старого депо было шесть путей: 2 из них вели в депо, 2 – вагонные. Один путь в цех, один для заправки паровозов водой, углем и для чистки топок от шлака. Чуть позже на 3-м и 4-м путях организовали ремонт вагонов.





Администрация станции Южная

Вагонным депо руководил Александр Васильевич Воротников. Мужчина он был шумный, и его передвижения подчиненные слышали издали. В 1950 году продолжили пути до станции Салават и проложили маневровые пути. Уже в 1951 году станция Южная принята в эксплуатацию.

Заостряем внимание читателя: первые объекты и здания станции построены не на ее нынешнем месте, а чуть юго-восточнее, в районе предприятия «Двигательмонтаж». Там построили барак для конторы, барачное здание клуба, временную котельную – от нее после обогрелись депо и бараки конторы, гараж. Мы упоминали, что сюда переселилась Главная контора железнодорожных перевозок. В 1952 году здесь же расположились службы конторы железнодорожно-автомобильного транспорта, сокращенно КЖАТ. Попутно построили три жилых дома, два из которых заселили работники ТЭЦ, один выделили персоналу станции. Здесь некоторое время Н.Л. Калиман с семьей жил.

Первым начальником станции Южная назначается Петр Пономарев. В последующем

ее возглавляли Н.Л. Калиман, П.Т. Коротков, А.И. Северюхин.

Одновременно вокруг станции обосновывались предприятия, к ним также прокладывались рельсы. Один за другим уходят пути: во второй лагерь, в четвертый, на железобетонный завод, на завод крупнопанельного домостроения, монтажных заготовок, на «Двигательмонтаж» – спустя пару лет в разных направлениях поблескивают на солнце стальные рельсы. Когда началось строительство ТЭЦ, туда проложили отдельную колею.

Контора расположилась в бараке, Яков Васильевич Нечаев возглавлял отдел кадров. На месте котельной предполагалось построить треугольник для разворота паровозов. Но его не построили. Зато на восточной окраине соорудили дощатые гаражи на несколько сот машин. Затем рядом с гаражами установили резервуары и создали первую заправочную станцию для автотранспорта. Топливо завозили в автоцистернах, позже на этом месте организовалась нефтебаза «Башнефтепродукт» и к ней подвели собственную ветку путей.



Вид на станцию Южная из депо

Восточную сторону территории уже занимала автобаза с крано-тракторным гаражом и механической мастерской. Территория автобазы была обнесена дощатым забором, там имелось несколько боксов для ремонта машин и тракторов, а также барак, в котором расположились отделы управления. В том же барাকে на первых порах временно квартировали службы базы снабжения комбината во главе с Э.И. Громазиным.

Крупногабаритные грузы выгружали возле второго поста станции Южная. Мощный 45-тонный кран тогда имелся только у железнодорожников. Непосредственно у поста оборудование перегружали на трейлеры, специально изготовленные стальные сани или просто на стальные листы и доставляли к месту монтажа.

Развитие путевого хозяйства станции мы косвенно отразили. День за днем она обрастает объектами. Первые объекты станции – где размещались контора ГЖДП, КЖАТ, бухгалтерия, клуб и гараж – были барачного типа, на сегодня не сохранились. В 1954 году на территории строится здание службы пути с мастерскими. В том же

году закладывается и первого января 1956 года принято капитальное двухэтажное здание конторы управления. Оно построено за дорогой, на месте главного пути, то есть ближе к строящемуся депо. В старом здании остались обе администрации – КЖАТ и ГЖДП. Возведенное в 1950 году дощатое здание паровозного депо год от года становится все более тесным, но строительство нового надолго «заморожено».

После разделения автомобилистов и железнодорожников КЖАТ по отдельным цехам станция Южная примет на себя административный центр цеха железнодорожных перевозок.

Давайте отвлечемся немного от строгого изложения хронологии событий и окунемся в атмосферу того далекого времени. Просто приведем два непохожих, но характерных эпизода.

Необычный, даже экзотический подарок обнаружили недавно железнодорожники комбината. В 2011 году, при ремонте здания бывшей конторы они наткнулись на замурованную под лестницей бутылку из-под водки. Давно забытая зеленая этикетка с надписью «Московская»





Железнодорожный кран

по цене 28 руб. 70 копеек (в денежном эквиваленте до 1961 года) навела на мысль о ее целевом предназначении. Так и выяснилось на самом деле – в бутылке оказалась записка. Письмо потомкам от строителей-заключенных 1954 года.

Ввиду уникальности документа приводим его целиком, в пунктуации и орфографии автора послания: *«здесь работали заключенные ребята 1954-го года 2-ого сентября одна бригада. Вы будете когда-либо найти эту записку будете удивлены. Имя мое Коля. Желаю вам счастья. Кто найдет и подумайте нас судили на 25 лет после отечественной войны. Нация. Как не было стыдно собакам»*. Этот крик души несчастного Коли написан для нас простым карандашом и явно не особенно грамотным человеком.

Для истории предприятия записка ценна еще тем, что документально подтверждает нача-

ло строительства здания в 1954 году и факт участия в работах заключенных.

В качестве небольшой зарисовки приведем легендарный «золотой овраг» как пример случившейся бесхозяйственной расточительности. Он часто фигурирует в воспоминаниях очевидцев. Надо иметь в виду, что есть в истории забытые страницы, которые очень выпукло отражают то время – время высочайшего энтузиазма и величайшей безалаберности, когда наряду с великим подъемом происходило немало негативного. Старое депо, находящееся в районе КПД, расположилось около глубокого оврага. Этот знаменитый овраг по воспоминаниям старожилов является поистине золотым. Так его и называли в те годы – «золотой овраг». Времена были жесткими, иногда даже безрассудными. Приходит, скажем, побитый вагон со строительными



материалами. Вагон ремонтировать надо, а груз, то есть строительные материалы, девать некуда! Поступает команда – гони его в овраг. Сыпали и сыпали в овраг и гравий, и цемент, и песок, и прочий нужный для стройки груз. Освобождали вагоны, ремонтировали и сдавали на МПС. Почти до середины 60-х пассажиры трамвая могли лицезреть концы труб, торчащие из земли. Потом это место спланировали грунтом.

Огромное поступление грузов требовало напряженной круглосуточной работы подвижного состава и машинистов. Наряду с приведенными выше организационными реформациями проводятся технические усовершенствования. Приобретение материальной части велось по остаточному принципу. Поэтому технику, которая досталась железнодорожникам от дореволюционного

режима или строек первых пятилеток, начали реконструировать, собственными силами приспособляя к местным условиям.

Паровозы переводили с угольного на мазутное топливо. Перевод растянулся на несколько лет и завершился в 1957 году. Локомотивы для заправки мазутом приходилось порожняком гонять на ТЭЦ. Там же набирали обессоленную воду в котлы. Бесспорно, холостые перегоны сказывались на расходе топлива, но тогда экономикой никто всерьез не занимался. Со временем для технических нужд возвели три водоразборные колонки с пожарохозяйственной и речной водой. Материальная база постепенно совершенствовалась. Спустя два-три года стали поступать паровозы серии «Э»: «Эш», «Эг», «Эм», «Эр».

СТАНЦИЯ ВОСТОЧНАЯ



Станция Восточная образована в 1953–1954 годах. Она зародилась со стрелки №2 станции Салават и служить ей выпало три десятилетия. Много лет ею руководил Иван Иванович Парецкий. Образовалась станция непланово, как следствие стечения многих факторов.

Вступил в действие железобетонный завод. Необходимость в гравийной смеси возросла, и в 1950 году пути шагнули в сторону Белой. В территориальной зоне нынешнего хлебозавода №2 развивается восточная сеть железнодорожных путей. В числе первых проложили колею к

гравийному карьере на берегу реки Белой. От стрелочного перевода левый путь шел к карьере, правый загибался к бетонорастворному узлу. Сегодня об их существовании напоминает лишь присвоенное тогда название улицы Железнодорожной в поселке Мусино. Правая колея дороги была проложена по бульвару Монтажников к бетонорастворному узлу, который размещался примерно в районе нынешнего Дворца бракосочетаний (бывший кинотеатр «Комсомолец»), и конторе «Ишимбайжилстрой», заканчиваясь у перекрестка нынешних улиц Гагарина и Гафури.



Видимо, это связано с интенсивными строительными работами по возведению ДК «Нефтехимик» и здания администрации. Провели ветку к деревообрабатывающему заводу. Кстати, по территории ДОКа было проложено четыре пути.

Начинался монтаж оборудования на технологических заводах комбината №18. Разумеется, грузопоток значительно увеличился. В 1952–1953 годах на подъездные пути прибывало от 300 до 500 вагонов в сутки в двухосном исчислении. То есть железнодорожная составляющая конторы КЖАТ крепла и набирала силу. Мы уже упоминали, что стальным поясом путей город опоясался от даты рождения: по ним доставлялись строительные материалы местных ресурсов – песок, гравий, бетон, лесоматериалы.

Сначала обслуживание восточных путей полностью проводилось персоналом станции Южная. В 1953 году в районе молокозавода построен небольшой барак. Там разместили дежурного, службу пути и сформировали штат. Организовалась станция Восточная. Начальником станции назначается Иван Иванович Парецкий. В это время затеялось строительство нефтеперерабатывающего завода, и поток оборудования на базу комплектации резко возрос. Его приходило до 2000 тонн в сутки.

Гравийно-песчаную смесь от берегов реки Белой возили по широкой колее на думпкарах. Для этих целей было закуплено в собственность комбината 75 платформ. Мы приводили, что в районе молокозавода ее вываливали в бурты, затем экскаваторами грузили в самосвалы и развозили по строительным объектам комбината и города. Позже к ним проложили пути, стали доставлять думпками до места. Одна за одной появляются ветки на СМУ-3, на ДОК, на малый ДОК. 17 различных предприятий обслуживала станция Восточная во времена расцвета. На второй хлебозавод ветка шла обратным ходом, то есть состав протягивали на восток по территории СМУ-3, затем загоняли на хлебозавод.

Главной задачей этого куста стало обеспечение бесперебойной поставки строительных материалов, промышленных товаров и продовольственных продуктов на объекты и промзону комбината. Эта функция входит в обязанность обслуживания станции Восточная, которая прямым перегоном сообщается со станцией Салават. Был еще косвенный фактор ускоренного разви-

тия станции Восточная: уклон от промплощадки в сторону города чрезвычайно затруднял подъем тяжеловесного оборудования на верхнюю базу. Наверх платформы с аппаратами тащили двумя паровозами, а локомотивы являлись большим дефицитом. Потому оборудование все чаще оседало на базе комплектации у пивзавода.

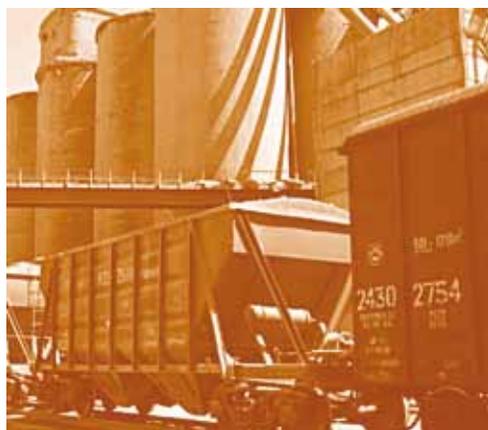
Так сложилось, что исконно станция Восточная обслуживала приоритетно городские потребности. В это время на всю мощь заработал ЖБЗ, позже КПД, на реке Белой запустили земснаряд – гравийная смесь пользовалась спросом, и грузопоток значительно увеличился. Она высвободила персонал станции Южная от второстепенных городских дел, что помогло тому коллективу сосредоточить силы на решении комбинатских задач.

И прозаическая деталь, показывающая способность человека приспособить обстоятельства с выгодой личному делу. Паровозы тогда работали на высокосольном бабаевском угле, шлак после чистки топок сваливался тут же на территории станции. Старожилы утверждают, что его образовалась приличная куча, чем не преминули воспользоваться предприимчивые жители деревни Малый Аллагуват. Они смешивали шлак с цементом, штамповали шлакоблоки и возводили добротные дома. Воистину правильно гласит пословица – где строится маленький город, появится несколько больших деревень! Мимоходом заметим занимательную деталь – пример оказался завлекательным. Железнодорожники Чернышев и Попов организовали сбор шлака от паровозов региона и наладили производство шлакоблоков в городе. По сей день на улице Уфимской стоят несколько зданий, построенные из изготовленного таким методом шлакоблока.

Когда в 1972–1973 годах станция свою роль выполнила – она была закрыта как станция, но продолжала служить как Восточный парк. За путевым хозяйством Восточного парка приглядывала бригадир путей Нафига Сайфулловна Ишмуратова. У нее в подчинении находилось 2–3 человека монтеров пути, которые проводили обслуживание и уход за путями.

В 1994 году пути демонтировали и Восточный парк прекратил существование.

КЖАТ ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ 50-Х ГОДОВ



Богатое на события время все более усложняло напряженность в потребности грузоперевозок. В марте 1953 года разожгли котел – бабаевский уголь пошел на ТЭЦ эшелонами. В 1954 году начались пуски технологических установок. Появилась необходимость регулярно поставлять сырье и вывозить готовую продукцию, причем развозить по территории необъятной страны. На острие угла ставится вагон, то есть его оборачиваемость. Острота проблемы столь велика, что газета «Ленинский путь» от 15 декабря 1954 года в одном номере публикует четыре статьи(!) с материалами об ускорении оборота вагонов. Мы остановимся лишь на рассуждениях начальника Главной конторы железнодорожных перевозок В.Г. Чумакова в статье «За ускорение оборота вагонов». С некоторыми сокращениями он так освещает проблему:

«Контора железнодорожных перевозок в последнее время улучшила свои показатели. Однако результаты еще не удовлетворяют возросшие потребности строителей в перевозках. До настоящего времени не выполнен план перевозок по местным грузам. Особенно большие отставания в перевозках гравия и других строительных материалов. Гравийно-сортировочная фабрика конторы подсобных предприятий в течение года работает неудовлетворительно.

Главнейшим резервом улучшения работы железнодорожников является ускорение оборота вагонов. Как показывает анализ, 80 процентов общего времени оборота вагон находится на станциях, на долю подъездных путей падает лишь 35 процентов. А из общего объема погрузки-выгрузки 85 процентов производится на подъездных путях промышленных предприятий. Отсюда вытекает вся важность ускорения оборота. Но пока это недооценивается ни работниками конторы железнодорожного транспорта, ни клиентурой.

В октябре простой одного вагона парка МПС на подъездных путях составил 100,2 часа, в том числе под погрузкой или выгрузкой 29,3 часа. Оборот местных вагонов составил около 7 суток. Средний простой на путях конторы подсобных предприятий оказался в 14 раз больше против установленной нормы, на путях конторы материально-технического снабжения комбината – в 15 раз больше нормы.

13 ноября в 10 часов 47 вагонов с цементом были поданы под выгрузку на склады конторы подсобных предприятий. Выгрузку закончили в 16 часов 19 ноября. Средний простой каждого вагона составил 75,1 часа. 31 октября в 10 часов утра были поданы 16 вагонов угля на кирпичный завод, простой вагонов составил более 3 суток вместо 4 часов.

Не изжиты случаи переадресовки грузов: контора МТС адресовала четвертому строительному району вагон с мелом. В ожидании выгрузки он простоял 15 суток и был переадресован, так как адресат в грузе не нуждался.

Такие примеры безответственности – явления довольно частые, только за шесть месяцев текущего года за сверхнормативные простои начислено штрафа со строительных и субподрядных организаций в сумме 487392 рубля. В том числе 350 тысяч за перепростой вагонов парка МПС».

Контора железнодорожного и автотранспорта стала явно велика. Мы уже сталкивались с жалобами на автомобилистов, теперь выявляются недоработки у железнодорожников. Созрела необходимость жесткой координации деятельности и повышения технической оснащённости подразделения. Два медведя в одной берлоге не уживались.

Объемы грузооборота, масштабы транспортировки и рост технического обеспечения требовали серьезной структурной реформы. Такая реорганизация проводится путем выделения внутри КЖАТ цехов автомобильного транспорта и цеха железнодорожных перевозок.

Вежа пятая. В 1955 году КЖАТ разделили на два самостоятельных подразделения – транспортную контору во главе с И.П. Прытковым и цех железнодорожных перевозок под руководством А.Н. Личагина, с 1959 года В.Г. Чумакова. Железнодорожный цех, разумеется, ориентированный на обслуживание комбината №18, на некоторое время еще остается структурной единицей КЖАТ.

Итак, КЖАТ разделен на два подразделения: цех железнодорожных перевозок и транспортную контору. Но на этом водоразделе мы еще не прощаемся со всеми иными транспортными средствами. Цех железнодорожных перевозок – это структура КЖАТ, просто необходимость заставила совершенствовать подходы в управлении.

Начальником цеха остался А.Н. Личагин, которого после ликвидации Главной конторы ЖДП сменил В.Г. Чумаков. Депо возглавлял А.А. Малышев, начальником службы перевозок назначается Пономарев.

В числе первых работников цеха числятся А.В. Горячкин, И.П. Пастухов, С.В. Зайцев, Т.Е. Ядыкин, В.Р. Проскуро, Т.Т. Куатов, Р.М. Юсупов, М.И. Зайцев, М.В. Смирнов.

Что же изменилось от реорганизации? Принципиально ничего, ведь обе ветви всегда сосуществовали обособленно. Вернули и сконцентрировали вагоны и прочий подвижной состав. Маломощные паровозы заменили новыми сериями машин. Интенсивно повелось строительство путей на территории комбината. В 1956 году построили здание конторы цеха железнодорожных перевозок, здание товарной конторы станции Южная.

Пуски первых установок требовали укладки все новых и новых подъездных путей к производственным объектам. В качестве рельс использовали демонтированные фронтные так называемые «карандаши», слабощельные рельсы марки Р43 и даже Р38.

С пуском технологических производств нужно было обезопасить сами машины. Паровозы с огневым сжиганием топлива становятся источниками опасности. Этот процесс проходил в два этапа: перевод на мазутное топливо и замена паровозов на тепловозную тягу. Он значительно растянулся по времени и будет подробнее рассмотрен ниже.

Пятидесятые годы остались в истории как годы массового энтузиазма. Основным источником увеличения производительности труда в тот период становится его интенсификация. Организовываются и афишируются всевозможные соревнования с широким освещением показателей и передовиков в прессе. Публикации о транспортниках на полосах прессы печатаются весьма обильно. Даже критика недостатков извещает о весомом значении КЖАТ в общей хозяйственной системе города.

Вот что сообщает городская газета «Ленинский путь» о состязаниях железнодорожников в статье «Соревнование железнодорожников» от 3 августа 1955 года.

«Развернуто предпраздничное соревнование в ГЖТ на 1955 год. Примером в труде служит помощник машиниста А. Тестов, бригадир путейцев М. Тишина, стрелочник П. Володина. Дружными усилиями они обеспечивают бесперебойное продвижение составов, в образцовом порядке поддерживают путевое хозяйство. Самоотверженно также трудятся слесарь Р. Муфтаруллин и токарь А. Зиновьев. Производственные задания они выполняют не меньше чем на 200 процентов».



Тем временем на комбинате начались пусковые работы. Потребовалась более жесткая связь промплощадки с городом.

В 1955 году создана ГортЭК, или городская транспортно-экспедиционная колонна, которая берет половину пассажиров. По подобию железнодорожников образуется Главная контора автотранспорта, объединившая автомобильный транспорт. Возглавил Главную контору автотранспорта небезызвестный нам В.Б. Билик. Маршрут «Кирзавод – город» обслуживает ГортЭК, маршрут «город – управление комбината №18 – Ново-Ишимбайский НПЗ – семисотые объекты» закрепили за автотранспортниками КЖАТ. Они же обслуживают внутрикомбинатские рейсы.

Летом 1956 года на комбинате свершились многие крупные реорганизации – сокращение количества цехов, упразднение мелких подразделений и передача их функций управлению комбината, упорядочение графика работы, вливание Ново-Ишимбайского НПЗ в структуру комбината. Проведены большие преобразования в работе транспорта, но они вплотную касались автомобильной ветви: изменение маршрутов и графика вывозки рабочих, улучшение условий на остановках, благоустройство дорог.

На станции Салават вместо небольшого щитового барака подходит к завершению возведение здания современного железнодорожного вокзала. Одновременно там же строятся несколько ведомственных домов для железнодорожного персонала. Выходящую на вокзал улицу (ныне улица Дзержинского) громко нарекли улицей Вокзальной. С осени 1956 года по утвержденному расписанию поезда «Кумертау – Уфа» и «Кумертау – Стерлитамак» проходят через новый вокзал.

С 1956 года КЖАТ возглавил В.Н. Лобза. Упорядочивались ли разгрузка, складирование и обработка грузов? Многоступенчатая система взаимодействия и подчиненности значительно усложняла прием грузов.

В качестве образца ведомственной несогласованности приведем выдержку из статьи в газете «Ленинский путь» того времени. «...Ежедневно на станцию Салават прибывают десятки вагонов с важнейшими народнохозяйственными грузами. Своевременная доставка их к местам назначения зависит от четкой и взаимосвязанной работы же-

лездорожников. 11 января 1955 года в 14 часов 30 минут на станцию Салават прибыл поезд с грузами для Главной конторы железнодорожных перевозок. Только в 17 часов была произведена разметка состава из 41 вагона для расформирования. Согласно договору о доставке грузов между станцией и конторой состав должен быть поставлен на пятый или шестой выставочный путь, однако его загнали на первый, откуда контора не может его забрать. Несмотря на требования конторы о его переводе, станция их не выполнила. Состав простоял четверо суток, что обошлось государству в 25 тысяч рублей».

Многие трудности железнодорожникам добавляли сложные погодные условия: снегопады, заносы путей и морозы, достигающие 40–50 градусов. Машинистами паровозов на том этапе трудились А. Ефимов, К. Голкин, Н. Лец, С. Зайцев, Е. Зайцев, Л. Шишляков, И. Ушанов, А. Горячкин, А. Малышев, И. Пастухов, Т. Куатов, А. Осинский, А. Мурахтин, М. Терновский и другие.

Как упоминалось ранее, от пассажироперевозок железнодорожники поселка устарились. Пассажирская связь региона с центром осуществлялась через станцию Ишимбаево.



«ЭТО КАСАЕТСЯ ВСЕХ»



Но устранились от пассажиров только железнодорожники. КЖАТ автомобильным крылом продолжал перевозку работников между промплощадкой и городом и на территории комбината. Разумеется, они же получали массу критических замечаний на плохое обслуживание. Не все негативные явления исходят от работников КЖАТ, этому способствуют иные факторы. Мы уже упоминали о массовой амнистии заключенных после 1953 года. Влияние их лагерной морали на атмосферу тогдашней, в основе деревенской массы кадров, было значительным. К тому же начинались пуски производств, что повлекло увеличение массы пассажиропотока на площадку комбината. Нагрузка на транспортников значительно увеличилась – организовано курсирование 6 автобусов по маршруту «Управление – семисотые объекты» и 10 автобусов по маршруту «Комбинат – Ишимбай». Для этих целей комби-

нат закупил КЖАТу 22 автобуса. В ответ на многочисленные нарекания общественности коллектив транспортников принимает «Обращение работников КЖАТ» к той самой общественности.

Назвали перевозчики свое обращение «Это касается всех» и опубликовали в газете «За передовую технику».

«...Некоторые несознательные рабочие и служащие не соблюдают очередность при посадке. Это приводит к ненужной толкотне, хулиганским выходкам. Имеются случаи, когда отдельные элементы ломают дверцы, бьют стекла автомашин, портят сиденья. Некоторые товарищи некультурно ведут себя в салоне автобуса: курят, лузгают семечки. К сожалению, такие действия не встречают отпора даже от непосредственных руководителей, равнодушно взирающих, как подчиненные нарушают порядок. Мы не скрываем наших недостатков. Имеются еще нерадивые шоферы, допускающие грубое отношение к пассажирам. Мы будем сурово наказывать их. Но мы обращаемся к общественным организациям с просьбой помочь нам в наведении порядка при посадке. Хулиганские выходки должны получать решительный отпор рабочих и служащих.

Нельзя умолчать и о таком факте. Многие рабочие приходят к остановке минута в минуту, то есть за полчаса до работы. Отчего на остановке скапливаются толпы народа, а мы не в силах одновременно вывезти всех людей. Этого можно избежать, если пассажиры будут выходить на остановку заблаговременно, пораньше.

Дорогие товарищи! Дело культурной перевозки – дело не только коллектива и работников



Панорама КЖАТ



КЖАТ, это дело всех и каждого. Мы просим вас, товарищи нефтехимики, помочь нам в организации четкой и бесперебойной работы транспорта».

Этот кричащий болью призыв от 1956 года подписали начальник КЖАТ В. Лобза, секретарь партбюро Н. Большаев, секретарь ВЛКСМ Мустаев, предпрофкома А. Воронин.

Разумеется, были и успехи. За 1956 год на новой территории построили здание конторы цеха и здание товарной станции Южная. За

IV квартал 1957 года переходящее Красное знамя среди транспортных организаций города осталось в КЖАТ. Руководители, способствующие процветанию коллектива, – В.Н. Лобза, Н.Н. Большаев, председатель профкома В.Я. Гердт.

К радости салаватцев 29 июля 1957 года зазвонили трамвайные звонки, было начато регулярное трамвайное сообщение города с промплощадкой. На начальном периоде будущее трамвайное управление и конный парк вошли в административное подчинение КЖАТ.

ТРАМВАЙНЫЙ ЦЕХ



В силу сложившихся обстоятельств некоторое время в состав транспортной конторы КЖАТ входил непрофильный трамвайный цех. Он вошел незаконнорожденным придатком только на основании использования трамвая для доставки работников с жилмассива на комбинат. До того вывоз пассажиров с жилого массива на объекты промплощадки выполнялся транспортом КЖАТ. Мы приводили выше некоторые недостатки в обслуживании пассажиров на том этапе. Недостаток пассажирского транспорта сопровождал дела первостроителей много лет, и они искали любые возможные пути его решения.

Видимо, первые разговоры о внедрении трамвайного сообщения возникли в 1952 году, но всерьез о нем заговорили в начале 1953 года. Амнистия заключенных, которые, как помним, добирались на работу пешком ходом, резко увеличила пассажиропотоки. Их, заменивших

гражданских специалистов, необходимо было возить. Для перевозки людей конторе ЖАТ комбинат закупил партию автобусов «ЛАЗ», но их явно не хватало, и для вывозки людей широко использовались переоборудованные бортовые автомобили. Предпринималась попытка организации перевозки пассажиров железнодорожным транспортом, но это связывалось с громадным количеством ограничительных правил по службе безопасности, отчего МПС идею не поддержало. Решено было остановиться на организации трамвайного сообщения, и к середине 1954 года институт «Ленгипрогаз» выдает рабочие чертежи проекта.

Отсыпку полотна вели долевым участием всех промышленных предприятий и заинтересованных организаций. Каждая организация выполняла свой профиль работ – энергетики вели энергоснабжение, металлообработчики занялись





Трамвайное депо



Пошел первый трамвай

изготовлением металлических изделий, ЖБЗ – бетонных. Пик строительства пришелся на 1956 год. Строительством полотна и укладкой шпал и рельс занялся третий строительный район. Именно третий строительный район, далее СМУ-3, поэтапно проложил все 16 километров пути от стеклозавода до семисотых объектов.

Строительство затянулось и велось в четыре этапа. Первая задержка случилась ввиду расположения на пути одного из неплановых поселков с частными домами и надворными постройками. Пришлось в срочном порядке переписывать население, учесть все постройки и организовать переселение с возмещением ущерба.

В известной книге «Комбинат» приводится воспоминание геодезиста Ф.Е. Сергеева, как он проводил геодезическую разбивку под строительство депо и на все пути. В частности он приводит эпизод: *«Между монтажниками опор контактной энергосети и укладчиками рельс возник спор. БЭМовцы утверждали, что правильная их ось, а строители доказывали, верная их ось. И только когда я разбил окончательно ось на участке от комбината до совхоза, спор прекратился.*

Проводя пути, я обнаружил несоответствие проектного угла кривой путей между остановка-



Хор трамвайного цеха

ми трамвая «УМР-5» и «РМЗ». Сомневаюсь, что кто-то сегодня об этом догадывается».

Первую партию трамваев закупили из бывших в эксплуатации в городе Уфе. Первый трамвай появился в Салавате в 1956 году. К вводу в эксплуатацию трамвайного сообщения город имел 14 вагонов. Одновременно велась профессиональная подготовка водителей и ремонтников. За 1956–1957 годы в городе Уфе прошли обучение и стажировку более 30 работников трамвайного парка. Тогда этот вид транспорта существовал лишь в Уфе. Любопытно будет заметить – на сегодня в республике трамваи курсируют только в двух городах – Уфе и Салавате.

В июле 1957 года первые 7,5 километра пути от колхозного рынка до управления комбината были приняты в эксплуатацию. 29 июля после торжественного митинга первый украшенный транспарантами трамвай, разливая не привычные для горожан трели звонка, повез почетных пассажиров. Первыми пассажирами стали руководители СМУ-3, передовые строители и представители общественности города.

Не только лишь работой славились трамвайщики. Там быстро сложилась прекрасная самодеятельная группа, голосистый женский хор. 28 июня 1958 года самодеятельность дала концерт в подшефном колхозе «Новая жизнь» Федоровского района. Тепло принимали хлеборобы выступления водителей и кондукторов на сцене сельского клуба.

В 1959 году начальник конструкторского бюро комбината В.Г. Никитас получил от начальника комбината №18 И.А. Березовского задание на проектирование второй очереди до остановки «13-й цех». Третьим этапом явилось продление дороги до стеклозавода в 1962 году. В 1971 году, в связи с развитием нефтехимии и строительством Ново-Салаватской ТЭЦ, пути продлили до «семисотых объектов». Позже в решениях городских властей несколько раз мелькали предложения о проведении трамвайных путепроводов по южной части города, но планы оказались не реализованы. Завершая тему, напомним, что в 1967 году в связи с интенсивным строительством объектов нефтехимии руководство вновь воз-



Самодельность КЖАТ

вращалось к идее железнодорожной перевозки рабочих. Она была организована поездом из шести вагонов, курсирующим с железнодорожного вокзала станции Салават до южной проходной комбината с остановкой на станции Южная. Поезд водили высококвалифицированные маши-

нисты, имеющие право на вождение пассажирских составов. Но по упомянутым ранее строгим правилам, приводившим к перебоям в маневровой работе, от идеи вновь отказались. Доставку рабочих из жилого массива полностью взвалило на себя городское пассажирское предприятие «СПАТП».

Трамвайный парк вошел в административное подчинение КЖАТ структурным подразделением «Трамвайный цех». Руководил трамвайным хозяйством Г. Пономарев. З.Г. Давлетбаев стал старшим инженером трамвайного хозяйства. Г.Х. Субхангулов – старшим инженером депо, Л.К. Рябова – старшим инженером электрохозяйства.

После вывода из КЖАТ железнодорожного цеха трамвайный цех продолжал входить в состав автотранспортной конторы, позже цеха «АТИМР». В 1971 году трамвайный цех передан городу и преобразован в трамвайное управление.

ПЕРВЫЙ ЮБИЛЕЙ ТРАМВАЙЩИКОВ



В 1967 году трамвайному парку справили первый юбилей – ему исполнилось десять лет. Неузнаваемо изменился коллектив этого цеха. Во-первых, в нем осталось всего 25 процентов работников, работающих в подразделении со

дня основания. Изначально складывалось так, что в трамвайном хозяйстве доминировал женский труд. Работницы, начинавшие трудовой путь при пуске трамвая смазчицами и кондукторами, сегодня трудятся водителями трамвая 1-го класса. А.В. Балабаева, А.В. Буренина, Е.В. Вантяева, Е.К. Варкентин, П.П. Батршина, Т.И. Гусева, В.И. Крыгина, Е.С. Савченко, А.И. Третьякова – ныне золотой фонд водительского состава. Слесари ремонтной группы и электрослесари низшей квалификации А.А. Усманов, Н.А. Кувайцев, М.В. Гайнанов, Р.С. Иксанов, В.Н. Казадеев, Ш.Г. Аитов выросли до высококвалифицированных мастеров и бригадиров.

Намного увеличился подвижной парк: если в 1957 году на линию выходило 14 трамвайных вагонов, то в 1967 году их уже 86. Разумеется, изменились в сторону улучшения экономические показатели – себестоимость перевозки одного пассажира снизилась с 11 копеек до 3,9 копейки. Если в 1957–1958 годах перевозили 2 миллиона 50 тысяч пассажиров, то в 1967 году цифра выросла до 17 миллионов.



В коллективе много рационализаторов, которые улучшают условия и облегчают процесс труда. В числе лучших рационализаторов можно назвать М.В. Гайнанова, А.А. Усманова, З.Г. Давлетбаева, Р.С. Иксанова, Б.В. Тараканова, Ш.Г. Хайрутдинова, И.Ф. Заикина, И.Е. Янситова.

160 работникам присвоено звание ударника коммунистического труда, это 40 процентов всех работающих.

Трамвайный парк настолько увеличился, что тесно стало в ремонтном депо, которое при его основании рассчитывалось на 25 вагонов. Недостаёт ремонтной базы и не хватает мощности тяговых подстанций. Но эти недостатки трамвайщи-



Ветераны трамвайного депо

ки будут устранять уже в иной административно-хозяйственной формации. В 1971 году они реорганизуются в городское трамвайное управление.

КЖАТ НА ЗАКАТЕ



Наряду с планировкой территории комбината параллельно завязалось строительство подъездных путей к будущим цехам. В 1958 году все же завершили строительство капитального депо, к нему подвели подъездные пути. В Северном парке ни шатко ни валко строилась пропарочная станция. На восток от управления комбината заложены объекты базы для автотранспортников. Сформировалась общая система железнодорожного хозяйства, как основного источника транспорта, на базе станции Южная.

Тем временем социалистическое соревнование углубляется. Железнодорожники берут направление на вождение поезда с повышенным

весом грузоподъемности – на 500–600 тонн выше нормы. Коллектив конторы за счет этого в 1957 году достиг значительных результатов: план грузоперевозок выполнен на 103 процента, выработка на одного рабочего составила 111 процентов, от снижения себестоимости перевозок получено 2300 тысяч рублей экономии.

Больших успехов достигли машинисты Лец, Пастухов и помощники Кобельков и Проскуро. Именно эти бригады водили поезда весом выше установленного.

Напомним читателю, это время приходится на период хрущевского правления, когда пятилетку пробовали удлинить до семилетки.



Любопытные мысли и предложения вынес на обсуждение руководитель конторы В.Н. Лобза на партийной конференции 1958 года: *«Грандиозная программа работ предстоит в предстоящем семилетии. Она не может быть выполнена без наиболее эффективного направления капиталовложений, без резкого увеличения производительности труда, без коренной реконструкции уже действующих предприятий, без окончания строительства незавершенных объектов.»*

Так, для более эффективного использования подвижного состава надо завершить строительство пропарочной станции, завершить строительство комбинатской автобазы. Там заморожены солидные финансовые средства, а транспортники лишены возможности ремонтировать уже поношенный парк».

Товарищ Лобза предлагает построить на юге Башкирии два небольших шиноремонтных завода, а также две мастерские по капитальному ремонту аккумуляторов, электрооборудования автомобилей и тракторов. Он заостряет внимание, что транспортники остро ощущают недостаток запасных частей, и предлагает построить завод по изготовлению комплектующих и запасных частей. Это поможет повысить коэффициент использования транспорта.

Некоторое время спустя упразднили Главную контору железнодорожных перевозок. В

1958 году вместе с новым паровозо-вагонным депо все железнодорожное имущество от строителей передается КЖАТ. Почти одновременно проходит кадровая чехарда. В.Н. Лобза совершил автокатастрофу и, едва не угодив в «места не столь отдаленные», выехал из города. Город и контора потеряли прекрасного специалиста. Виктор Никитич Лобза был опытным транспортником и весьма грамотным человеком. Он несколько лет совмещал основную работу с преподаванием предмета теоретической механики в филиале местного института. Руководителем КЖАТ назначен А.Н. Личагин, И.П. Прытков переведен начальником механических мастерских. Бывший руководитель ГКЖДП В.Г. Чумаков назначается заместителем управляющего В.Б. Билика по железнодорожному транспорту комбината №18. В 1959 году он назначается заместителем начальника КЖАТ по железнодорожному транспорту, одновременно исполняющим обязанности начальника железнодорожного цеха.

Мы несколько забегаем вперед, что вызвано логическим завершением рассказа о КЖАТ. Не все желания сбываются, но гараж для автотранспорта комбинат все-таки построил. Автобазу, переселившуюся на новые площади, возглавил бывший секретарь парткома Н.Н. Большаев. Со сдачей нового гаража начались последующие реорганизации.

С 1 февраля 1961 года КЖАТ расформировывается, В.Г. Чумаков становится начальником отдельного железнодорожного цеха. Тут последний раз заострим внимание читателя на названии подразделения: **железнодорожный цех комбината № 18**. То есть с сегодняшнего дня это подразделение, непосредственно входящее в структурно-цеховое деление комбината.

До этой главы железнодорожники блуждали в запутанном лабиринте сложной иерархической лестницы – «главной» и «совместной» структур. На этом эпоха совместного сосуществования автомобильного и железнодорожного транспорта завершилась.



ТЕМ ВРЕМЕНЕМ В ГОРОДЕ



Давайте попутно, хотя бы бегло охватим развитие города. Здесь все формируется одновременно. Более года поселок существовал без имени. В народе его величали по-разному: Новостройкой, Стройкой комбината, Новой площадкой, Промплощадкой комбината, что накладывало специфические трудности в адресации железнодорожных грузов. Грузы адресовались: город Ишимбай п/я 5515.

Настало время дать поселку постоянное собственное имя. Выносились на обсуждение их несколько: Агидель, Ашкадар, некоторые предлагали имя Салавата Юлаева. После обсуждения предложений на общих собраниях строителей, монтажников и будущих работников комбината пришли к единому мнению – назвать поселок именем национального башкирского героя Салавата Юлаева – Салават Юлаев.

Название «Салават Юлаев» утверждено Указом Верховного Совета РСФСР от 7 июля 1949 года, опять-таки с подчинением его Ишимбайскому городскому Совету народных депутатов.

1 сентября 1949 года решением исполкома Ишимбайского городского Совета председателем Салаватского поселкового Совета был утвержден С.Ш. Субхангулов. Его неосвобожденным заме-

стителем – фронтовик, Герой Советского Союза А.Я. Сухоруков.

Кабинет вновь избранного председателем Субхангулова располагался в бараке 1-го квартала, напротив кабинета начальника телеграфно-телефонной станции. Чего уж греха таить, и должность его была чисто номинальной.

17 декабря 1950 года проведены первые выборы в поселковый Совет. Избрано 35 депутатов. 4 января 1951 года состоялась первая сессия Салаватского поселкового Совета. Там же был избран исполнительный комитет поссовета из семи человек.

Учитывая быстрый рост рабочего поселка и его блестящие перспективы, Президиум Верховного Совета РСФСР Указом от 12 июня 1954 года присвоил ему статус города. К этому времени население Салавата достигло почти 32 тысяч человек, и он становится городом республиканского подчинения.

12 августа 1954 года состоялась первая сессия, где председателем городского Совета народных депутатов избран Р.А. Ишмухаметов. Его заместителем становится М.В. Шамаев.

Месяц спустя, 15 сентября, состоялась городская партийная конференция, где избраны



Железнодорожники на первомайской демонстрации

члены городского комитета партии в составе 49 человек. Секретарями горкома КПСС избираются В.Н. Якимов (первый секретарь), С.С. Анисимов и А.Т. Минаев.

В 1955 году начались пуски, а за ними и круглосуточная работа производств комбината. Понадобилось надежное регулярное сообщение с промзоной. На этом этапе образовалась городская специализированная транспортно-эксплуатационная контора ГорТЭК, ставшая опасным конкурентом для КЖАТ. Она организовала регулярные рейсы по маршруту «Салават – промзона» и взвалила на себя часть грузоперевозок.

Усиленными темпами строится железнодорожный вокзал, который принял пассажиров осенью 1956 года. Вплоть до введения в эксплуатацию нынешнего автовокзала в 70-х годах междугородные рейсы отправлялись тоже с железнодорожного вокзала. К поездам междугородных маршрутов добавился ежедневно курсирующий поезд «Салават – Уфа».

Урожайным на ввод новых объектов оказался юбилейный 1957 год. Возведен автовок-



Улица Гафури

зал в северном конце улицы Первомайской и по территории города организовано регулярное автобусное сообщение. Закончилась прокладка рельсовых путей, вступило в действие регулярное трамвайное сообщение, надежно связавшее промышленную площадку с городом. Попутно и с гордостью отметим – техническая оснащенность жителей неуклонно повышалась по многим направлениям жизнеобеспечения. С пуском ТЭЦ были ликвидированы квартальные котельные. На



Железнодорожный вокзал



Улица Первомайская

месте узкоколейной ветки с растворобетонным узлом появились улицы Чапаева и Парковая. В городе уделялось большое внимание озеленению улиц и благоустройству жилого массива.

Часов у населения не было, на работу вставали по заводскому гудку, который звучал за час до работы. Для удобства жителей некоторые городские улицы и более значительные здания центральных улиц украсили электрические часы с крупными циферблатами. Обслуживали их работники конторы связи.

Первая автоматическая телефонная станция появилась на комбинате в 1954 году, в городе – в 1956 году. Параллельно с ними население и промпредприятия обслуживали коммутаторные станции «Волга», «Город»... В 1958 году в городе появились первые пять будок с телефонами-автоматами. Два коммутатора связи работали на Главную контору ЖДП, что подчеркивает ее важность и величие.

На 1 января юбилейного 1958 года город населяет 60 тысяч жителей при плановой числен-

ности по первому генплану, как помним всего 25 тысяч. Несмотря на значительное опережение роста населения, проблемы грузо- и пассажирских перевозок в городе остро не стояли. В январе 1958 года Городская транспортно-экспедиционная контора (ГорТЭК) поделилась на две автоколонны. Первая колонна – грузо-пассажирская – имела на балансе легковые автомобили, грузовые машины и пассажирские автобусы, всего в количестве 50 единиц. Вторую колонну укомплектовали 40 грузовыми автомобилями «ЗИС-585». Кстати, появилась своя автоколонна в строительном тресте.

В целях улучшения содержания и ремонта подвижного состава и повышения качества перевозок в октябре 1958 года в состав железнодорожного цеха передано паровозо-вагонное депо с парком паровозов, вагонов и железнодорожных кранов.

КАК ЗАВЕРШАЛИ СТРОИТЕЛЬСТВО ДЕПО

В каркасном паровозо-вагонном депо становилось явно тесно. Было принято очередное решение достроить давно заложенное депо на территории станции Южная. Станция Южная в то время уже имела функции координационного центра – здесь располагалась администрация цеха. Строительство депо было начато руками заключенных в 1952 году, в 1955 году принималось обязательство его завершить. Многие руководители набили здесь шишек, пытаясь завершить депо – возвели стены из шлакоблока и подвели под деревянную крышу. Однако котора была не готова для финального рывка, здание стояло недостроенным, то есть задерживалось с вводом. Вновь к нему вернулись лишь в юбилейном 1958 году. Администрация станции бросила клич – закончить возведение депо собственными силами!

Здесь уместно вспомнить предприимчивость организаторов первопроходцев: упомянутый ранее В.Г. Чумаков являлся руководителем цеха. А.А. Малышев как раз руководил депо, И.П. Титарев был мастером депо или его заместителем, Н.Л. Калиман начальником службы движения. Они смогли мобилизовать коллектив на завершение строительных работ.

Интересны в данном контексте воспоминания, надиктованные в почтенном возрасте И.П. Титаревым. На фоне грандиозныхстроек комбината №18 и города местнические требования железнодорожников властями не воспринимались всерьез. Необходимо было изыскивать собственные резервы. Предоставим слово ветерану, непосредственному участнику тех событий:

«...По проекту предполагалось заложить новое депо. Его было начали строить, но отсутствие материалов и рабочей силы привело к тому, что от этого депо остались рожки да ножки. Остов здания стоял, потихоньку разваливаясь. К тому времени рядом лагеря освободились, их бывшие постояльцы все растащили по себе. Гудков при-



шел, осмотрел остов и запретил, чтобы мы въезжали туда. Однажды директор АРЗа А.А. Бекух приглашает нас с Чумаковым и говорит:

– Вам депо нужно? Если нужно, я буду содействовать и помогать. Но ты, Чумаков, закрепи туда Титарева, пусть он с головой уходит в строительство.

Пришел я и осмотрелся, а там только стены, ни окон, ни дверей.

А.А. Бекух хотя являлся тогда директором АРЗа, но пользовался колоссальным влиянием в Главной конторе автотранспорта. Эта контора объединила под своим крылом весь железнодорожный и автомобильный транспорт, АРЗ, конный парк, было время, и трамвай присоединили, и все в одной конторе. Нам, кстати, он сильно помог – организовал площадку, загородил ее, выделил транспорт. Тут и мне пришлось инициативу и сообразительность проявить. Съездили мы в лагерь. Как на смотре строили зеков и искали людей с нужными нам профессиями. Выбирали преимущественно специалистов, связанных с железной дорогой, но брали и специалистов



Смена Чари Хасанова на субботнике

строительных профессий. Сколотили бригаду в 78 человек заключенных и взялись заканчивать строительство депо. Когда ввели заключенных, начала жизнь расцветать. Петя Панфилов (тогда заместитель начальника пути) говорит мне:

– Директор АРЗа пообещал, что все дам, сколько нужно. Снимайте с любого объекта машину, возите раствор и бетон. Материалы надо, звоните любому начальнику и требуйте – «мне нужно столько-то тонн материалов». Если не выполнят просьбу, звоните лично мне. Но чтобы в течение лета депо сдать.

Видимо, высоким авторитетом пользовался директор АРЗа. В этом мы позже на примерах убеждались.

– Пожалуйста, не звоните Бекуху! – просили нас необязательные клиенты, – не звоните ему, мы все сделаем!

Так и построили депо к юбилею. Работали на энтузиазме. В воскресные дни и ночами сняли все оборудование в старом депо, погрузили на платформу. Приезжает Гудков, как расшумелся:

– Как вы смели заехать сюда, собрать оборудование?

Но было поздно. Осмотрелся, а там все «под ключ». Крыша осталась деревянная, капитально ее перестроили после, кажется, в 1968 году. Полы деревянные шашечные тоже после разобрали. Эпизод со строительством уже на конец заключения выпал. Независимо от истечения срока всех принятых на временную работу заключенных оставили в штате. Многие из них трудились у нас машинистами и на прочих местах и оказались добросовестными работниками и хорошими специалистами...».

Сказать откровенно, к десятилетнему юбилею города не успели, но в сентябре 1958 года началось освоение паровозного депо, достроенного собственными силами. Это было широкое приземистое здание с деревянной кровлей и полным отсутствием грузоподъемных механизмов. Но зато имелись три въездных пути и смотровая канава для ремонта. Кроме основного ангара, были механическая мастерская с



Смена Чари Хасанова на ноябрьской демонстрации

кузницей и административно-бытовые помещения.

В октябре 1958 года новое паровозо-вагонное депо передано от строителей со всем парком паровозов, железнодорожных кранов и другого оборудования в состав цеха. Кстати, этим актом железнодорожники станции Южная освободились от диктата грозного Бекуха и Билика.

В декабре 1958 года произошло организационное объединение в единую хозяйственную единицу паровозного и вагонного депо в новом здании. После ухода А.А. Малышева, точнее, с 20 января 1959, года возглавил объединенную структуру Иван Павлович Титарев.

ЖДЦ КОМБИНАТА № 18



ПЕРВЫЕ РУКОВОДИТЕЛИ

Веха шестая. С 1 февраля 1961 года КЖАТ приказал долго жить и распался. Контора железнодорожных перевозок становится самостоятельным подразделением комбината №18 и получает статус железнодорожного цеха (ЖДЦ). Нами упомянуты многие имена первых руководителей железнодорожных контор и подразделений. Уместно в этой части поименно представить ряд первых руководителей железнодорожного цеха на всем пути его становления до нынешних дней:

И.К. Ишуткин, 1948–1950 годы, директор ГК ЖДП.

В.Г. Чумаков, 1950–1958 годы, начальник ГК ЖДП.

И.К. Ишуткин, 1950–1952 годы, зам. нач. КЖДП по комбинатскому отделению.

А. Хохлов, 1952–1956 годы, руководитель КЖАТ.

В.Н. Лобза, 1956–1958 годы, руководитель КЖАТ.

В.Б. Билик, руководитель конторы автотранспорта и строймеханизации.

А.А. Бекух, директор АРЗа.

А.Н. Личагин, 1952–1958 годы, руководитель железнодорожной структуры КЖАТ, которая именовалась ГЖК, с 1958 года начальник КЖАТ.

В.Г. Чумаков, 1958–1959 годы, зам. начальника ГТК комбината №18. С 1959 года заместитель начальника КЖАТ, по совместительству начальник цеха железнодорожных перевозок, с 1961 по 1966 год начальник ЖДЦ комбината №18.

С.Н. Смирнов, 1966–1969 годы, начальник ЖДЦ СНХК.

Г.Г. Алексеев, 1969–1973 годы, начальник ЖДЦ СНХК.

П.Т. Коротков, 1973–1996 годы, начальник ЖДЦ, с 1988 года директор ППЖТ.

А.И. Нечаев, с 1996 по 16.10. 2006 года – директор ППЖТ.

Далее предприятие возглавляли:

А.В. Шептунов, с 16.10.2006 г. по 31.03.2007 г.

Н.А. Фомин, с 1.04.2007 г. по 11.04.2008 г.

В.М. Чугунов, с 12.04.2008 г. по 31.03.2010 г.

Н.И. Кушнер, с 1.04. 2010 г. по настоящее время.

Главными инженерами или заместителями начальника цеха по технической части в разное время трудились:

Г.Г. Алексеев, 1964–1969 и 1973–1978 годы.

И.П. Титарев, заместитель начальника цеха (главный инженер), 1969–1973 годы.

Л.И. Лернер, заместитель начальника цеха, главный инженер и технический директор, 1978 –2005 годы.

Ф.А. Ахметзянов, главный инженер, 2005–2008 годы.

Р.Н. Галкин, главный инженер (начальник производства производственной службы), 2008–2009 годы.

Д.В. Горбунов, начальник производства производственной службы, технический директор с 2009 г. по настоящее время.

Немало людей вставало у штурвала ЖДЦ, явно нелегка ноша его руководителя. Вне сомнения, все бывшие первые руководители разные по характерам и наклонностям личности. Одно

общее качество объединяло когорту руководителей первого этапа – это отсутствие систематического высшего образования. Зато наличествовала высокая ответственность за порученное дело. Трудолюбие и ответственность, помноженная на любовь к профессии, помогали им постигать азы мастерства, добиваться успехов в карьере.

Автору довелось беседовать со многими бывшими сотрудниками железнодорожной структуры – с рабочими и инженерами. Откровенно бросается в глаза всеобщая гордость за выбранную профессию, уважение к бывшим руководителям, воспоминания об их отзывчивости, очевидная сплоченность и взаимопомощь даже в преклонном возрасте.

Первым руководителям довелось создавать структуру не только на пустом месте, но под давлением жесточайших репрессий, без наработанных традиций в коллективах и при полном отсутствии опыта у рабочих и инженеров.

Методов набора кадров рабочих специальностей в железнодорожную службу мы касались в главе о первопроходцах. Это вернувшиеся с войны солдаты, крестьянские парни и специалисты из заключенных.

В этой части очерка остановимся на судьбах некоторых администраторов из ранней когорты. Как и многие простые работники, в большинстве они выходцы из крестьянских семей. Образование едва успевали получить семилетнее, иногда окончить техникумы. Работали рабочими, проявляли инициативу и добросовестность и росли по службе. В Салават прибыли люди с самыми причудливыми завихрениями судеб, причем из разных концов Советского Союза: одни из Украины, другие из Московской области, иные из Сибири. Затем приживались в городе, он становился им второй родиной, и трудились здесь до пенсионного возраста.

Уместно заметить важность и значение строительства в Салавате, коль многие из прибывших направлялись целевым указанием высшего органа – Совета Министров СССР. За безупречный труд и умелое руководство некоторые получали правительственные награды: Г.Г. Алексеев, А.К. Митрошин, П.Т. Коротков. Другие просто пользовались заслуженным авторитетом и уважением подчиненных.

Чего уж греха таить, не все выдерживали столь жесткий прессинг. Иные сами угождали в места не столь отдаленные, иные, наоборот, приходили в цех из мест заключения и достигали высот в карьере и профессии. Немногие, но находились такие, которые переходили на рабочие должности. Без преувеличения скажем, основной костяк руководителей достойно справлялся с возложенными обязанностями, твердо и умело направляя в нужное русло подчиненный коллектив.

О некоторых из первых руководителей мы расскажем чуть ниже. К сожалению, о многих память не сохранила документальных сведений. Совсем нет информации о жизненном пути Ивана Карповича Ишуткина, А. Хохлова, В.Н. Лобзы. К счастью, сохранилось в архиве личное дело Василия Гавриловича Чумакова, с него мы и начнем рассказы о первых лицах цеха.

Василий Гаврилович Чумаков

Василий Гаврилович Чумаков влачил нелегкую судьбу от самого появления на свет. Он родился в Усть-Илимском районе Омской области в 1905 году. Пятилетним ребенком родители перевезли его из поселка Юлинский на станцию Называльская, где отец устроился путевым рабочим. Василий Гаврилович начал трудовой стаж железнодорожника в 1924 году после окончания семилетки. До 1926 года он является рабочим телеграфной конторы. Мать служила сторожем. В 1927 году отец получил травму обеих ног. Победив три года, семья переехала на станцию Кулунда Алтайского края, где отец вскорости умер.

Старательный и сообразительный парень был замечен и благополучно рос в должностях. Уже в 1926 году его назначают дежурным по станции Мангут, а с 1930 года он становится начальником станции Арагунская Омской железной дороги. Волевой и инициативный работник чрезвычайно востребован: его направляют в города Омск, Павлодар, в Томскую область, Челябинск, Карталы. Там он работает то начальником станции, то диспетчером и начальником отделения железной дороги. С 1935 по 1936 год учился в Новосибирском институте военно-инженерного транспорта на курсах среднего комсостава. По окончании курсов ему присвоено звание техника-эксплуатационника 1-го разряда.

За трудовую ревность награжден знаками: почетный железнодорожник в 1943 году, отличник движения в 1945 году.

Суровый и требовательный руководитель, видимо, имел немало недругов. В том же 1945 году В.Г. Чумаков, находясь на должности начальника станции города Челябинска Южно-Уральской железной дороги, внезапно арестовывается и по указу 7/8 его осудили на 10 лет за-



ключения. К счастью, справедливость восторжествовала, уже в 1946 году он реабилитирован, восстановлен в звании и в партии.

В 1950 году решением Совета Министров Союза СССР направляется в поселок Салават на должность начальника Главной конторы железнодорожных перевозок УСК-18 МВД. С 1958 года до выхода на пенсию в 1966 году возглавлял железнодорожный цех комбината №18. Полковник железнодорожной службы.

16 лет он создавал и твердой рукой управлял железнодорожным хозяйством города. Имея большой руководящий опыт, очень решительно и деятельно занимался усовершенствованием путевого хозяйства и ремонтных служб. Много сделал по развитию структуры станций Южная и Восточная. С 1954 по 1958 год состоял членом городского комитета КПСС, с 1956 по 1957 год являлся депутатом городского Совета депутатов трудящихся.

Уволен с должности в связи с выходом на пенсию в 1966 году.

Воспоминания Титарева



Иван Павлович Титарев – легенда железнодорожного цеха. В эпоху наивысшего престижа паровоза именно он возглавлял паровозо-вагонное депо.

Стройный и красивый мужчина, с волнистыми волосами, Иван Павлович Титарев обладал яркой внешностью и обаятельным характером. По образно-меткому выражению П.Т. Короткова: «Когда он говорил, лампочки качались!» Он прибыл в цех в августе 1950 года по направлению Уфимского железнодорожного техникума. Здесь прошел все ступени – от мастера депо до главного инженера. Нет, он не кричал громко, говорил аргументированно и убедительно. Имея активную жизненную позицию, занимался не только производственными делами. Он обучает машинистов и воспитывает молодежь, пишет производственные инструкции и критические статьи в газеты. В общем, участвует в общественной жизни и пропагандирует передовые методы.

Много разных людей работало в его подчинении и на параллельных участках. Разумеется, всех память не сохранила, но иные оставили глубокий след. Он помнит соратников по труду: Андрея Абдуллина, Николая Кузнецова, Татьяну Калиман. Вспоминаются также коллеги по работе тех лет – Алексеев, Зайцев, Алексей Николаевич

Боровский, Алексей Николаевич Карачевский, Галиахмет Аксанович Дильмухаметов, Евгений Алексеевич Рогожин, Анатолий Павлович Силин. Сам он до самозабвения любит и с удовольствием вспоминает коллектив и славный трудовой путь. Частично его воспоминания мы уже приводили. О своей личной жизни Иван Павлович расскажет ниже.

Любопытное новшество придумал Иван Павлович, будучи начальником депо. Он регулярно собирал жен машинистов, детально разрисовывал, какая трудная и ответственная работа у их мужей и просил относиться к ним с уважением, оказывать содействие и, по мере возможности, помогать мужьям в их нелегком труде.

Он прожил долгую жизнь. Отпраздновал и принял немало поздравлений с восьмидесятилетним юбилеем. Эти не всегда производственной тематики былинки легендарный Титарев поведал автору как раз накануне своей смерти:

«Нас высшие руководители учили вот такими методами. В конце пятидесятых секретарем горкома был Г.М. Никитин. Требователен и крут оказался. Случилось, воспротивились директора финансировать асфальтирование дороги от переезда до комбината. Есть, мол, там дорога, а проложи асфальт, так его весь разобьют.

Он собрал всех руководителей и директоров заводов и довез их до переезда. Довез и высадил, а дорога гравийная была, пыльная. А он от АРЗ дальше вывел из машины и повел всех пешком.

– Вот, – говорит, – шагайте и думайте: нужно покрывать асфальтом или нет».

Работали на энтузиазме. Владимир Иванович Смирнов припомнил, как поступал И.П. Титарев в экстренных ситуациях. Лазил в горячий паровоз, при температуре более 100 градусов. Случилось однажды, трубы упустили. Титарев надел шапку, валенки, рукавицы и полез в топку.

Сам Иван Павлович трудился в железнодорожном цехе 44 года. Его дело продолжают многие пошедшие по стопам родственники. Династия продолжается – Катя в железнодорожный техникум поступила, дядя работает в ППЖТ. Племянники – Андрей, Зоя, Катя, Галя – тоже.

Коллеги по цеху не забывали своего наставника, многие помнили его день рождения

21 сентября 1928 года. Помнили, навещали, поздравляли лично или же передавали привет через знакомых соратников, вспоминали не только трудовые будни. Признаться, и отдыхать в редкие минуты отдыха тоже умели активно. «И пикники наши, и базы отдыха наши, и все места отдыха наши, – вспоминал Титарев на закате лет своих. – Я сегодня расслабился немного. Делать нечего, валяюсь дома. Семьдесят лет еще нормально, потом интерес пропадает. Восемьдесят лет, оказывается, – конец жизни. Молодость наша кипучая была. Помнится, за Урал ездили на собственном «Москвиче». Однажды в пути полуось полетела. Машины тогда еще в редкость были. Вытолкали с народом на проезжую часть да мотоциклом километра три тащили до какой-то речушки. Возле речки сами разобрали задний мост и собственноручно ремонтировали. Потом напарник налил мне полный стакан водки, и я его выпил. Уже не секрет. Это не сейчас было. Это сегодня от Оренбурга до Бузулука чистейший асфальт. А раньше, эх! Зато как интересно жилось. Случилось, раз на

рыбалке деньги на водку кончились, так мы не растерялись. Деревенские ведь все были рождением, предприимчивые и секреты виноделия знали: дрожжей купили, сахару и самогонку заготовили. И что ты думаешь? Восемнадцать дней песняка давали! Много попели и попили, и рыбы наловили – на всех хватило.

Однажды приехали на карпов, а подсачник не взяли. А карп берет один за одним, по два килограмма каждый. Подтянул одного, а вытащить не могу. Напарник по берегу бежит, а я в носках по воде за ним. Так и не догнали, ушел.

В Варварино много было раков, больше чем рыбы. Пошли рыбачить. А теща не любила, боялась раков. Мы бреднем ловили, и надо ж, как угодило – наловили столько раков, хоть продавай. А кому продавать, так и пришлось отдать соседке, она их очень любила».

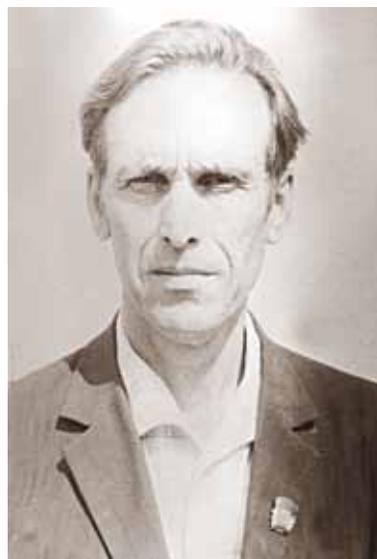
К сожалению, пока готовился очерк, Иван Павлович ушел из жизни. Железнодорожники проводили его в последний путь по основанной им традиции паровозными гудками.

Николай Леонтьевич Калиман

Николай Леонтьевич Калиман родился 6 февраля 1926 года в поселке Кисло-Полтавка Татищевского района Саратовской области. Родители – потомственные хлеборобы из бедных крестьян. По окончании семилетки в 1942 году работал на различных местах в колхозе. В 1943 году поступил в Саратовский механический техникум железнодорожного транспорта, который окончил уже после войны и в 1947 году направлен на Казанскую железную дорогу.

С 1948 по 1950 год служил в железнодорожных войсках. После демобилизации вернулся на Казанскую железную дорогу, где работал в Муромском отделении станция Алферово в должности ДСЗ.

На новостройку Салавата командирован приказом министра путей сообщения в 1951 году. За 35 лет работы в железнодорожном цехе методически прошел все ступени карьерной лестницы: дежурный по станции, диспетчер, старший диспетчер, начальник службы движения, инженер по технике безопасности, начальник станции



Южная, заместитель начальника цеха по эксплуатации и движению, заместитель начальника по оперативной работе, заместитель начальника отдела сбыта управления комбината.

Прибыв в Салават молодым специалистом, Николай Леонтьевич рос вместе с городом и коллективом железнодорожников. Молодой, энергичный и работающий, он трудолюбиво работает сам, много сил и энергии отдает воспитанию подчиненных, в то же время активно участвует в общественной жизни коллектива. В 1960 году окончил без отрыва от производства вечерний

Университет марксизма-ленинизма при Салаватском горкоме КПСС. За добросовестный труд удостоен медали «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И. Ленина», награжден почетными грамотами и благодарностями.

Уволен в связи с выходом на пенсию в 1986 году.

Гаврил Григорьевич Алексеев



Гаврил Григорьевич Алексеев – выдвиженец из кадров местного происхождения.

Он родился в деревне Шланлы Аургазинского района 23 марта 1917 года. В предвоенные 1939–1940 годы после окончания средней школы работал преподавателем в Шланлинской средней школе. Затем поступил в Новосибирский военно-инженерный институт транспорта. По окончании института с 1947 по 1949 год работал на станции Коркино Челябинской области.

В октябре 1949 года он уже трудится в СУ-18 Главной конторы железнодорожных перевозок УСК-18 поселка Салават. За без малого тридцать лет работы в этой организации он прошел ступеньки начальника технического отдела, главного инженера, старшего инженера железнодорожного цеха и начальника железнодорожного цеха комбината №18.

За двенадцать лет, с 1966 по 1978 год, когда Гаврил Григорьевич работал главным инженером железнодорожного цеха, в нем проведены крупнейшие реорганизации: освоен перевод с паровозов на тепловозы. Проведена модернизация депо. Отстроены здания экипировочного хозяйства и обновлено мазутное хозяйство.

Полученное им образование путейца Гаврил Григорьевич сполна реализовал в Салавате на строительстве комбинатской сети железных дорог. При его непосредственном руководстве прокладывались пути к подразделениям нефтехимии и строилась станция Заводская. Реконструирована станция Южная, построена полугорка для роспуска вагонов и стрелочно-диспетчерский пост №1, проложены пути на 8 посту, там же возведено 2-этажное здание для грузчиков, монтеров пути и дежурного по 8-му посту.

По инициативе Г.Г. Алексеева спроектирована и построена промывочно-пропарочная станция первой очереди для подготовки химических цистерн. Возведено 3-этажное здание административно-бытового корпуса на станции Заводская.

За добросовестный труд в 1967 году награжден знаком «Отличник нефтехимической и нефтеперерабатывающей промышленности СССР». В 1970 году награжден медалью «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И. Ленина». В 1971 году удостоен ордена Трудового Красного Знамени. В 1976 году получил почетное звание «Ветеран труда объединения».

Уволен с предприятия в связи с выходом на пенсию в 1978 году.

Петр Тимофеевич Коротков

Петр Тимофеевич родился в 1932 году в деревне Ново-Казанка Кармаскалинского района. Родился и рос в семье крестьянина-колхозника. Там же окончил семилетку. После семилетки поступил в Уфимское ремесленное училище №9, которое окончил в 1950 году. Получил специальность слесаря и с 1950 до призыва в армию работал слесарем на железнодорожной станции в городе Стерлитамаке. После демобилизации из рядов Советской Армии некоторое время жил на станции Белое озеро, где также работал слесарем по ремонту вагонов.

Весной 1956 года его направляют на курсы вагонных мастеров, после окончания которых он возвращается в город Стерлитамак.

В Салавате Петр Тимофеевич с молодой женой появляется в октябре месяце 1957 года и с тех пор он становится для него родным городом. После года работы составителем поездов его вновь направляют на курсы дежурных по станции. Учился он в Бугульминском дортехникуме, после окончания которого назначается дежурным по станции Аллагуват-Салават.

В апреле 1963 года переходит в железнодорожный цех комбината №18 и бесповоротно связывает судьбу с этим коллективом. Он трудится в должности старшего диспетчера, начальника станции Южная, заместителем начальника цеха по грузовой и коммерческой работе. В 1968 году поступает в Уфимский техникум железнодорожного транспорта и в 1971 году получает диплом техника-эксплуатационника.

С 14 августа 1973 года Петр Тимофеевич Коротков назначается начальником железнодорожного цеха. Это единственный руководитель, которому довелось руководить подразделением, затем предприятием в течение 23 лет.

Ему сопутствовала слава и популярность, за долготелный добросовестный труд Петр Тимофеевич удостоен ордена «Знак Почета». Награжден медалью «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И. Ленина» и медалью «Ветеран труда».



Для отражения деловых черт характера Короткова позаимствуем слова из характеристики награжденного:

«Товарищ Коротков Петр Тимофеевич имеет большой опыт эксплуатационной и хозяйственной работы. Дисциплинирован, требователен, обладает организаторскими способностями. Внимателен и обходителен в общении с подчиненными».

Наверное, достаточно трех приведенных строк, чтобы понять, почему он столько лет не сменялся с должности руководителя подразделения – потому что требователен и внимателен к запросам подчиненных. Именно на его руководство пришлись горячие годы перестройки и кризисов. Петр Тимофеевич смог приспособиться сам и найти верное направление для коллектива. В 1988 году он выделяет коллектив в отдельное независимое предприятие ППЖТ.

Созданное им предприятие работает и процветает. Сам Петр Тимофеевич в 1996 году вышел на пенсию по возрасту.

Александр Алексеевич Малышев

Одной из ярких личностей пятидесятих годов является первопроходец железнодорожного цеха и лучший его специалист Александр Алексеевич Малышев. Он работал на предприятии в период существования КЖАТ, к сожалению, давно ушел от нас. Воспоминаниями о нем с автором любезно поделилась его дочь Людмила Александровна Минькова.

Родился Александр Алексеевич в 1910 году в городе Запорожье в хорошей и обеспеченной семье, отец – крупный профсоюзный деятель в железнодорожной службе, мать – домохозяйка. Деятельный и способный мальчик решил пойти по стопам отца. Он, не раздумывая понапрасну, сразу по окончании школы окончил курсы машинистов паровоза.

Рабочий стаж его на железной дороге начался в 1929 году на станции Запорожье один. Там он завел семью, взяв в жены девушку из рабочей семьи. Там научился играть на трубе, получил любимую профессию и работу. Но началась Вторая мировая война и спутала все карты. Сначала семья Малышевых была эвакуирована в Сталинград, затем в Узбекистан и, наконец, в город Караганду. Специальность машиниста давала бронь от армейской службы, но машинисты нередко обслуживали фронт, подвозя боепитание и пополнение. Приходилось бывать молодому машинисту на передовой, испытывать бомбежки и артиллерийские налеты. Его добросовестность в работе и высокие производственные показатели военных лет подтверждаются двумя медалями «За трудовое отличие» и несколькими почетными грамотами.

К счастью, прошел он войну без ранений и по ее окончании трудился в тресте «Карагандаугольразрез» машинистом, затем начальником паровозного депо. Именно здесь услышал о затеявшейся новостройке в Башкирии. Приехал, посмотрел. Грандиозные масштабы поразили даже бывалого машиниста, и он решил переселиться.

С 3 мая 1951 года Александр Алексеевич в Салавате. Устроился на должность начальника производственно-технического отдела в ремонтно-восстановительном тресте, но работать пришлось мастером по ремонту технологи-

ческой аппаратуры. После ввода в действие РМЗ переведен мастером котельно-ремонтного цеха.

Мы помним, что в это время началась организация собственной конторы железнодорожного транспорта комбината №18. Администрация отбирала специалистов, связанных с железной дорогой, и направляла их в формирующуюся КЖАТ. С 1 февраля 1952 года А.А. Малышев как опытный специалист назначается в вышеназванной КЖАТ начальником паровозного депо. Согласно записи в трудовой книжке, в должности начальника паровозного депо ему довелось трудиться полные семь лет, до введения в строй нового совмещенного паровозо-вагонного депо. Дальнейшие семь лет до выхода на пенсию с 1959 по 1966 год он трудится машинистом паровоза.

В середине шестидесятых годов на 14-й улице комбината одновременно строилось несколько производств. Там трудилась огромная масса строителей и монтажников. Возникли трудности одновременной доставки масс рабочих на площадку. В числе высокопрофессиональных машинистов поезд с рабочими на комбинат доверили водить и Александру Алексеевичу Малышеву.

За добросовестный труд в мирное время он награждался почетными грамотами, получал благодарности и денежные премии. Уже после выхода на пенсию неугомонный машинист А.А. Малышев продолжает работать слесарем, жестянщиком и окончательно уходит на отдых лишь в 1974 году.

В личной жизни Александр Алексеевич был многогранной и одаренной личностью. За два его экстравагантных увлечения – он курил трубку и играл на трубе в самодеятельном духовом оркестре – за ним прочно утвердилось прозвище Трубка. Неплохо рисовал, увлекался фотографией и до почтенного возраста оформлял стенгазету цеха. Будучи талантливым рассказчиком и обладающей общительной и деятельной натурой, Александр Алексеевич всегда был окружен людьми, всегда находился в гуще событий.

ШЕСТИДЕСЯТЫЕ ГОДЫ

Путем проб и ошибок, множества реорганизаций, перестановок, перемещений и передач к шестидесятым годам сложился здоровый и работоспособный коллектив железнодорожного цеха комбината №18 с аббревиатурой ЖДЦ. В это время динамично разрастался комбинат, одна за другой пускались установки. Перед коллективом ЖДЦ стояли задачи по обеспечению грузоперевозок, техническому обслуживанию и ремонту материальной базы, выполнению погрузочно-разгрузочных работ, доставке продуктов продовольствия и отгрузке готовой продукции. Весомую долю в общей сумме грузов занимала доставка угля на ТЭЦ.

Никто не снимал с него обязанности обслуживания городских предприятий. На начало шестидесятых годов цех располагал разветвленной сетью железнодорожных путей по комбинату и городу с протяженностью 90 километров комбинатских и около 60 километров других предприятий, которые обслуживали специалисты ЖДЦ, обновленным парком паровозов, спецвагонов, крановым хозяйством, путеремонтной и снегоуборочной техники. Зоны обслуживания продолжали делиться на Северный парк, с центром станция Аллагуват, и Южный парк, главным ядром которого становится станция Южная. Станция Аллагуват, подведомственная МПС, продолжает заниматься транспортировкой продукции нефтепереработки. Южный парк со станцией Южная обслуживает подразделения комбината №18, ТЭЦ и все остальные предприятия города, включая базы реагентов и оборудования. Многие предприятия имеют подъездные пути, но из кожи рвутся, чтоб они оставались в ведомственной принадлежности железнодорожного цеха.

Шестидесятые годы стали поистине революционными в развитии многих направлений инфраструктуры железнодорожного цеха. В этой главе мы рассмотрим принципиальные усовершенствования более детально.

Во-первых, улучшается материальная база, в цехе построены: 1960 год – здание технического осмотра вагонов, 1961 год здание склада паровозного депо, 1962 год – здание мастерских службы пути железнодорожного цеха, здание гаража для автодрезины в службе пути. Хозспо-



собом построены экипировочное хозяйство, мастерские службы пути, ряд железнодорожных путей, проложен воздухопровод для очистки от снега стрелочных переводов на станции Южная, детский сад-ясли на 200 мест.

Во-вторых, растет производительность труда: если в 1960 году перевезено 15 млн 560 тысяч тонно-километров грузов, то в 1965 году уже 23 млн 978 тысяч тонно-километров при значительном снижении себестоимости перевозок. Вот имена лучших сотрудников того периода: начальник смены П.Т. Коротков, диспетчер Т.К. Яппаров, машинисты Е.К. Зайцев и Р.А. Баширов, помощник машиниста В.А. Пудовкин, составители поездов А.С. Брызгалов, Н.М. Карпочев, помощник составителя М.И. Никеров, путевая рабочая А.М. Сященко и другие.

Труд в цехе становится привлекательным, и сюда переходят работники из системы министерства путей сообщения. Проиллюстрируем этот период отрывками из воспоминаний бывшей работницы цеха Зои Дмитриевны Даниловой.

«В начале 60-х в цех из системы МПС пришли техники Е.А. Рогожин, И.А. Баранова, П.Т. Коротков, Д.П. Макаров, Т.А. Алтунина, М.Г. Кабирова, М.П. Каширин и Н.Е. Серкова. Я устроилась в 1963 году. Трудилась на различных постах – дежурным, оператором, претензионистом, экономистом, зам. начальника коммерческо-экономического отдела. Работая в коллективах разных подразделений, за 30 лет досконально узнала специфику цеха, его структуру, организаторов и исполнителей, людей замеча-



З. Д. Данилова

тельных и порядочных. (Дабы не повторяться, автор исключил из воспоминаний перечень руководителей и опустил перечисление обслуживаемых станцией Восточная предприятий – мы их знаем).

...В то время станция Восточная была как форпост, через нее осуществлялось все промышленное и продовольственное снабжение города. Из имеющихся на тот момент 75 единиц думпкаров были сформированы две «вертушки», которые ежемесячно загружались гравием и отправлялись на станцию Южная для строительных объектов. На этой небольшой станции работали два локомотива, один в карьере, другой на обслуживании подъездных путей предприятий города. Сплоченный коллектив из дежурных по станции, приемосдатчиков, стрелочников, локомотивно-составительных бригад достойно справлялся с поставленными задачами. Это были дежурные по станции И.И. Баев, Т.Т. Долгих, М.Г. Кабилова; приемосдатчики К.Г. Каюшкина, П.И. Сергеева, А.П. Чепченко, А.Л. Трюханова; машинисты П.Д. Сазонов; П.П. Головин, И.А. Кобельков, А.И. Малышев, Р.М. Юсупов, составители В.С. Легкун, А.С. Брызгалов, А.Л. Громов, стрелочницы Е.Е. Архипова, А.В. Павлова, В. Сагитова, А.С. Кувайцева и другие.

С этими людьми мне довелось тесно сотрудничать, о них остались самые добрые воспоминания. Для примера возьмем машиниста Сазонова – участник ВОВ, бывший партизан отряда Ковпака, орденоносец.

В это время на балансе цеха находился собственный подвижной состав: думпкары – 75 единиц, полувагоны – 40, крытые – 30, цистерны для

перевозки жидкой серы – 50 штук, цистерны аммиачные, для амводы, для серной кислоты.

Продукцию отгружали по всей стране, подвижной состав терялся на станциях выгрузки, учет вагонов не велся. Штрафные санкции за простой не предъявлялись. Дело упорядочилось с приходом в 1965 году Михаила Петровича Каширова, бывшего начальника станции Салават. Он возглавил грузовую службу, по его инициативе принято решение начать детальный учет вагонов и их розыск. В штат ввели должность техника претензиониста, которую доверили исполнять мне. В обязанности входило разыскивать вагоны, начислять штрафы, отправлять претензии. Отныне наш подвижной состав, который годами находился без вести пропавшим, возвращался собственнику, да еще с приличными деньгами. Претензионная служба получила значимость и внесла значительную лепту в финансовые потоки комбината. Помощь в розыске вагонов оказывали работники грузовой службы Н.С. Уйманова, Т.И. Михайлова, О.Н. Селиверстова».

Не опустили планку производственных показателей железнодорожники в 1966 году. За семь месяцев план грузооборота выполнен на 103,8 процента, грузоперевозок – на 11,4 процента и самое главное – план перевозок нефтепродуктов выполнен на 121,7 процента. Образцово несут трудовую вахту ведущие специалисты – машинисты Анатолий Иванович Ефимов, Александр Михайлович Мурахтин, слесарь депо Иван Михайлович Ададунов, осмотрщик вагонов Даминдар Мусеевич Хасанов, составитель поездов Алексей Алексеевич Жданов, весовщик Мугалима Халиловна Балако, путевая рабочая Агрофена Ивановна Дзитора и другие.

С 1966 по 1969 год цехом руководит С.Н. Смирнов, заместитель В. Колесников. Этот промежуток связан с развитием сети внутрикомбинатских путей, реконструкцией депо и переходом паровозов на тепловозную тягу.

Предпринималась попытка организации перевозки пассажиров железнодорожным транспортом. Лучший машинист А.А. Малышев полгода доставлял состав из шести вагонов. Большинство пассажиров тогда составляли солдаты строительных профессий, принимающие участие в строительстве объектов. Но пассажироперевозки связывались с громадным количеством ограничительных правил по безопасности движения и вскоре были прекращены.

ПЕРЕВОД ПАРОВОЗОВ НА МАЗУТНОЕ ТОПЛИВО



Теперь поговорим еще об одном из серьезных факторов модернизации: на этом этапе проведена большая работа по переводу паровозов с угольного на мазутное топливо. Мы уже косвенно коснулись этой темы, раскроем ее более подробно. Здесь убивалось разом два зайца: первое – запускались цеха нефтеперерабатывающего завода, и мазут, как отход производства, необходимо было реализовать; второе – появился собственный неиссякаемый источник топлива, причем дешевый и освобождающий в использовании от тяжелого ручного труда кочегара с пресловутой лопатой. Перекачки можно проводить насосами.

На первой стадии мазутом и водой паровозы заправлялись на ТЭЦ. Нужна была собственная топливная база. На территории станции Южная вновь развернулось строительство. К этому времени поспело с постройкой здание экипировки. После возведения здания в 1967 году рядом соорудили подземные железобетонные емкости с насосами, в которые сливался завезенный цистернами мазут. Емкости через встроенные змеевики обогревались паром. Таким образом, мазут всегда поддерживали в подогретом, то есть разжиженном состоянии. В те горячие времена монтаж и строительство нередко велось наспех.

Разумеется, никаких проектов никто не разрабатывал, отчего в эксплуатации выявилась масса недочетов. Некачественно оказались выполнены сами емкости.

Наладили собственную установку очистки и подготовки обессоленной воды для заправки котлов. Подготовка воды для паровоза – вопрос очень щепетильный и ответственный, от ее качества зависит работа парового котла. Завезли кучу реагентов, смонтировали фильтры. Не все наши попытки увенчались успехом, в конце концов воду стали брать по трубопроводу из цеха подготовки обессоленной воды ТЭЦ.

Теперь это не секрет – имелась альтернативная мазуту версия в паровозном топливе. Интересную, но отвергнутую рационализаторскую идею приводит в статье «Мы работали вместе» Г.Б. Юровский. Он ветеран комбината, первопроходец, но задумку излагает своего товарища А.П. Кириллова. Статья невелика, потому приведем ее целиком.

МЫ РАБОТАЛИ ВМЕСТЕ



Встретились мы с ним в 50-е годы. При лекционном зале комбината, разместившемся в здании переоборудованной котельной 20-го квартала, в 1955 году создали любительский эстрадный оркестр. Среди большого количества молодых специалистов нашлось немало талантливых музыкантов. Среди них оказались любители игры на гитаре, кларнете, саксофоне, аккордеоне и других музыкальных инструментах. Поскольку я играл на скрипке, меня тоже пригласили в оркестр. Поначалу я являлся единственным скрипачом в коллективе, но спустя некоторое время мы узнали, что в железнодорожный цех комбината прибыл молодой специалист, также играющий на скрипке. Это был Александр Петрович Кириллов, которого направили в Салават после окончания Ленинградского института железнодорожного транспорта. Мы познакомились, стали вместе играть. И сдружились.

Александр Петрович много лет трудился на комбинате, но карьера железнодорожника завершилась у него довольно скоро. И случилось это так.

Однажды он обратился ко мне как к механику (я уже работал в отделе главного механика комбината) с просьбой – помочь перевести работу паровоза с угля на сжиженный газ. Это значительно улучшило бы культуру производства. Для эксперимента был выделен один из действующих

паровозов. Определили и срок его перевода – два месяца. Мы составили схему перевода, сделали необходимые расчеты, подобрали горелки, регуляторы давления и две емкости для хранения сжиженного газа, которые установили в тендере паровоза. Произвели обвязку.

Работа была завершена спустя полтора месяца. Оставалось лишь наполнить емкости пропаном и провести испытания. Здесь возникли осложнения.

Главным инженером комбината в ту пору был М.А. Ниренберг – умный и очень тактичный человек. Мы явились к нему за разрешением заполнить емкости паровоза сжиженным газом в товарно-сырьевом цехе.

Михаил Абрамович внимательно ознакомился со всеми материалами и спросил:

– Где-нибудь работают такие паровозы?

Александр Петрович ответил, что есть в Краснодаре и показал журнал с технической статьей.

– А бывали ли аварийные случаи?

Кириллов пояснил, что один паровоз действительно загорелся, но причина была не технологическая – локомотив сошел с рельсов, в связи с этим и произошла авария.

Михаил Абрамович задумался, посмотрел на нас внимательно и сказал:

– Молодые люди, можете всюду говорить, что главный инженер трус, но я вам категорически запрещаю наполнять емкости газом и проводить испытания.

Мы были молоды и не хотели принимать излишней, как нам казалось, осторожности более опытного руководителя. Александр Петрович решил, что работать в железнодорожном цехе больше не будет.

Я предложил главному механику В.С. Дурову назначить Кириллова заместителем начальника РМЦ-3 на НПЗ. Александр Петрович был энергичным, деятельным и коммуникабельным человеком. Он горячо и активно включился в новую работу.

Прошло несколько лет, и его назначили заместителем главного механика комбината по капитальному ремонту. А потом он возглавил завод серной кислоты и катализаторов и трудился в этой должности до 80-х годов. Защитил

кандидатскую диссертацию, связанную с технологией получения одного из продуктов этого завода.

Позже А.П. Кириллов переехал в Астрахань, где работает заместителем генерального директора ОАО «Астраханьгазпром».

Я с теплотой вспоминаю нашу совместную работу. А еще теплее – репетиции и выступления нашего любительского оркестра. Из музыкантов, игравших в нем, теперь лишь изредка встречаю бывших работников комбината – Аркадия Дьяченко, Эдуарда Ишмухаметова, Анатолия Семениюка, да общаюсь по телефону с талантливым аккордеонистом Альбертом Юрзиновым».

А могли бы наладить на паровозах газовые горелки и, возможно, продлилась бы их служба. Наверное, идея не была абсурдной, о ее отклонении с возмущением упоминает в своем докладе начальник цеха Чумаков на партийной конференции в августе 1960 года.

КУРС НА ДИЗЕЛЬНУЮ ТЯГУ



С увеличением количества работающих установок родилась следующая задача – обеспечения поездов пожаробезопасной техникой. То есть назрела необходимость перевода с паровой на дизельную тягу, более экономичную и отвечающую современным требованиям безопасности нефтехимических производств.

Эта задача оказалась на порядок выше. Мало того что необходимо было менять локомотивный

парк, но не было и подготовленных специалистов для их обслуживания и ремонта. К тому же с пуском новых производств к середине 60-х годов перевозки увеличились до 25 миллионов тонно-километров в год.

То есть шестидесятые внесли много более строгих требований к железнодорожникам. Они заставили по-новому взглянуть на кадры локомотивщиков. Началась массовая переподготовка



персонала с обслуживания паровозов на тепловозы. Длительное время подготовку кадров вели в учебных заведениях Куйбышевской и Южно-Уральской железных дорог. К этому времени уже накопили опыт такие работники цеха, как машинисты паровозов А.И. Ефимов, К.Г. Белкин, А.И. Шишляков, С.В. Зайцев, Т.Т. Куатов. Умело помогали им ремонтники – слесарь А.Н. Боровский, котельщики В.Э. Борткевич и И.А. Нарсеев, аккумуляторщик М.П. Добрынина, электрик П.М. Карпочев.

За бурными событиями как-то позабылись взаимоотношения в коллективе. В этом разделе настала пора поведать о царившей в 60-е годы дружбе, добросердечности и взаимопомощи в бригадах. Прекрасно о товарищеской сплоченности пишет в статье «Их называют первыми» М. Гуревич (газета «За передовую технику» от 4 августа 1963 года).

«Сегодня мне хочется рассказать о смене, которую возглавляет дежурная по станции комсомолка Лилия Чубарева. Люди в этой смене такие же, как в других, но из месяца в месяц при подведении итогов их называют первыми. При-

чина успеха в том, что каждый болеет за честь своего коллектива. Была, например, у составителя Пименова такая замашка: отбыл на работе, а там хоть трава не расти. Повлияли на него, сумели поправить человека, теперь он к работе относится гораздо серьезнее. Коллектив смены смог перевоспитать нарушителей трудовой дисциплины Бузаева и Анпилогова.

Тон в работе задает составитель Николай Карпочев. Его посылают обычно на самое ответственное место. На него равняется старшая стрелочница Вера Данина, на посту которой всегда чистота и порядок. Весовщица Мария Столярова не даст покоя получателю ни днем ни ночью, но никогда не задержит вагон. Дружна бригада не только на работе – ребят часто можно вместе встретить на стадионе, во дворце культуры или на городском пляже. Активнее других работники передовой смены участвуют в народной дружине...»

В 60-е годы все локомотивные бригады получили права управления тепловозом образца МПС, что весьма важно для железнодорожников комбината.

САГА О ПАРОВОЗЕ



На рубеже 60–70-х годов в цехе свершилось крупное локомотивное перевооружение. Много лет достойно влачивший состав самых разнообразных грузов – от колонн высокого давления до строительного песка – трудяга-паровоз уходит на заслуженный отдых. Прощаясь с эпохой славно послужившего на этапе организации строительства города паровоза, автор считает не-

обходимым посвятить этому труженику несколько абзацев текста.

Паровоз – автономный локомотив с паросиловой установкой, то есть использующий в качестве двигателя паровую машину. Паровозы были первыми передвигающимися по рельсам тяговыми транспортными средствами, само понятие локомотив появилось гораздо позже и

именно благодаря паровозам. Благодаря ему также появился железнодорожный транспорт.

Рабочим органом паровоза является паровой котел, где скапливается энергия перегретого пара, являющегося источником движения. Тяговое усилие пара передается на вспомогательное

устройство – экипаж, которое непосредственно движет локомотивом.

Третьим важным элементом паровоза является тендер, который представляет собой резервуар для запасов воды с расположенным поверх резервуаром для запасов топлива.

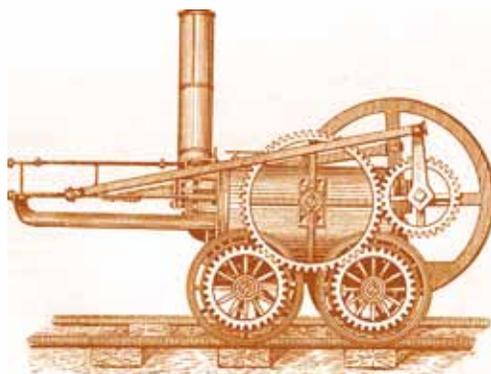
ИСТОРИЯ ПАРОВОЗА

Паровоз есть изобретение не одного человека, а целого поколения инженеров и механиков. Первым, кто сумел сделать катящуюся по рельсам паровую повозку, стал талантливый английский инженер Ричард Тревитик. В Российской империи паровоз появился в 1834 году. Этот паровоз был построен на Выйском заводе (Нижнетагильские заводы) Ефимом и Мироном (отец и сын) Черепановыми, при его создании учитывался опыт англичан. В августе того же года паровоз совершил первые поездки, в ходе которых возил поезд весом более 200 пудов (3,3 т) со скоростью до 16 км/ч.

Конструкция паровоза постоянно совершенствовалась, одновременно изыскивались другие типы машин для перевозки тяжеловесных составов.

Железнодорожники ЖДЦ использовали в работе маневровые паровозы различных марок. В начале пути это были паровозы старого типа дореволюционной постройки. Неувядаемой славой покрыл себя маленький паровоз

«9П». Мы упоминали, что его ласково величали «Петушок». Вместе с ним на путях соседствовали паровозы основной серии «Оа», «Од», «Ов». Дореволюционные паровозы персонал называл по-простонародному – «овечками». Эксплуатировались два немецких паровоза – «Т-2117», «Т-4769», потом поступили на баланс паровозы серии «Э» – «Эш», «ЭГ», «ЭМ», «ЭР» и «СО-17».



Первый в мире паровоз Тревитика

МАШИНИСТ

Машинист локомотива – специалист на железнодорожном транспорте, осуществляющий управление локомотивом (паровоз, тепловоз, электровоз) или мотор-вагонным подвижным составом (дизель-поезд, электропоезд). Профессия эта овеяна легендарными сказаниями и воспета в сотнях песен и баллад. Вероятно, немало читателей хранило тайную мечту стать машинистом, дергать за трос, открывая дроссельную заслонку сигнала, ездить в дальние страны и посещать неизведанные края.

При всем престиже деятельность машиниста железнодорожного цеха лишена многих красивых сторон легендарного романтизма. Из





**Машинист паровоза
Саланин Петр Васильевич**

кладовой преданий большой железной дороги им достался только сундучок с постоянно укомплектованными припасами на случай внезапного вызова на работу. Спектр деятельности его очерчен узким кругом ведомственных границ. Поле деятельности машиниста ЖДЦ простирается в пределах зоны разграничения между станциями Южная – Салават – Заводская – Аллагуват.

Обслуживающая локомотив группа, находящаяся на смене, называется локомотивная бригада паровоза. Помимо машиниста в локомотивную бригаду обычно входит помощник машиниста, а на паровозе с угольным отоплением – еще и кочегар. В некоторых случаях (например, на маневровых локомотивах и в поездах метро) локомотивная бригада может состоять только из машиниста – так называемое «управление в одно лицо».

В первое время после перехода с паровозной на тепловозную тягу в состав локомотивной бригады помимо машиниста и помощника машиниста входил еще и дизелист, отвечающий за исправную работу дизелей. Первоначально обозначение на железной дороге специальности по управлению локомотивом было – механик, в дальнейшем после распространения термина машинист, термин механик оставался неофици-

альным и даже более распространенным термином для обозначения специальности машиниста локомотива.

Знаки различия – лычка, обращенная углом от плеча и одна звезда – соответствие четвертому или третьему классу квалификации; две звезды – второму классу квалификации; три звезды – первому классу квалификации; четыре звезды – первому классу и должности машиниста-инструктора. Признаться, звезды и лычки у наших машинистов заменяли обычные простроченные вдоль ватные фуфайки. Кадры набирали из молодежи, прибывающей с армейской службы, и обучали на учебных пунктах МПС в городах Пензе, Оренбурге. Разумеется, вербовали готовых специалистов из прочих городов страны. Первые машинисты прибывали из городов Муром, Ртищева, Свердловска, Златоуста.

Уже упоминалось, что первыми машинистами, обслуживающими в те годы маневровый паровоз П-9 №10119 «Петушок», трудились Куатов, Мурахтин, Баширов и Сазонов. На больших паровозах в 50-е годы работали машинисты – С. Зайцев, А. Шишляков, П. Вязовцев, Е. Зайцев. Помощниками у них были Т. Матиевский, П. Головин, А. Тестов. А позже машинистами паровозов и тепловозов трудились А. Ефимов, К. Толкин, Н. Лец, И. Ушанов, А. Горячкин, А. Малышев, И. Пастухов, Т. Куатов, А. Осинский, Н. Карахотин, М. Терновский, В. Сук и другие.

Как в пути, так и при маневре машинист несет полную ответственность за порученный ему состав, будь то многовагонный поезд или всего одна платформа. Машинист принимает локомотив после его экипировки, проверяя наличие тормозного песка, топлива, смазку движущихся частей и исправность колесных пар. На станции ему выдают справку о техническом состоянии поезда: например, поезд 150 осей, столько-то груженых вагонов, столько-то порожних. Машинист по формуле рассчитывает, какое должно быть тормозное нажатие, сколько вагонов на тормозах, сколько без тормозов и ведет состав на станцию Салават для передачи на МПС.

При переходе на дизельную тягу возникла необходимость переподготовки персонала с обслуживания паровозов на тепловозы. Некий период подготовку кадров вели в учебных заведениях Куйбышевской и Южно-Уральской железных дорог в городах Оренбурге и Пензе. Прошли обучение и эксплуатировали тепловозы такие работники цеха 50-х годов, как бывшие машинисты



*Группа железнодорожников 70-х. Стоят (слева направо):
3-й – И.П. Титарев, 4-й – И.Г. Белозеров, 5-й – П.Т. Коротков*



Переподготовка машинистов на вождение тепловоза





А.М. Абдуллин

паровозов А.И. Ефимов, К.Г. Белкин, А.И. Шишляков, С.В. Зайцев, Т.Т. Куатов. Все локомотивные бригады получили права управления тепловозом образца МПС, что дает возможность выехать за пределы комбината. Станислав Васильевич Зайцев освоил тяжеловесные составы и возит поезда весом в 1100–1200 тонн, при норме 900 тонн. Разумеется, в последующем пополнение локомотивных бригад велось молодежью со средним образованием. Сама специфика работы делала машинистов людьми серьезными и безупречными. Именно здесь уместно привести воспоминания Андрея Михайловича Абдуллина о славных традициях и царившей в их среде добросердечности. Вот как он описывает время работы машинистом в своих мемуарах:

«...Я пришел в железнодорожный цех комбината №18 в октябре 1964 года. Росчерком пера меня принял на работу Иван Павлович Титарев. С этого дня на 37 лет моя жизнь оказалась связана с предприятием.

Первым наставником моим был Виктор Романович Проскуро. Своей добротой и отношением к профессии он сделал так, чтобы у меня отпали сомнения насчет правильности выбора профессии. Когда я немного освоился, за ним закрепили другого ученика, я стал напарником у Раиса Баширова. Он очень располагал к себе: спокоен, уравновешен и чрезвычайно знающий свое дело специалист. Но его отправили в командировку, и мне довелось сменить несколько наставников. Работал с Павлом Сазоновым, И.Г. Осиновским, А. Малышевым, Евгением Кузьмичом Зайцевым.

Все они были разными по характеру: тот разговорчив, иной молчалив, но все были замечательными людьми. Главное, что я почувствовал – все они любят свое дело! Это были люди с огромным жизненным опытом, прошедшие годы военных лихолетий.

После демобилизации в 1968 году я возвратился в родной коллектив. После необходимых процедур пошел помощником машиниста и работал с несколькими из опытных мастеров: И.Т. Рожковым, С.В. Зайцевым, А.М. Мурахтиным, Г.П. Дятловым, П.В. Саланиным, В.Н. Ивановым, Е.С. Сергеевым. В конце концов опять оказался напарником у Евгения Кузьмича Зайцева.

Наступало более зажиточное время. Многие производства работали, появились средства у предприятия, и в конце шестидесятых началась коренная модернизация нашего цеха. Паровозы стали уступать место тепловозам, менялся облик станции: меняли рельсы на более мощные, расширили территорию, пристроили к зданию депо пристрой. Когда я устроился на работу, в цехе было три тепловоза: один на электрической передаче, два – на гидравлической.

Разумеется, для обслуживания современной техники требовались более квалифицированные кадры. Началась всеобщая учеба. Одни вынуждены были пойти в вечерние школы, другие на курсы повышения квалификации, третьи в высшие учебные заведения. В авангарде этих перемен наряду с руководством были такие люди, как Т.Т. Куатов, В.Н. Карпов, А.П. Миронов, Н.П. Дубасов, М.В. Смирнов, В.И. Смирнов.

Мне опять повезло на хороших людей. Переучиваться на тепловозную тягу мне помогали Талгат Талипович Куатов и Виктор Николаевич Карпов. Один планомерно по узлам учил азам тяги, другой прививал любовь к романтике в новой работе.

Уже на пути к совершенству я столкнулся еще с одним прекрасным человеком – это Ришат Минигалеевич Юсупов. Он оказался прекрасным воспитателем и хорошим наставником наших душ. Сам добрый, он учил нас быть добрыми и честными, что очень важно в нашей работе, да и в жизни, пожалуй.

Мне нравилась четкость в работе, отлаженность взаимодействия подразделений, строгое выполнение требований правил и наставлений. Помню начальников смен, под руководством которых довелось работать машинистом: Д.П. Макарова, И.М. Каюшкина, А.И. Артамонова.

Дружно и с взаимным уважением работали мы с дежурными по станции: Ч. Хасанов, П.В. Аптиева, Г.Е. Замесин, Р.С. Мулюков и Л.Ф. Мельникова.

Машинисты часто общаются с ремонтным персоналом, и мне не раз доводилось как наблюдать за их трудом, так и помогать в работе. Мне нравился богатый кругозор А.Н. Боровского, П.М. Карпочева, И.М. Ададунова и его брата Николая. Нравилась слаженная работа Г. Дилмухаметова, А. Пленкина, аккумуляторщика В.С. Савченко, находчивость молодого слесаря К. Махмута и виртуозность токаря А.М. Зиновьева.

Став заместителем начальника службы подвижного состава, я лучше узнал работников других служб и профессий. А.Н. Карачевский был прекрасный вагонник, инженер-механик И.Г. Белозеров – прекрасный аналитик, хорошо разбирался в современной литературе. Было что позаимствовать у таких маститых мастеров своего дела, как А.Н. Карачевский, И.Г. Белозеров.

Если честно рассудить, повезло мне и с руководителями. Замечательными людьми и толковыми, знающими руководителями оказались Лазарь Исаакович Лернер, Петр Тимофеевич Коротков, Александр Иванович Нечаев и Николай Михайлович Кузнецов.

Когда я трудился начальником депо, пришли новые люди: М. Варганов, А. Ясаков, Б. Марке-

вич, В. Колыхалов, Я. Шайхисламов, Н. Дегтярев – они появились в начале девяностых годов, но не уступали в трудолюбии наставникам из старшего поколения.

Ушел на отдых костяк, пришли молодые рабочие и руководители, но накопленные за предыдущие годы традиции помогли сохранить работоспособность коллектива в нелегкие времена перестройки 90-х годов».

За безупречный труд многие специалисты из когорты машинистов железнодорожного цеха комбината №18 получили государственные награды. Среди них машинист паровоза Т.Т. Куатов, машинист тепловоза В.Р. Проскуро. Совершенно точно подметил цитируемый выше ветеран Абдуллин – не уступает молодежь в трудолюбии. По итогам работы 2009 года большая группа машинистов и прочих специалистов локомотивного депо награждена почетными грамотами предприятия: П.Г. Васильев, А.Н. Галактионов, В.Г. Колыханов, С.И. Сафронов, А.Ф. Ахметзянов, В.М. Константинов, В.Р. Юсупов, А.В. Гуцол, Л.С. Курмаев, С.А. Ситник, М.Н. Журавлев, А.А. Шарыгин, А.П. Касьянов, М.Ю. Суслов, Т.Т. Хасанов.

Иные просто остались в народной памяти как прекрасные специалисты или надежные соратники и коллеги.

РОДСТВЕННЫЕ ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ

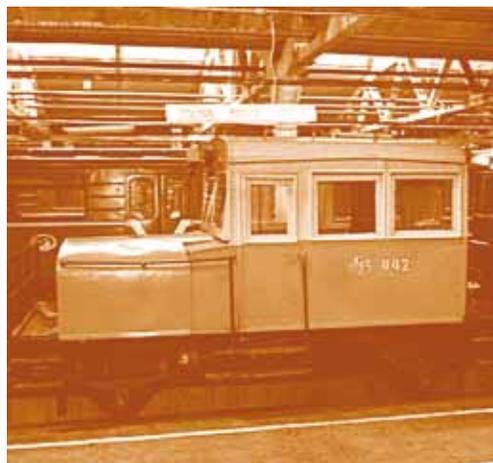
Специализированная служба стекольного завода

Кстати, город методически развивался. В нем возводились новые, не связанные с комбинатом предприятия. Обслуживание новых предприятий в период их стройки возлагается на железнодорожников комбината. В 1960 году начато строительство завода технического стекла, которое завершено в 1962 году.

В том же 1962 году запущена печь и получена первая продукция в виде изоляционного стекловолокна на салаватском заводе технического стекла. Весной 1962 года завершается строительство комплекса заводоуправления, столовой с ко-

тельной в подвале. Сюда входила и проходная с отделом кадров, магазин, пожарное депо. Завод готовился к пуску. В связи с предстоящим пуском резко возрос оборот грузопотока. По первому весеннему солнышку железнодорожный переезд и деревянная стрелочная будка соединили завод со стальными рельсами железнодорожной магистрали. 18 мая 1962 года создается специализированная транспортная служба в виде транспортного цеха под руководством Ю.Н. Шаламова. Службой снабжения ведал И.Г. Юрченко.

Транспорт СМЗ



Для ремонта и технического обслуживания заводского оборудования СМЗ созданы ремонтно-механические цеха № 1, 2, инструментальный и транспортный цех.

Транспортный цех стал отдельным подразделением в 1962 году. Тогда обслуживающие завод автомашины собрали и разместили в здании

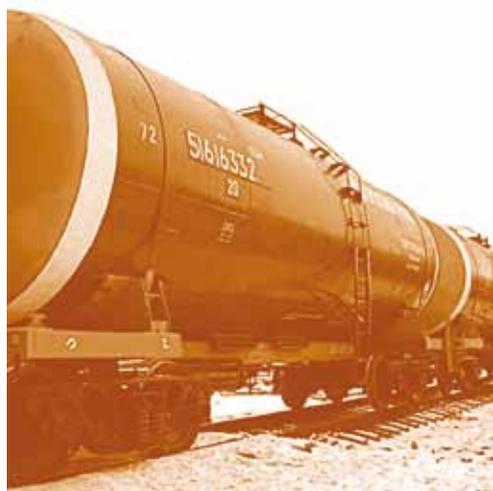
бывшей парокотельной. В 1965 году его назвали цехом и начальником назначили И.П. Гуценко. Он руководил 35 лет. В 2001 году его сменил С.Г. Вагин.

Вначале на балансе было всего 20 единиц транспорта. Но специфика завода такова, что грузопотоки все время возрастали, и цех развивался. Он подразделяется на два участка: автокрановый и железнодорожный. В начале 60-х железнодорожный участок представляли мотовоз и два крана. Затем закупили паровоз, позже – второй.

Сегодня в цехе 67 автомобилей, два локомотивных депо, 8 километров железнодорожных путей и 42 стрелочных перевода. Среди первых транспортников были Н.Т. Егоров, Ф. Канарев, М. Клименков, А.Н. Ненашев, П.И. Селин, А.И. Рожков, И.Д. Семендяев, Н.И. Карюкин, Н.Е. Коршиков, А.А. Зубехин.

В задачи транспортников входит обеспечение стабильной работы, своевременной заправки материалов и комплектующих, перевозка их между цехами и доставка изделий потребителям.

Топливо-транспортный цех старой ТЭЦ



Основная задача топливо-транспортного цеха – бесперебойное обеспечение котлов топливом. Как сказано выше, в проектом задании в качестве топлива рассматривался бабаевский уголь. Однако пуск теплоэлектростанции производился на мазуте Ишимбайского нефтеперерабатывающего завода. Разумеется, это кардинально изменяло функциональные действия обслуживающего персонала. Мазут прибывал в железнодорожных вагонах-цистернах. Его необходимо было принять, слить в резервуары-накопители и подготовить к подаче в котлы. Подготовка топливного мазута заключалась в его подогреве, сжатии до определенного давления и обезвоживании. В день поступало по 5–6 цистерн и в любое время суток. Сливной клапан открывали

сверху цистерны через толщу мазута специальным ключом. Иногда клапан заедал, открывать приходилось снизу, отчего ходили сливщики чумазыми, как кочегары. Работали они по вызову. То есть при появлении цистерн «дежурка» собирала наливщиков и везла в цех.

Первый руководитель – А.И. Недоспасов.

Мощности станции росли, и топливо срабатывалось, что называется «с колес». Но в 1956 году вступил в строй Ново-Ишимбайский НПЗ и мазут стали принимать по мазутопроводу.

Стоимость угля в те годы составляла 3 рубля, а стоимость мазута оценивалась в 4 раза дороже. 1955, 1956 годы прошли в освоении проектного вида топлива – кумертауского угля. При освоении нового вида топлива экспериментальными являлись котлы № 6 и № 8. Эксперименты использовались при подборе топлива для локомотивов, но замена угля мазутом значительно сократила грузопоток. Это сделало новый вид топлива более привлекательным.

Зоны разграничений

Разветвленная железнодорожная сеть города имеет незримые, но строго очерченные зоны разграничения между предприятиями. Главенствующая в системе, разумеется, станция Салават. Станция Салават и все ее хозяйство принадлежит ведению МПС. От нее стрелами уходят в сторону Мелеуза – Зиргана МПСовские пути. Направо пошли пути на стекольный завод.

По завершении маневровых путей станции Салават идет ответвление налево, это начинается перегон Салават – Южная, этот перегон уже комбинатская дорога. Он примыкает стрелкой № 6 к станции Салават, и все, что простирается дальше, обслуживает ППЖТ. Содержание, очистка от снега, ремонт. Предприятие «Металлобаза» имело собственные пути, которые обслуживал ЖДЦ. На стадии строительства базы их пути входили в ведение работников ЖДЦ. Это предприятие даже имело собственные тепловозы. Путь на машиностроительный завод также ранее обслуживался железнодорожным цехом комбината.

Со стороны комбината в сторону Салавата наблюдается значительный уклон. Ранее он составлял 18 тысячных, затем его «отрегулировали» до 8–9 тысячных. В целях безопасности на станции Салават оборудован так называемый улавливающий тупик. При необходимости, в случае непроизвольного ухода вагонов, стрелкой их движение направляется всегда в него, то есть во избежание столкновений на станции.



Сегодня, по прошествии времени, вскроем один забытый эпизод. Трагический случай произошел однажды, когда в улавливающем тупике одновременно погибли 11 женщин из заключенных. Случилось так, что с кирзавода самопроизвольно ушла платформа с кирпичом, который они нагружали. Стрелочники ее направили в улавливающий тупик. Могли бы грузчицы спастись, пока скорость была невысокой, да охрана не позволяла прыгать. Потом сами солдаты охраны попрыгали, а женщины уже не смогли, все погибли.



РЕВОЛЮЦИОННЫЕ СЕМИДЕСЯТЫЕ



Семидесятые годы знаменательны двумя важными тенденциями: на предприятии шел массовый переход от паровой тяги на дизельную; возникло и разрасталось движение экологов за чистоту атмосферы. Эти два, внешне не связанных курса, привели ко многим революционным преобразованиям в депо.

Однако возвратимся чуток назад. Со второй половины шестидесятых с непрерывным возрастанием пошел поток карбамида – полмиллиона, затем миллион тонн в год! К началу семидесятых селяне вошли во вкус и стали настоятельно требовать удобрения. Обком партии «висел на плечах»: давай мочевины, давай карбамид. Аммиачная вода тоже шла в сельское хозяйство. Масштабы отгрузки таковы, что железнодорожники вынуждены были один тепловоз целенаправленно держать на 8-м посту (он находился на территории завода карбамида). Это был каверзный вопрос – то вывоз, то маневр, иногда даже два локомотива задействовали. Потом заставили заводчан лебедки поставить, чтоб перестановки вагонов без локомотива осуществлять. Себестоимость перевозок оказалось снижена на 0,9 копейки, а простой вагонов стал составлять 10,5–10,6 часа, что на 0,2 часа меньше планового. За счет

уплотненной погрузки высвобождено 800 вагонов, что позволило дополнительно перевезти 20 тысяч тонн грузов. За предыдущую пятилетку выполнено техническое перевооружение. Выполнена масса мероприятий по механизации путевых работ с оснащением современными машинами и механизмами на станции Южная и построена станция Заводская. Задание пятилетнего плана выполнено досрочно, к 7 ноября.

В честь юбилея со дня рождения В.И. Ленина в 1970 году за образцовый труд 49 работников цеха награждены юбилейной медалью. В том же году администрацией цеха отмечены заслуги работников В.В. Шаламова, В.И. Данина, Е.М. Гуртовенко, М. Акчанова, В.П. Ефимова, П.И. Сергеева. На следующий год за заслуги в деле обеспечения перевозок машинист Т.Т. Куатов награжден орденом Трудового Красного Знамени, машинист В.Р. Проскуро – орденом «Знак Почета».

В семидесятые годы железнодорожный цех перевозит грузы 42 предприятиям и организациям. Весомый вклад в ритмичную работу транспортников вносит коллектив грузчиков. В отдельные дни при плане погрузки мочевины 1600 тонн они отгружают 2000–2200 тонн. Большим ува-



25-летний юбилей ЖДЦ



Фото на память к 60-летию И.П. Титарева

жением пользуются бригады грузчиков, руководимые Акчановым и Мисиным.

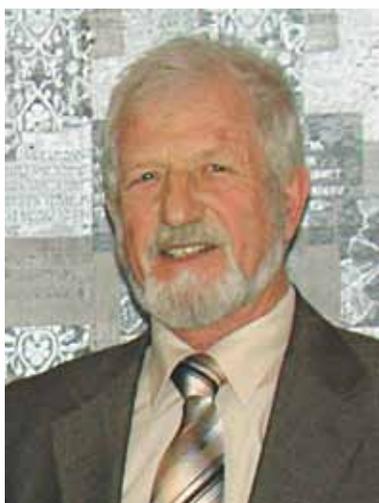
С 1969 по 1973 год цехом руководит Г.Г. Алексеев, заместитель начальника И.П. Титарев. Этот этап связан с завершением реконструкции депо и основанием станции Заводская. В это же время депо с помощью комбината стало переходить на дизельные локомотивы. К 1971 году более 60 процентов перевозок осуществлялось тепловозами, что позволило без увеличения численности на 15–20 процентов увеличить грузоперевозки по сравнению с предыдущими годами.

Будущий главный инженер и ветеран ППЖТ Лазарь Исаакович Лернер приехал в город Салават по направлению Московского института инженеров железнодорожного транспорта в 1967 году. Именно ему довелось длительное

время заниматься реорганизацией и модернизацией железнодорожного хозяйства, работая старшим инженером, начальником паровозо-вагонного депо, старшим инженером ЖДЦ по производственно-техническим вопросам, а с 1978 года почти 27 лет главным инженером.

Автор достаточно много общался с Лазарем Исааковичем. Именно он является инициатором и консультантом при создании данного очерка. На этом месте будет уместно привести некоторые воспоминания Лернера как вдохновителя и исполнителя многих рационализаторских начинаний именно этого периода. Для удобства восприятия материала и с разрешения Л.И. Лернера далее автор излагает его воспоминания в нескольких местах, сгруппировав по тематическому смыслу.

ВОСПОМИНАНИЯ Л.И. ЛЕРНЕРА



Мне доводилось бывать в Салавате ранее, отчего город немножко знал. Когда в плане распределения выпускников появился комбинат, я немедленно ознакомился с этим документом, выяснил, какие там требуются специалисты, и решил податься в Салават. Тем более как воспитанник детского дома я имел преимущества при распределении. Прибыл осенним днем 17 октября 1967

года. Пришел в отдел кадров, откуда направили в ЖДЦ. Попутно отметим, что на местах никого из руководителей он не нашел. Как выяснилось, все занимались подготовкой к зимнему сезону: латали отопление, ремонтировали здания и подсобные помещения (прим. автора). Меня назначили на должность старшего инженера паровозо-вагонного депо железнодорожного цеха. Так начался весьма продолжительный трудовой стаж в железнодорожном цехе. Кстати, приведенная выше операция велась подобным образом позже и многие годы.

Цех тогда имел простую аббревиатуру – ЖДЦ. Цехом руководил прибывший из Уфы Сергей Николаевич Смирнов. Он сменил с 1950 до середины 1966 года стоявшего во главе комбинатских железнодорожников Василия Гавриловича Чумакова. Начальником паровозо-вагонного депо трудился Иван Павлович Титарев.

В 1967 году железнодорожный цех уже представлял собой весьма сложную структуру с разветвленной железнодорожной сетью подъездных путей, наличием двух станций, паровозо-вагонного депо и большого количества различного подвижного состава.

Протяженность всех путей составляла 150 километров. На балансе обслуживания находились как пути перегонов Южная – Салават, Восточная – Салават, так и подъездные пути от станции Южная к предприятиям: комбинат №18, СМЗ, старая ТЭЦ, ЖБЗ, КПД, асфальтобетонный завод, кирзавод, нефтебаза и завод минераловатных изделий. В свою очередь от станции Восточная подъездные пути простирались к предприятиям ДОК, малый ДОК, хлебозавод, СМУ-3, база ИЖС, лесоторговая и база промпита, база коопторга, треста «Салаватстрой» и другие.

Вагоны, прибывающие в перечисленные организации, локомотивом станции Салават формировались в передаточные поезда и направлялись для дальнейшей адресации на станции Южная, Восточная. Там поезда расформировывались и вагоны маневровым порядком доставлялись на подъездные пути адресных предприятий.

Основной объем перевозок составляла доставка угля на ТЭЦ – до трех полновесных составов, и 3 эшелона из 40-вагонных «вертушек» гравия в сутки для нужд заводов ЖБЗ, КПД и АБЗ. В системе комбината наращивались объемы отгрузки карбамида, силикагеля, химической продукции с химзавода и старого ЛВЖ.

Продукция НПЗ в тот период вывозилась МПС через станцию Аллагуват. Маневры к Северному парку станции Аллагуват обеспечивал железнодорожный путь № 21, который проходил по 11-й улице комбината и соединял его со станцией Южная.

На территории станции Южная выросло 2-этажное здание конторы цеха, управление станции Южная, товарная контора, здание участка пути и депо. Завершалось строительство объекта экипировочного хозяйства.

В структуру ЖДЦ входили следующие подразделения:

- управление цеха;
- служба движения и эксплуатации со станциями Южная и Восточная;
- грузовая служба;
- паровозо-вагонное депо;
- участок пути;
- участок электроснабжения и связи.

Главным инженером был Гаврил Григорьевич Алексеев, начальником службы движения Николай Леонтьевич Калиман, начальником станции Южная Петр Тимофеевич Коротков,

станции Восточная Иван Иванович Парецкий, начальником грузовой службы Михаил Петрович Каширин. Паровозо-вагонное депо, как ранее отмечено, возглавлял Иван Павлович Титарев, начальник участка пути ветеран цеха Иосиф Антонович Юрчак и мастер электроучастка и связи Сергей Федорович Плеханов.

Парк локомотивов паровозо-вагонного депо на 1967 год состоял из 11 паровозов вышеназванных серий и трех тепловозов: «ТГМ-1» №1207 мощностью 400 лошадиных сил, «ТГМ-3» №980 – 750 лошадиных сил и «ТЭМ-1» №0801 мощностью 1000 лошадиных сил.

Имелись на вооружении железнодорожные краны: грузоподъемностью 6 тонн – ПК-6, грузоподъемностью 15 тонн – Д-2, грузоподъемностью 25 тонн «Унру и Либиг» и грузоподъемностью 45 тонн ПЖ-45. Кстати, местные умельцы во главе с механиком В.И. Смирновым к тому времени перевели краны ПК-6, Д-2 и ПЖ-45 с паросиловых установок на двигатели внутреннего сгорания ЗИЛ и КДМ-46.

Станция Заводская еще отсутствовала. Железнодорожный цех обслуживал технологические цехи комбината, включая химический завод, кроме семисотых. То есть все продукты нефтехимии вывозились прямой дорогой со станции Южная на станцию Салават и далее по адресатам. Нефтепродукты с семисотых объектов НПЗ, где велись большегрузные отгрузки, вывозил так называемый Северный парк станции Аллагуват МПС. Там же существовала промывочно-пропарочная станция подготовки котлов вагонов-цистерн перед загрузкой, которая также относилась к системе МПС. Железнодорожного сообщения Уфа – Оренбург еще не существовало в связи с отсутствием дороги от Тюльгана, потому все грузы направлялись через Дему и Уфу».

ВАГОННЫЙ ПАРК



Основной объем перевозок в начале шестидесятых годов выполнялся вагонами парка МПС. Вагонный парк очень разнообразен по конструктивному исполнению и эксплуатационному назначению. Использовалось ЖДЦ за малым исключением, почти все их конструктивное разнообразие.

Поскольку вагон – это своего рода основное средство производства железнодорожников, несколькими словами охарактеризуем разнообразие конструкции и назначение вагона.

Вагон является единицей подвижного состава железных дорог. Он предназначен для перевозки грузов или пассажиров и оборудован, соответственно, всеми необходимыми устройствами для их перевозки и для включения вагона в состав поезда. Строительством вагонов занимаются вагоностроительные предприятия. Железнодорожный вагон (*фр. wagon, от англ. wagon – повозка*) – несамоходный рельсовый экипаж, предназначенный для тяги локомотивом. В России прообразы вагона – вагонетки – появились на рудничных и внутризаводских рельсовых дорогах в 1764 году на Колываново-Воскресенском заводе на Алтае, а затем в 1788 году на Александровском заводе в Петрозаводске, в 1810 на Змеиногорском руднике, а с паровой тягой – на Нижнетагильской железной дороге, построен-

ной в 1834 году. Производство первых вагонов для железной дороги между Москвой и Санкт-Петербургом было налажено на Александровском заводе (Санкт-Петербург) в 1846 году.

Вагоны по назначению и конструктивным особенностям имеют множество модификаций. Здесь мы перечислим лишь те типы вагонов, которые используются на предприятии.

Крытый вагон. Крытый вагон предназначен для обеспечения сохранности перевозимого груза в неблагоприятных метеоусловиях, защиты от кражи и механических повреждений. К крытым вагонам относятся также вагоны изотермического парка: вагон-ледник, рефрижераторный вагон, вагон-термос.

Полувагон. Полувагон предназначен для перевозки навалочных грузов (руда, уголь, флюсы, лесоматериалы и т. п.), контейнеров, прочих грузов, не требующих защиты от атмосферных осадков.

Вагон-цистерна. Цистерны предназначены для перевозки жидкостей: нефтепродуктов, химически активных и агрессивных жидких веществ, сжиженного газа (пропан-бутан, кислород), воды, молока. Вагоны-цистерны используются также для перевозки муки и цемента.

Платформа. Платформы предназначены для перевозки длинномерных, штучных и сыпу-



Контейнеры, подготовленные к отгрузке

чих грузов, контейнеров и оборудования, не требующих защиты от атмосферных воздействий.

Фитинговая платформа. Фитинговая платформа – это специализированная платформа, предназначенная для перевозки крупнотоннажных контейнеров и оборудованная специализированными узлами для их крепления – фитинговыми упорами.

Хоппер. Хоппер предназначен для перевозки массовых сыпучих грузов: угля, руды, цемента, зерна, балласта. Для сыпучих грузов типа гравий, песок применялись самосваливающие вагоны думпкары.

Внимательный читатель может заявить, что некоторые типы вагонов автор привел без надобности. За многие десятилетия работы железнодорожного цеха он не только вывозил продукцию, но также принимал сырье, реагенты, тару, металл, запасные части и оборудование, в том числе и крупногабаритное.

Карбамид, пластмассы, аэрогель, силикагель, минвата, мебель отгружались в крытых



Крытый вагон с карбамидом

вагонах. Кирпич, железобетон, металлоконструкции, нефтеаппаратурное оборудование – в полувагонах и на платформах. Отгрузка жидких нефтехимических грузов – аммиачная вода, нитрит-натрия, гликоли, серная кислота, этаноламины, МЭК, ДТМ и другие – производилась



Захимиченная цистерна в тупике

в вагонах-цистернах. Эти вагоны находились в собственности МПС, но были приписаны к станции Салават, что означало обязательный возврат их со станции получения в город Салават.

Имелся небольшой парк спецвагонов, предназначенных для особо вредных грузов, таких как гептил, жидкий аммиак. Предназначенные под эти грузы вагоны-цистерны были приобретены в собственность комбината.

В собственности комбината также имелось небольшое количество крытых и полувагонов, платформы и около 60 думпкаров (вагонов-самосвалов), в которых перевозили гравий. К сожалению, имелась в некоторых подразделениях предприятия практика нецелевого использования вагонов. Вместо того чтобы возить продукцию, нередко они использовались как склады на колесах или подсобные помещения.

Приписные и специальные цистерны по подготовке к отгрузке, обслуживанию и ремонту были закреплены за соответствующими подразделениями. В цехах отгрузки № 7, № 32, № 19

имелись специальные пункты промывки, пропарки котлов и ремонта арматуры.

Плановые ремонты котлов (деповской, заводской) и ходовая экипажная часть вагонов-цистерн проводились на ремонтных базах МПС. Ходовая часть собственных вагонов – тележки, колесные пары, ремонтировалась в паровозовагонном депо. Необходимо попутно заметить, что сдать вагон в ремонт стоило больших трудов, МПС брало их в мизерных количествах. А были на предприятии цеха, которые регулярно выводили вагоны-цистерны из строя. Особенно этим отличался цех № 6.

Персонал этого цеха постоянно заливает отработку кислоты в цистерны, так как у них нет для этих целей специальных емкостей, и они месяцами стоят на путях. Мало того что этим усложняется маневровая работа, котлы цистерн корродируют, появляются свищи, приводящие к выходу из строя вагонов-цистерн и усложняющие работу составителей.

ПОГРУЗКА И ГРУЗЧИКИ



Тысячи тонн вывозимого или принятого груза необходимо было загрузить или выгрузить из вагонов. Механизация в погрузочных работах присутствовала лишь частично, потому труд превалял физический и исполняла его немалая армия грузчиков. Взаимоотношения между грузчиками, железнодорожниками и производителями продукции на разных этапах менялись подобно движению маятника.

Вначале погрузку осуществляли сами подразделения и делали это лишь в дневное время. Не секрет, до 1953 года на этих, в основе физических работах, широко использовался труд заключенных. В 1954 году после принятия Обращения железнодорожников к организациям и предприятиям по упорядочению погрузки-выгрузки при базе реагентов было создано погрузочно-разгрузочное подразделение под руководством Северюхина – маятник стронулся с места. В 1958 году его передали железнодорожному цеху, объединили в бригады грузчиков с бригадирами Лысенко, Гейко, Дубровиным. Из рядовых грузчиков в тот период трудились Попов, Куранов, Бусько и другие. Маятник качнулся в сторону железнодорожников. Крановщиками работали Леонов, Хайбуллин, Богданов, Юнусов. Основная беда – рассредоточенность грузчиков по мелким подразделениям, отсутствие бытовых удобств и санитарных условий часто подвергалось критике на профсоюзных собраниях и совещаниях.

Проиллюстрируем событие героической разгрузки вагонов в суровые декабрьские метели 1958 года рассказом мастера грузчиков цеха №4 КЖАТ Я. Нечаева:

«Встав на трудовую вахту в честь 21-го съезда КПСС, хорошо трудится коллектив цеха №4 погрузочно-разгрузочного бюро КЖАТ. Бригадир-коммунист Назыров, в бригаде которого числится 17 человек. Особенно хорошо эта бригада потрудились в дни, когда свирепствовала буря. Нужно было разгружать платформы с грузом для цеха №12. Непогода не испугала отважных грузчиков. Нужно было делать по две перекидки, чтобы не загромождать железнодорожные пути. Весь день трудились грузчики без отдыха, разгрузив 7 вагонов. Хорошо поработали девушки Ишмухаметова, Хамзина, Сакаева, сестры Субхангуловы Р. и Б., неплохо трудилась бригада Королева, которой привелось выгружать мерзлый песок. В бригаде отличились Дятлов, Немков, Тишков, Баянов.

Коллектив погрузочно-разгрузочного бюро еще молодой, он создан всего месяц назад, но дружный народ работает в нем».

Погрузочно-разгрузочное бюро, как вытекает из приведенного рассказа, создано в ноябре 1958 года, оно после ликвидации ГКЖДП самостоятельно существует более десятилетия. Там имеются не только бригадиры, организуют работу мастера.

В 1973 году решили всех грузчиков с карбамида, полиэтилена, полистирола собрать и поселить в одно бытовое помещение при ЖДЦ. Сказать по правде, это нововведение энтузиазма в цехе не вызвало: грузчики работали на стороне, были прикреплены к определенным цехам, контроль за их использованием осуществлять невозможно и в части мер безопасности при работе возникли осложнения. Имелись в цехах погрузочные приспособления типа электрокар или транспортерных лент, где условия работы весьма опасные, а условия быта крайне антисанитарные. В цехах № 42 и № 26 грузчиков использовали на посторонних работах, что в ценах на услуги не учитывалось, и было невыгодно для ЖДЦ. Цеховая администрация по своему усмотрению использовала грузчиков на погрузке автотранспорта, на хозяйственные работы и для перетарки рваных мешков, что не входило в прямые обязанности.

Но решение было принято, и железнодорожники добросовестно принялись за создание бытовых условий для новой структуры работников. Для размещения грузчиков возле южной проходной возвели отдельно стоящий двухэтажный бытовой корпус с душевыми, водопроводом и канализацией. Второй лагерь изготовил бытовые шкафчики из полированной плиты ДСП. В 1974 году пустили бытовку в эксплуатацию.

Это было капризное здание – в подвале его размещено бомбоубежище, что влекло много за-

труднений по части обихода и эксплуатации. Во-первых, содержание бомбоубежища строго контролировалось различными инспекциями, во-вторых, из-за размещения его в помещении ниже уровня земли возникли затруднения с монтажом канализации. Выход был найден монтажом накопительной емкости и применением специальной пневмосистемы перекачки стоков.

Таким образом, для грузчиков обеспечили все требования быта: медпункт, санпропускник, комнаты отдыха. То есть создали все нормальные для того времени условия. Прекрасная получилась бытовка. Грузчиков в штате числилось около 80 человек, в числе которых имелось два мастера. Подразделения загодя заказывало их для производства работ.

Но перевозка грузчиков, их распределение и возвращение в бытовку доставляли много хлопот. Некоторое время спустя маятник качнулся в противоположную сторону, и все вернулось на круги своя: грузчиков раздали по цехам производителям. Здание передали комбинатскому отделению ДОСААФ, где они организовали клуб картингистов. В середине девяностых годов здание перешло на баланс завода «Синтез».

Все остались довольны соломоновым решением: железнодорожники освободились от неудобной обузы; у грузчиков повысились заработки; цеха получили в полное распоряжение рабочую силу; завод «Синтез» получил здание.

ЭКИПИРОВКА ПОДВИЖНОГО СОСТАВА



Термин «экипировка» включает многие операции предпутевой подготовки подвижного состава. Эта операция обязательно проводилась раз в два-три дня. Еще в конце пятидесятых годов все паровозы в целях обеспечения противопожарной безопасности были переведены с угля на мазут. В экипировку входило много операций: заправка мазутом, смазка всех движущихся частей и механизмов, заправка тормозной системы песком. Песком заполняли специальный бункер, откуда по системе труб он подавался под каждое колесо. У машиниста имелась особая педаль,



Экипировка тепловоза

в случае буксования он нажимал на ту педаль и подсыпал на рельсы песок.

Чтобы не занимать место в нарасхват используемом депо, для целей экипировки в 1965–1966 годах было построено специальное отдельно стоящее здание, куда поочередно загонялись машины. Там же хранились обтирочные материалы.

Мазутное хозяйство в шестидесятые годы едва только зарождалось. Емкости были железобетонные и, в начале эксплуатации, появилась утечка – мазут ушел в землю. В 1968 году именно Лернер с механиком Смирновым занимались извлечением его из пропитанной земли. Еще молодой неоперенный специалист, он по ходу заводил необходимые знакомства. Техническую помощь оказал бывший в те годы начальником цеха ЛВЖ С.К. Каримов. Он выделил на время ликвидации утечки вакуумный насос.

Молодые инженеры смонтировали небольшую емкость, собрали временную схему и «до-

были» в буквальном смысле из-под земли около двухсот тонн мазута! Разумеется, впоследствии мазутную схему реконструировали и выполнили более надежной.

Экипировкой, или подготовкой паровозов, занималась специальная техническая бригада, насосную обслуживали машинисты насосов.

Пока техническая бригада готовила паровоз, локомотивная бригада проводила техническое обслуживание и мелкий ремонт локомотивов. Машинисты наверху проверяли состояние соединений, смазывали шейки валов и колесных пар, опускались в смотровую канаву, осматривали и подтягивали всевозможные струнки, соединения.

Массу хлопот доставляли тепловозы, которых было на балансе всего три! Но персонал еще не накопил опыта по обслуживанию дизельных двигателей, из-за чего возникали различные затруднения с ремонтом и техническим обслуживанием. Однако людей ускоренными темпами

обучали. Машинистов направляли на курсы повышения квалификации в дорожно-технические школы МПС в города Оренбург, Пензу и Уфу. Квалификацию поднимали и за счет передачи опыта от бывалых рабочих своего предприятия. Трудился в депо специалист Ришат Минигалеевич Юсупов, который когда-то работал на плавсредствах, то есть на судах с дизельными двигателями. Полученный им опыт чрезвычайно пригодился при обслуживании наших тепловозов. Будучи неплохо подготовленным дизелистом, он сам занимался обслуживанием дизельных двигателей, установленных на наших тепловозах, и обучал молодых рабочих.

Экипировочное хозяйство включает в себя: сушилки для сушки песка, бункера для просушенного песка, пневмотранспорта и трубной разводки для загрузки песка. Имеется отдельная схема маслохозяйства с насосами для перекачки масла. Его обслуживают три-четыре человека в смену. Кстати, здесь начинал работу будущий инспектор ЦК профсоюза Виктор Николаевич Калиман.

Сейчас, когда кануло в лету мазутное хозяйство, экипировка значительно упрощена и обслуживает ее один человек в дневное время.

ПАРОВОЗО-ВАГОННОЕ ДЕПО



В октябре 1958 года сдано, в декабре передано на баланс ЖДЦ новое здание паровозо-вагонного депо. В функции депо входит эксплуатация и ремонт подвижного состава – локомотивов и вагонов всех серий и типов.

Для этого в нем утвердили немалый штат персонала из 130 рабочих и служащих.

Администрацию с основания возглавил уже известный читателю Иван Павлович Титарев. Заместителем начальника стал Ришат Минигалеевич Юсупов, старшим инженером – Николай Васильевич Панин, с 1967 года – Лазарь Исаакович Лернер, механик депо – Владимир Иванович Смирнов.

Впоследствии депо (службой подвижного состава) руководили В. Переверзев, Н.Н. Добрых, А.М. Абдуллин, Н.М. Кузнецов.

Мастером по ремонту паровозов работал Алексей Николаевич Боровский, в ремонтную группу входили слесари И.М. Ададунов, Н.М. Ададунов, И.М. Дацко, И.А. Нарсеев, В.Э. Борткевич, П.М. Карпочев, Г.А. Дильмухаметов, А.С. Пленкин, футеровщик Гайнутдинов.

Мастер по ремонту вагонов Алексей Николаевич Карачевский и его группа: Н.Т. Ванюркин, Е.К. Занилов, М.М. Загидуллин, Р. Зарипов и осмотрщики вагонов И.И. Романов, Д.М. Хасанов, А.В. Кузнецов, В.В. Павлов, А. Соловьев и другие.



Группа передовиков производства локомотивного депо. В центре И.П. Титарев

Токарные работы выполнял А.М. Зиновьев, кузнечные – У.С. Ермаков.

Электрогазосваркой занимались А.П. Силин и А. Топорков.

Покраску производил маляр Федор Акулов.

Длительное время инструментальщиком депо трудилась Тамара Ивановна Хрестолобова. Уборку помещений производили уборщицы В.Ф. Победа и А.Н. Сбитякова.

В штат депо входили машинисты паровозов. Ими руководил машинист-инструктор Иван Петрович Пастухов.

В период 60-х годов машинистами трудились: А.И. Ефимов, М.И. Терновский, Е.К. Зайцев, С.В. Зайцев, М.И. Зайцев, В.Р. Проскуро, К. Белкин, Н. Лец, Т.Т. Куатов, П.П. Головин, В.Н. Карпов, А.М. Мурахтин, И.Т. Рожков, А.Н. Горячкин, П.Д. Сазонов, А. Нагуманов, М.В. Смирнов, В.Г. Трюханов и другие.

Помощники машинистов – В.В. Черный, А.М. Абдуллин, В.Г. Гарбузов, Н.М. Кузнецов, А.П. Миронов, Н.П. Дубасов, Н.Н. Добрых, Г.Е. Замесин и другие.

Многовато народу, чем он занимался? Для бесперебойной круглосуточной работы предприя-

тия на линии постоянно находилось 8–9 локомотивов. Они обслуживались по скользящему четырехбригадному графику экипажами машинистов с помощниками. Имелся резервный штат машиниста с помощником. Простым арифметическим действием вычисляется 80 машинистов и помощников.

Для более качественного содержания локомотивов, как правило, каждая бригада закреплялась за конкретным паровозом. Надо признаться, азарт и идеология были высокоразвиты, машинисты постоянно соревновались в образцовом содержании своих машин. Внешний вид подновляли в свободное от работы время, приходя в депо, когда паровоз находился на промывке.

В целях координации управления и воспитания имела структурная единица – локомотивная бригада. Бригадиром (по железнодорожной терминологии старшим машинистом), разумеется, назначался наиболее опытный машинист.

Завершая строение паровозо-вагонного депо, назовем имена машинистов железнодорожных кранов: Т.Т. Кузнецов, А.П. Лисин, В.А. Гейко, Т.Г. Ишмухаметов.

Помощниками машинистов крана работали Г.Х. Баймурзин и М.Д. Васильев.





РЕКОНСТРУКЦИЯ ПАРОВОЗО-ВАГОННОГО ДЕПО



Что представляло собой здание депо, построенное в 1958 году? Это была приземистая шлакоблочная коробка размером полтора на три десятка метров с двумя параллельно уложенными путями. На эти пути загоняли одновременно несколько требующих ремонта вагонов. С торца пристроено другое здание такой же величины, где разместилась мехмастерская, укомплектованная токарными, сверлильным и строгальным станками, стендами и верстаками. Имелась своя кузница с кузнечным горном с пневмомолотом. Там же размещались административно-бытовая часть, инструменталка и кладовые запчастей. Когда-то желанное, это помещение, как и многие другие, было построено без квалифицированных проектов, приземистое и без всяких средств механизации. Не предусмотрено не только кранов, даже ручной тали не было.

Для промывки котлов паровоза имелось свое смежное помещение. Для предотвращения появления накипи в котлах и жаровых трубах вода должна проходить сложную систему подго-

товки и очистки от солей. Химически обессоленную воду брали с ТЭЦ или из технологических цехов комбината. Дополнительную подготовку проводили у себя. Процесс подготовки воды и котлового хозяйства – в эксплуатации паровозов и тепловозов это достаточно важный элемент. Сами котлы тщательно промывались водной струей, подававшейся под высоким давлением. Все-таки если накипь не реже раза в месяц чистить, она не успевала затвердевать и достаточно легко смывалась потоком воды.

Не менее важна очередность выполнения работ. Ведь эксплуатация котлов связана с высокими температурами и для промывки его необходимо остудить. Во избежание появления деформации труб паровоз подгоняли пред депо, котел по графику медленно студили и затем вторым паровозом заталкивали в цех, где ремонтная бригада занималась его подготовкой: кто осматривал ходовую часть, кто отлаживал вспомогательные агрегаты. Специальные люди устраняли неполадки котла и водной системы. Попутно электрик

осматривал и чинил электрическую схему. Напомним, что для вырабатывания электроэнергии на освещение и прочие нужды на локомотиве имелась небольшая турбинка – парогенератор.

Грузоподъемных механизмов и кранов в депо не водилось. Турбинку, вес которой приблизительно в 200 килограммов, расположенную на верхней обечайке котла, на веревках опускали вниз, затем таким же образом монтировали на место. В депо от основной магистрали станции Южная шли 8 тракционных путей: два в вагонный цех, один в промывочный. Шестой путь находился на улице, на нем находилась смотровая канава. В случае, если цех занят, а паровозу понадобился срочный ремонт, его можно поставить на наружную яму.

Депо на два вагона оказалось тесным, к тому же низковато. В конце шестидесятых годов под руководством И.П. Титарева была выполнена крупная реконструкция депо. Подогнали 25-тонный кран, торцевая стена – бух! И свали-

лась. Стены не разбирали. Крышу сняли и доложили сверху несколько рядов кирпичной кладки.

Работы провели на основании выданных КБ комбината проектов. Много труда в проектирование вложили специалисты КБ Абдулхай Каримов, Ахмет Насыпович Хайруллин и Владимир Григорьевич Никитас. От цеха проведение работ курировал Лазарь Исаакович Лернер. Одновременно подвели паропровод для подогрева мазута на экипировочное хозяйство. Установили расходомер по учету пара. Это происходило уже в 1968–1969 годы.

В паровозном депо работали 130 человек. На старшем инженере лежали обязанности инструктажей, обучения, потому Лернеру довелось всех знать по имени-отчеству.

В 1970 году реконструкцию здания завершили. Вагонный цех, чтоб вмещал больше вагонов, удлиннили на два десятка метров. Смонтировали железобетонные колонны, на которые уложили железобетонные плиты перекрытий и установили



Тепловоз на профилактическом ремонте в депо

подкрановый путь с кран-балкой. Подкрановые балки возили из города Стерлитамака. Большой риск присутствовал при монтаже колонн в имеющей стены здании. Однажды едва не случилось несчастье: положили очередную плиту перекрытия, и колонны поехали по принципу домино, сваливая одна другую. Лишь оперативное вмешательство инженеров предотвратило несчастный случай.

Одновременно приподняли крышу в промышленном помещении, заменив на железобетонные конструкции, и тоже смонтировали кран-балку. Таким образом, путем постоянной модернизации и усовершенствования значительно повысилась механизация трудоемких работ и качество ремонтов. Вспомним, как было – на веревках турбинку снимали с паровоза.

Кстати, в Стерлитамаке в это время возводили новое депо по самому современному проекту. Довелось там побывать несколько раз. Их опыт чрезвычайно пригодился. В частности по их

подобию провели реконструкцию смотровой канавы, применив при этом специальные сборные изделия, оставшиеся в Стерлитамаке в избытке. На пути номер два на улице смонтировали скатоспускную канаву, а также пробрили боковые ворота между колесным и вагонным участками.

Установили вагонные домкраты для подъема вагонов и выкатки ходовых тележек. Спустя почти двадцать лет добились включения в титул строительства АМ-76 постройки типового тепловозного депо.

При возведении производства бутиловых спиртов, путем длительной обработки министерства, удалось включить в их титульный лист некоторые работы по совершенствованию железнодорожного хозяйства. В том числе включили поставку двух тепловозов серии «ТЭМ-2». По поводу строительства депо железнодорожники часто вспоминают популярную тогда поговорку начальника УКСа М.А. Ниренберга. Он как-то выразился: «Да! Все хорошо, но «депа» не будет!»

ОСОБЕННОСТИ И КАПРИЗЫ ПАРОВОЗОВ И ТЕПЛОВЗОВ



Любой уважающий себя машинист или опытный ремонтник вам непременно скажет: паровоз – это живой организм. Не дай бог его застудить! Как человека. Чуть не доглядел, упустил температуру или же поднял ее, то есть не выдержал график подъема-снижения, и трубы потекут. Ведь в нем масса жаровых труб, которые работа-

ют в жестких условиях высоких температур и давлений. Трубы в передней и задней решетке котла развальцованы, потому любое температурное колебание тотчас приводит к разуплотнению и течи воды. Это явление именно так и называлось в обиходе – «трубы простудили».



Тепловоз, подаренный Дымшицем

Ремонтники промывочной группы не только промывали котел. Они же по ходу устраняли выявленные неполадки и течи. Проверяли и ремонтировали вальцовку труб в передней и задней решетке. Работа не из приятных. Приходилось залезать в дымовую камеру и там, иногда при довольно высоких температурах, устранять течи. Часть вальцовки срубали, меняли трубы. Случалось, или помещение депо занято, или времени на подготовку нет. Вот тут-то ставили паровоз на улице, остужали до определенной температуры и слесарь-котельщик лез в горячий, по сути, котел. Заползали в топку через шуровочное отверстие в шапке-ушанке, в фуфайке и поправляли вальцовку при температуре восемьдесят градусов и более.

Эксплуатируемый паровозный парк давно устарел морально и физически. Потому такие операции применялись нередко. Тепловоз заводу приобрести в те годы было совсем не просто, нужны были не только деньги – необходимы фонды, заявки, «титул...» или масса других бюрократических препонов. Изыскать и приобрести новые паровозы тоже проблематично. Однажды выручила случайная встреча. Довелось как-то Л.И. Лернеру

во время службы в железнодорожных войсках на севере Тюменской области встретиться с главным инженером Нижнетагильского металлургического комбината. При частной беседе выяснилось, что в их хозяйстве высвободились два паровоза 1957 года выпуска. Созвонились с Салаватом и по договоренности между двумя «комбинатами» в ЖДЦ появились два паровоза серии «Эр» в достаточно хорошем состоянии.

Другое везение случилось в 1973 году, когда комбинат посетил председатель Госплана СССР В.Э. Дымшиц. На свою голову в присутствии железнодорожников он поинтересовался:

– Неотложные вопросы имеются?

Цеховики не растерялись, быстренько сочинили письмо: «теповоз бы надо!»

– Будет! – коротко сказал Дымшиц.

И слово сдержал. Спустя неделю из Москвы звонок: «Забирайте тепловоз!» Да еще какой! Его готовили для отправки во Францию, но по каким-то недостаткам забраковали и передали нам. Вот радости было, хотя он оказался дополнительной серии. В конце концов дошли до того, что стало в эксплуатации шесть серий тепловозов, разных конструктивных особенностей. Разуме-



Секция тепловоза «ТЭ-3»

ется, трудности с ремонтом и запасными деталями возникли. Известно, разносерийность машин просто беда для ремонтников.

Для работы с тяжеловесными поездами заявляли в транспортное управление Миннефтехимпрома СССР более мощный вывозной локомотив. Управление изыскало 2-секционный тепловоз серии «ТЭ-3» мощностью в 2000 лошадиных сил секция, однако ЖДЦ досталась лишь одна секция, другая была направлена на Ангарский комбинат. Все-таки обновления локомотивов добивались.

Много лет эксплуатировали легендарный тепловоз «ТГМ-3б» №980 с танковым двигателем. Мощность 750 «лошадей» – шустрый, маневренный, но с танковым двигателем. А танки, мы знаем, рассчитаны на один бой. Нам же приходилось работать сутками, потому дизель часто выходил из строя. Главный его недостаток – много

расходовал масла. Помнится, даже дополнительную 200-литровую емкость смонтировали, чтоб реже заезжать на экипировку.

Для обеспечения более устойчивой работы этого тепловоза обслуживание его доверили комсомольско-молодежной бригаде старшего машиниста А.М. Абдуллина. Молодежь не подкачала, и тепловоз долго эксплуатировался на маневровых работах.

СТАНЦИЯ ЗАВОДСКАЯ

В проектной документации, выданной в конце января 1951 года, отмечена станция Северная, которая примыкала к станции Аллагуват. Исторически сложилось так, что она была отнесена к системе МПС как Северный парк станции Аллагуват.

Станция Заводская возникла если не совсем стихийно, то, по крайней мере, заложена абсолютным самотеком. Вообще-то в Северный парк шел сквозной путь № 21, который проходил по 11-й улице территории комбината. От него отходили ответвления веток на серноокислотный цех, цех реагентов, на эстакады Н-24, Н-25, на 200-тонный кран цеха № 32. Одно время действовал обходной путь № 31, который проходил параллельно складу ЛВЖ. Впоследствии он частично демонтирован в связи со строительством второй очереди бутиловых спиртов.

Так вот, не было бы счастья, да несчастье помогло. Вспомним, что в 1968 году при реконструкции решили удлинить здание депо на станции Южная. Для этого нужно было демонтировать мешающие закладке фундаментов залитые ранее ростверки под колонны. Ростверки выкорчевывали и по 21-му пути на платформах вывозили за территорию комбината.

В Северном парке, именно на месте станции Заводская, в те годы существовал глубокий овраг. Демонтированные бетонные глыбы свалили в этот овраг и засыпали щебенкой, гравием и грунтом. Изловили разом двух зайцев – глыбы утилизировали и овраг ликвидировали. Кстати, для подвозки думпкарами гравия и грунта рядом с 21-м проложили второй путь, затем третий. Так возникла путевая основа станции Заводская.

Разумеется, не для того, чтоб овраг завалить, организовали станцию.

На этом этапе у железнодорожников предприятия уже возникали затруднения в маневре – негде было разъезжаться маневровому локомотиву. В это время продукция нефтехимии потекла потоком и интенсивная отгрузка завязалась в северной части комбината. А путей не хватало. В Северный парк, принадлежащий МПС, ведомственные машины не пускали. Выход единственный – надо строить дополнительные пути. Притащили туда тот самый демонтированный



31-й путь. Метр за метром отвоевывая у оврага площадь, постепенно подсыпали насыпь и рядами прокладывали рельсы. Там имелась водопропускная труба, так ее пришлось удлинять несколько раз, прокладывая через нее очередной путь. Стесненное условие прокладки под трубопроводной эстакадой привело к кривизне путей станции в плане.

Руководил этой работой лично начальник цеха Гаврил Григорьевич Алексеев, а вплотную занимался движенец Тагирьян Казыханович Япаров. Алексеев ежедневно выезжал на место, выдавал необходимые указания и проверял работу. Поначалу никаких зданий не планировалось, просто лежали пути для улучшения маневра. Построили маленький первый пост. Потом построили весовой путь и весовую будку, где взвешивали вагоны с нефтехимии. Обслуживающий персонал – стрелочников, весовщика и дежурного для обслуживания этого околотка везли со станции Южная. Так продолжалось несколько лет.

Начало административному зданию на 13-м посту заложил бывший начальник цеха Г.Г. Алексеев. К сожалению, повели работу непрофессионально, без проекта, без целевого финансирования и собственными силами. Разумеется, против несколько лет, довести здание до завершения не смогли. Но на втором этаже организовали стрелочно-диспетчерский пост, что позволило взять под контроль пропуск локомотивов на пути склада жидких газов и более оперативно производить перестановки цистерн. Цистерны для



Маневры на станции Заводская



Административный корпус станции Заводская

жидкого газа являлись собственностью объединения «Союзгаз» и простой стоил дорого – штрафы исчислялись миллионами.

В 1973–1974 годах по типовому проекту зданий ПРБ, рассчитанному на 190 грузчиков, выданному институтом «Ленгипрогаз» города Ленинград, здание включили в титул строящегося производства гидроочистки, привязали к проекту

и в несколько месяцев возвели ныне существующее трехэтажное административно-бытовое здание. Сейчас там развитый маневровый район № 2 – станция Заводская.

Начиная с 2005 года грузооборот по станции Заводская неизменно растет. Если в 2005 году он составлял 1670 тыс. тонн в год, то в 2009 уже 2823 тыс. тонн в год. Этот год примечателен еще тем, что обязанность по обработке темной эстакады, после длительных переговоров, начальник производства Алексей Викторович Шептунов и начальник маневрового района № 2 Екатерина Михайловна Евдокимова «вырвали из рук» монополиста – станции Аллагуват, то есть взяли на себя. В конце года выявились значительное увеличение отгрузки и весомая экономия для Общества по оплате подачи-уборки.

Екатерина Михайловна Евдокимова долгие годы руководила маневровым районом № 2. Благодаря ее опыту и энергии объемы перевозок с каждым годом росли. За добросовестный труд ей присвоено звание «Почетный работник транспорта».

После выхода из очередного кризиса руководство маневровым районом № 2 принял моло-

дой специалист Павел Николаевич Дегтярев. Возвратилась на станцию опытный работник Ирина Александровна Федорова, которая с 2005 года некоторое время трудилась в отделе планирования перевозок.

По итогам работы в 2010 году, грузоперевозки возросли в 1,5 раза до 3377 тыс. тонн в год, поступление сырья также увеличилось в 1,7 раза. За 6 месяцев 2011 года по сравнению с аналогичным периодом прошлого года перевозки увеличились на 101,5 тыс. тонн. Проведя анализ деятельности, эксплуатационная служба в лице ее директора Шептунова А.В. вышла с предложением о строительстве 3 дополнительных путей: для отстоя вагонов-цистерн, примыкание к станции Аллагуват через путь №11 для параллельной маневровой работы по обработке темной эстакады и путь взаимосвязи со станцией Аллагуват.

В повышении престижа и объемов огромная заслуга сменных работников станции, которые работают слаженно и ударно: Геннадий Николаевич Шорсткин, Вячеслав Николаевич Сапунов, Илиса Вилияновна Петрова, Вероника Николаевна Голубкина.

Как известно, маневрами распоряжается диспетчер. Но руководитель маневров – это со-

ставитель поездов, то есть он прямой участник технологического процесса, от опыта и быстроты которого зависит многое. На этом посту долгое время и без брака в работе трудятся такие работники, как М.В. Капошко, Д.В. Гаврилов, Р.Х. Казанов, А.В. Иванов, Ю.М. Липка, Е.А. Тезиков, В.А. Ерошкин, А.В. Клеменков, В.А. Тумаев, Н.И. Шарафутдинов, А. Семенов, Р.Р. Казанов, В.Н. Сидоров, М.С. Шагеев, С.Е. Лаврентьев.

Оперативность в приготовлении маршрута ложится на дежурного стрелочного поста, за долгие годы работы на станции Заводская за добросовестное исполнение должностных обязанностей почетными грамотами и благодарностями награждались: Галина Максимовна Захарова (почетный работник ООО «ППЖТ») Анатолий Дмитриевич Мерцалов, Татьяна Ильинична Буланкина, Елена Анатольевна Черноусова, Наталья Геннадьевна Замесина, Зоя Николаевна Буркина, Ольга Николаевна Коробова, Валентина Анатольевна Толкушенкова.

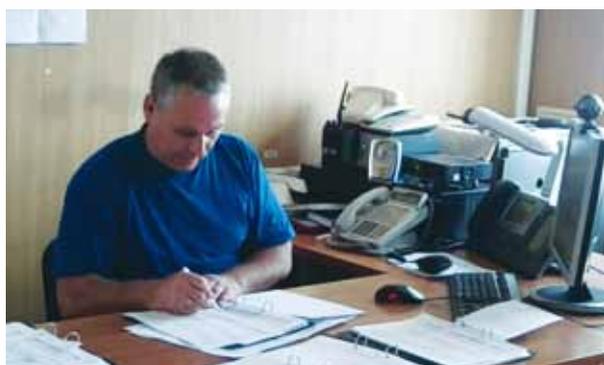
Своевременная подача вагонов на фронты погрузки-выгрузки, приготовление маршрутов, своевременный вывод груженых вагонов – все это неотъемлемая часть технологического процесса. Колесо не провернется без перевозочно-



Станция Заводская



Группа работников станции Заводская



Диспетчер станции Заводская



Приемосдатчики грузов станции Заводская

го документа, а в этом помогают операторы ЭВ и ВМ. С увеличением объема перевозок в 2010 году директором предприятия Н. И. Кушнером принято решение об увеличении штата с 5 до 9 человек. Ошибку, которую ныне модно именовать «человеческий фактор», может допустить каждый. Вот работники, которые исключают этот фактор: Лариса Ивановна Чижова, Анна Владимировна Безрукова, Олеся Борисовна Лернер, Светлана Викторовна Ефимова.

Администрация проявляет заботу о работающих. В течение 2011 года для работников станции Заводская постоянно улучшались условия труда. Отремонтированы 2-й и 11-й посты, выполнен полный ремонт административного здания и бытовых помещений, закуплены новейшие модели техники для оптимизации рабочего места. Оборудован класс для проведения технического обучения, установлен видеопроектор для просмотра фильмов по безопасности движения. Сами работники создают уют разведением цветов на закрепленной территории, созданием клумб около стрелочных постов.

Станция Заводская примыкает к путям станции Аллагуват. С 2003 года для обеспечения



оперативности работы по сдаче груженных вагонов ОАО «РЖД» при товарной конторе станции Аллагуват было создано рабочее место приемосдатчика. Сейчас на станции Аллагуват в отдельном комфортабельном вагончике, оборудованном всей необходимой для оперативной работы техникой, размещены два приемосдатчика ООО «ППЖТ». Они отслеживают все передвижения вагонов по путям станции и подачу-уборку вагонов под погрузку-выгрузку в цеха предприятия.

Грузовая и коммерческая работа требует от приемосдатчиков внимательности, организованности, оперативности, навыков владения компьютером и программными средствами. От них зависит достоверность и оперативность информации по вагонам, прибывающим в адрес ОАО «Газпром нефтехим Салават» под погрузку и выгрузку.

Коллектив приемосдатчиков по своему составу женский, всех возрастных категорий. Быва-

лые работники обучают вновь пришедших, передают им знания и опыт. За долгие года работы хорошо зарекомендовали себя приемосдатчики Т.И. Лукьянова, Л.А. Рожкова, Л. А. Мельникова, О.И. Ковалева, Л.Е. Кредышева. Не отстают от них и молодые работники Т.В. Зайцева, Е.В. Ваганова, Т.В. Угланова.

Сегодня коллективом руководит начальник станции П.Н. Дегтярев. Ее обслуживают 72 человека штатного персонала, включая 7 инженеров.

В просторном 3-этажном здании, кроме конторы, оборудована диспетчерская, там же располагается дежурный по станции, размещены бытовые помещения персонала ППС, движенцев и прекрасные комнаты отдыха.

В распоряжении ППЖТ на этой станции семь путей, 4 стрелочных поста и современная пропарочная станция, о которой речь пойдет ниже.

ЗАКАТ СТАНЦИИ ВОСТОЧНАЯ



С развитием в городе сети грузовых автоколонн, появлением в них большегрузных автомобилей марок «МАЗ», «КрАЗ», затем «КамАЗ», интенсивность в перевозках песчано-гравийной смеси на популярных думпкарах год от года постепенно снижалась. Тем паче что земснаряд перекочевал много выше по течению реки Белой. Закончились перевозки оборудования спецпоставок и почил в «бозе» ремонтно-восстановительный трест. Ко всему прочему все тверже вставала на ноги станция Южная.

Город вытеснил со своей территории временно располагавшиеся организации: малый

ДОК, бетонорастворный узел, тарную базу. На месте временных путей и насыпных барakov встали капитальные многоэтажные жилые дома. Разместившиеся поблизости предприятия – 2-й хлебозавод и молокозавод заняли обширные территории. Некоторые конторы и базы потеряли свой быллой вес в количестве грузооборота.

Станция Восточная ветшала и теряла престиж. Последняя попытка оживить ее предпринималась в юбилейном году 100-летия со дня рождения В.И. Ленина. Коллектив ЖДЦ на ленинском субботнике устроил на станции капитальный ремонт зданий и путевого хозяйства. Но главный





Ленинский субботник

фактор – эксплуатация восточного куста – становилась экономически невыгодной. Более подробно об этой причине автор считает уместнее вести разговор в разделе, где пойдет разговор о перестройке 90-х и ее результатах.

Не нарушая хронологии в описаниях, тут удобнее поговорить о социалистическом духе

времени. Коллектив цеха пытался поддержать техническое состояние путей и объектов станции собственными силами. Как происходило облагораживание станции на субботнике, в своих воспоминаниях прекрасно изобразил Л.И. Лернер. Ниже мы приводим его воспоминания дословно.

ЛЕНИНСКИЙ СУББОТНИК

Многое из прошлого ушло в забвение. Иногда хорошее и, возможно, не совсем заслуженно. Тем интереснее читать строки о проведении давно забытых ленинских субботников. Почтенным читателям будет приятно вспомнить, молодому поколению любознательно узнать тот немного принудительный, но более торжественный запал. В честь 100-летия со дня рождения В.И. Ленина, а точнее, в апреле 1970 года, помня о том, что первый коммунистический субботник, в

котором принял участие сам Ильич, прошел в железнодорожном депо, мы организовали субботник. Разумеется, в эти дни вся страна трудилась на субботнике, но работники ЖДЦ использовали этот дармовой труд, как нам кажется, наиболее рационально. Они безвозмездно отработали по одному дню на ремонте железнодорожных путей и объектов станции Восточная.

В связи с тем что основные профессии в цехе работают по скользящему графику, субботник

проходил четыре дня, точнее, даже пять. Машинисты локомотивов, помощники, составители поездов с помощниками, осмотрщики вагонов, стрелочники, весовщики и машинисты экипировочного хозяйства во главе с начальниками смен всю неделю выходили на работу в свои выходные. В субботу явились на субботник дневные работники, рабочие и ИТР.

Сегодня нередко можно услышать осуждающие бесплатный труд на субботниках отзывы и критические выступления. Возможно, бесплатный труд не выход из положения, не беремся судить, дабы не втянуть читателя в никчемную дискуссию. Однако за пять дней субботника были капитально отремонтированы все пути на станции Восточная, обновлена побелка фасадов на производственных зданиях. Подготовительные мероприятия и сами работы по укладке шпал, рельс и стрелочных переводов проводились под руководством и при непосредственном участии работников участка пути.

Труд по укладке путей явно не из легких, почему администрация и общественные организации постарались максимально воодушевить энтузиазм работающих: комсомольцы организовали на местах соревнование, профсоюзный комитет ежедневно организовывал бесплатный горячий чай с пирожками. Гремела музыка, звенел смех и звучали простые рабочие песни. Такие субботники стали традицией. Ежегодно в дни субботников ремонтировались или укладывались рельсовые пути на станциях Южная, Заводская, в депо или на перегоне Салават – Южная. Одновременно очищали от зимнего мусора территории станции, приводили в порядок рабочие места».

В унисон написанному приведем параллельные наблюдения о бесплатном празднике труда, которые привел постоянный рабочий корреспондент газеты «Салаватский нефтехимик» В.Г. Гарбузов в статье «Наследники Великого почина».

«Дружно проходят у нас в цехе коммунистические субботники. В эти дни мы выполняем объем работ на 1200–1500 рублей. Обычно субботники у нас начинаются задолго до проведения общесоюзного, такова наша специфика, она не позволяет выходить всем в один день. Нам приходится выполнять большие работы, связанные со сменой рельс, шпал, стрелочных переводов. Четыре смены за четыре дня выполняют такую ра-



боту, на которую нашим путейцам пришлось бы затратить весь сезон.

Работники службы подвижного состава, кроме этого, безвозмездно затрачивают по 12–24 часа на покраску тепловозов. А всего локомотивщики в течение года отрабатывают по 40–50 часов своего свободного времени на ремонте и покраске локомотивов.

Как и в любой работе, в дни проведения субботников определяются лидеры. Это чаще всего смены Д.П. Макарова и Ч.Х. Хасанова.

На прошлом субботнике бригада тепловоза «ТЭМ-2» №2375 под руководством старшего машиниста Варганова за три дня покрасила свой тепловоз и подготовила его к работе в летних условиях. Закончена покраска тепловоза «ТЭ-3» №6884, где старший машинист Закиров. Предстоит также подъемка путей на станции и ремонт стрелочных переводов, наведение порядка на захламленных за зиму участках. И это мы, «наследники великого почина», обязательно выполним».

ЭПОХА ТЕПЛОВОЗА



Тепловоз — автономный локомотив, первичным двигателем которого является двигатель внутреннего сгорания, обычно дизель. Появившийся в начале XX века тепловоз стал экономически выгодной заменой как низкоэффективным устаревшим паровозам, так и появившимся в то же время электровозам, рентабельным лишь на магистралях со сравнительно большим грузо- и пассажиропотоком.

За прошедший век было опробовано и внедрено множество усовершенствований в конструкции тепловоза: мощность дизеля возросла с нескольких сотен, а то и десятков лошадиных сил до трех тысяч и выше. Используются различные способы передачи энергии двигателя на колесные пары локомотива, значительно возросло удобство управления и обслуживания тепловоза, снизились выбросы в атмосферу.

Дизельный двигатель тепловоза преобразует химическую энергию сгорания жидкого топлива в механическую работу вращения коленчатого вала, от которого вращение передается главному генератору. К основным узлам тепловоза относятся: кузов, рама, ударно-тяговые приборы (автосцепное оборудование), ходовые части и тормозное оборудование.

К вспомогательным узлам — система охлаждения, система воздухообеспечения, воздушная (тормозная) система, песочная система, система пожаротушения и т. д. Главный генератор тепловоза преобразует механическую энергию вращения дизеля в электрическую. Впоследствии электрическая энергия главного генератора передается к тяговым электродвигателям, находящимся на каждой оси колесных пар.

Электрической передачей переменного тока оснащен современный отечественный маневровый тепловоз «ТЭМ-21». Передачи постоянного тока отличаются сравнительной простотой конструкции и продолжают использоваться на тепловозах мощностью до 2000 л. с.

В гидравлической передаче механическая энергия вала дизеля передается колесной паре с помощью гидравлического оборудования (гидромумфт и гидротрансформаторов). Тяговые электродвигатели устанавливаются на тележки колесных пар и закрепляются там двумя возможными способами: опорно-рамным подвешиванием, когда двигатель закрепляется только на раме тележки, и опорно-осевым, когда часть веса двигателя приходится и на ось колесной пары.



Маневровый тепловоз за работой



Бригада тепловоза «ТЭМ-1» № 0801





Бригада тепловоза ТЭМ2-2199

Часть кузова, где размещаются дизельные двигатели, называется машинным отделением, отделение с электрооборудованием – высоковольтной камерой; также тепловоз (секция тепловоза) может иметь одну или две кабины машиниста.

Тепловозы в СССР выпускались в составе одной, двух, реже – трех или четырех секций. Мощность одной секции тепловоза может составлять до 6600 л. с., но у серийных тепловозов не превышает 4000 л. с. (ТЭП70 и 2ТЭ121).

В период перехода с паровозной тяги на тепловозную железнодорожники комбината были рады любому тепловозу. Это было обусловлено ограниченностью работы на территории комбината пожароопасных паровозов. Всему корпусу машинистов пришлось срочно пройти переподготовку.

Одним из первых машинистов, кто пересел в кабину тепловоза, является Михаил Васильевич Смирнов. Он был уже опытный специалист, стаж работы его на паровозе составляет 6 лет. Фронтвик, после тяжелого ранения полгода

лечился в госпиталях. За ратные подвиги грудь фронтвика Смирнова в праздники украшают орден Славы третьей степени и медаль «За отвагу». За высокие производственные показатели ему присвоено звание «Ударника коммунистического труда».

Тепловозы стоят на вооружении ППЖТ по сей день, к сожалению, многосерийность их марок являлась крупным бичом в эксплуатации, организации технического обслуживания и ремонта. Представим себе, что нужно организовать ремонт и техническое обслуживание 6 серий тепловозов: «ТГМ-1» – 400 л. с., «ТГМ-3б» – 750 л. с., «ТЭМ-1» – 1000 л. с., «ТЭМ-2» – 1200 л. с., «ТГМ-6» – 1200 л. с. и «ТЭ-3» – 2000 л. с.

Сегодня на стальных артериях в большинстве трудятся тепловозы серии «ТЭМ-2» различных модификаций и тепловоз-снегоочиститель «ТГМ-40С». Для технического обслуживания локомотивов построено и в декабре 1994 года принято в эксплуатацию тепловозное депо площадью 1076 квадратных метров.

СТАНЦИЯ ЮЖНАЯ РАЗВИВАЕТСЯ



Принятая в эксплуатацию в 1951 году станция Южная по сегодняшний день является административным центром предприятия и представляет весьма разветвленное хозяйство. Ее штатное расписание на 2011 год содержит 72 работника с семью инженерами. Руководит коллективом начальник станции С.Ш. Мухамеджанов.

После приема в эксплуатацию нового здания конторы в январе 1956 года администрация и службы станции постепенно мигрируют на запад, на ее нынешнее место дислокации. Здесь располагается паровозо-вагонное депо, здания гаражей вспомогательных транспортных средств, здание экипировочного хозяйства, парк хранения топлива. Ремонтные и столярные мастерские. Здесь вагонники проверяют техническое состояние кузова и перед погрузкой и после погрузки. Здесь красят и маркируют вагоны, наносят необходимые трафареты. Смотрят ходовую часть, магистраль, проверяют, чтоб не было утечек воздуха и так далее. Потом выдают справку машинисту локомотива: например, поезд 150 осей, столько-то груженых вагонов, столько-то порожних. Машинист по формуле рассчитывает: какое должно быть тормозное нажатие, сколько вагонов на тормозах, сколько без тормозов и ведет состав на станцию Салават.

В ремонтных мастерских депо организован ремонт вагонных дверей, обточка колесных пар, мелкий ремонт вагонов, ремонт и обслуживание локомотивов.

Наконец, диспетчеры станции дирижируют распределением вагонов, их адресацией, формированием, приемом и отправлением поездов.

Станция организовалась ведомственная, и не такая уж большая. Но год за годом она постепенно расширялась. Развитие шло исподволь: огородили территорию забором, отстроили здания управления и товарной конторы. Маневровые пути по мере необходимости прокладывались десятилетиями. Теперь к ней примыкает путевое хозяйство. Здесь хранятся шпалы, рельсы и скрепления, путевая техника, прочие путевые принадлежности. Имеется конторка путей, есть мастерские.

Напомним некоторые вехи развития станции: 1958 год – сдали ныне действующее депо; 1960 год – принят в эксплуатацию пункт технического осмотра вагонов; 1961 год – построено здание склада паровозного депо; 1962 год – введено здание мастерских железнодорожного цеха службы пути. В 1964 году приняли в эксплуатацию отдельное здание и оснастили экипировочное хозяйство. Ветераны утверждают, что

на первых порах это помещение отапливалось паровозным котлом. Затем подвели паропровод, смонтировали прибор учета пара. Смонтировали четыре резервуара хранения мазута емкостью 100 м³ каждый.

О реконструкции паровозо-вагонного депо и видах его деятельности мы вполне детально рассказали выше.

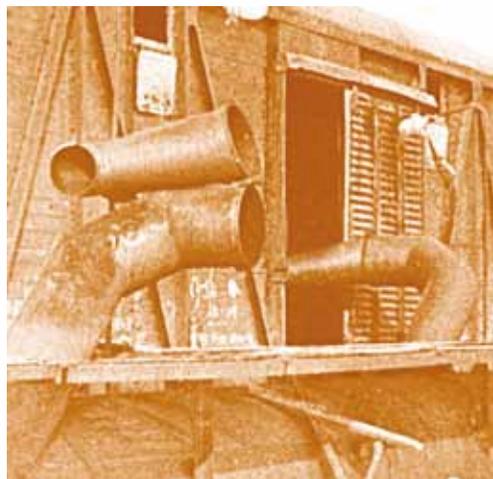
Бесспорно, развитие станции и совершенствование в 60–70-х годах нередко проводилось самостийно или непланово, за счет изобретательности местных энтузиастов и рационализаторов. В этот период реконструирована нечетная горловина станции, построена полугорка, построены весовой путь с механическими вагонными весами и стрелочный пост № 1. Ручные стрелочные переводы на постах оборудованы пневмоприводами, что значительно облегчило женский (как правило) труд. Кстати, для обеспечения устойчивой работы приводов в любых погодных услови-

ях, при активном содействии начальника производственного отдела комбината П.М. Пищаева, из цеха №5 на станцию проложен коллектор сухого очищенного воздуха. В 1977 году построено здание гаража для тракторов, четыре здания стрелочных постов.

В 1993 году на территории станции возведено 3-этажное здание управления ППЖТ, в котором сконцентрировали: управление ППЖТ и станции Южная, диспетчерскую службу и товарную контору, бытовые помещения, красный уголок и медпункт. В 1994 году рядом с паровозо-вагонным построили тепловозное депо по типовому проекту.

Сегодня на станции проложено 12 путей, где составы формируются, стоят в ожидании погрузки, ждут оформления документов. В старом здании конторы расположены служба материально-технического снабжения, участок электроснабжения, связи и служба охраны труда.

РЕАКТИВНАЯ СУШКА ВАГОНОВ



Устойчивая работа производств требовала стабильно организованной отгрузки готовой продукции. Мы несколько раз обращали внимание на важность скорого оборота вагонов. На скорость оборота накладывается ворох различных причин: простои под погрузкой-разгрузкой, взвешивание, ремонт кузова, котла, колесных

пар и многие другие обстоятельства. В этой части целенаправленно рассмотрим подготовку крытых вагонов и вагонов-цистерн.

Как ни строги правила использования подвижного состава, однако вагоны в системе МПС используются для перевозки различных веществ и возвращаются зачастую с остатками транспор-



Установка сушки вагонов в работе

тируемого груза. Перед загрузкой их необходимо освобождать от остатков, затем, при необходимости, крытые вагоны промывать, а вагоны-цистерны пропаривать. Других методов подготовки пока не изобрели.

До 1960 года промывка и пропарка вагонов были организованы на Ишимбаевском промывочном пункте, расположенном за нефтеперерабатывающим заводом № 411. В 60-х годах для Северного парка заработала промывочно-пропарочная станция Аллагуват.

С 1973 года началась длительная эпоха руководства цехом П.Т. Короткова. За 23 года его правления расшито несколько важных направлений: организована подготовка вагонов; пущена в эксплуатацию первая очередь ППС; выполнено усиление путей и закончено обустройство станции Заводская; ЖДЦ реформирован в ППЖТ.

Промывка крытых осуществляется водой, после промывки их необходимо тщательно сушить. Сушка вагонов – процесс длительный, проводился путем подачи подогретого воздуха вентилятором на специально оборудованной эста-

каде, а чаще просто естественным путем. С увеличением отгрузки карбамида Ишимбаевский промывочный пункт не успевал сушить вагоны. Они поступали мокрыми, а зимой с коркой льда, что приводило к порче груза и рекламациям со стороны потребителей.

К середине семидесятых годов местные новаторы организовали сушку вагонов весьма оригинальным способом. Подходили к решению задачи окольным путем.

В снежные заносы недоставало снегоочистительной техники. Железнодорожники приобрели реактивный самолетный двигатель и смонтировали динамическую машину. Установили агрегат на платформу и двигали ее с заведенным двигателем по путям. Горячим газовым потоком сдували и плавил снег, очищая пути, стрелочные переводы, железнодорожные переезды.

Испытали агрегат для сушки вагонов передвижным способом: на свободный путь ставили состав вагонов. Реактивный двигатель на платформе дрезиной катили по параллельному пути вдоль состава. Останавливали напротив боко-



«Штаны» для сушки вагонов

вой двери вагона и поочередно сушили вагоны целого состава. Стандартный вагон имеет длину 14 метров. Пробовали дуть раскаленный воздух напрямую, передвигая двигатель вдоль состава – два вагона сожгли. Тогда изготовили откидные «штаны». То есть поток горячих газов разделили на две струи, в оба конца вагона.

Хотя сушка занимала два пути и усложняла маневры, но значительно ускорилась.

Рационализаторская мысль на месте не топталась.

Вблизи экипировочного хозяйства проложили трубу диаметром 1000 миллиметров, на которой соорудили эстакаду. Смонтировали металлическую будку, где установили реактивный двигатель от самолета «Ту-104», подвели топливо. В здании установили кабину с пультом управления. С двух сторон эстакады проложили железнодорожные пути, где устанавливалось 18 вагонов для одновременной сушки.

От трубы к вагонам смонтировали отводы, направляющие поток газов к вагону и откидные тройники – так называемые «штаны». Подгоняли состав промытых вагонов, подводили к каждому вагону «штаны» и включали реактивный двигатель. Реактивный двигатель загонял в трубу рас-

каленные выхлопные газы. При таком методе за 10–15 минут одновременно сушили до восемнадцати вагонов. В зимнее время процесс удлинялся до 40–50 минут. Метод оказался блестящим, и не имел аналогов. Даже на крупнейшей станции в Башкирии Чишмы, работающей по передовой по тому времени методике, вагон сушили 6 часов. Был, разумеется, в нашей технологии большой минус, даже два – огромный расход топлива до 2,5 тонны в час и повышенный шум!

Система казалась чрезвычайно прогрессивной. За опытом покатали вояжеры с других предприятий. Даже приезжал убедиться собственными глазами начальник вагонного Главка МПС СССР. Бывший первый секретарь горкома Ф.Х. Хамзин привез его, чтобы продемонстрировать прогрессивное внедрение по месту. Кстати, не обошлось без неприятной оплошности. Шел месяц март, и эстакада оказалась заледеневшей. Высокий гость, невзначай поскользнувшись, повредил колено, пришлось Хамзину с Лернером вести его в машину под руки.

Генеральный директор М.Ф. Сисин, побывав в подразделении, осмотрел внедрение. Приспособление для сушки ему приглянулось. Так

вот М.Ф. Сисин, оценив новаторское мышление, тут же усложняет наши обязанности.

– Почему мы вагоны моем в Ишимбае? – сурово спрашивает он. – Что нельзя у себя организовать промывку?.. Там с очисткой стоков проблемы. Тем более в зимнее время – пока их доvezут, они же замерзают. Лишняя работа. Организовывайте промывку у себя.

В 1975, 1976 годах смастерили пункт промывки вагонов. Рядом с эстакадой для сушки соорудили отстойную очистную установку с обогреваемым полом, поставили насосы, подвели воду и организовали промывку вагонов. Стало удобно работать. Промыли вагон – и сразу на сушку.

Кипела инициатива, ставились задачи. Начальник цеха П.Т. Коротков с одного заседания несет одно задание, с другого – второе. Случалось, инициатива оборачивалась во вред коллективу. Тому тьма примеров. Освобождая вагоны, железнодорожники набирали тонны различных веществ. Вагонами возили на свалку. Организовав регулярную чистку вагонов, обратили внимание, что пошли партии крытых с остатками цемента. Освоили их чистку. Раз почистили, второй. Однажды приходит состав цементных вагонов с остатками. Стали возмущаться, оказывается, руководство МПС заметило и оценило салаватскую

инициативу. Распределение загрязненных вагонов повелось целенаправленно – все цементные вагоны пошли в Салават. Рационализаторы изобрели систему откачки остатков цементной пыли с помощью вакуумного насоса.

К счастью, это изобретение оказалось достаточно доходным. За даровым цементом на станцию зачастили представители различных строительных организаций. Попользовались им с выгодой и свои работники. Чуть ранее при станции было организовано садоводческое общество. Пустующие земли поделили и раздали работникам под сады. На собственном цементе, пользуясь услугами благодарных строителей, наиболее расторопные садоводы настроили кирпичных домиков.

Неумолимое время течет, и станция, бесспорно, меняет облик. Многие сооружения, когда-то наводнявшие территорию, снесены, иные реконструированы. Построены новые здания или пристроены вспомогательные помещения к старым объектам, изменив их до неузнаваемости. Шестидесятые-семидесятые годы: известный бум строительства, когда ни материалов, ни средств не жалели. Бывало, лишь намекни руководству о возникшем дефиците – немедленно достанут любой материал. Даже самый дефицитный.

РЕМОНТ ДВЕРЕЙ И МАРКИРОВКА

Тем временем выявилась новая болячка. Почти аналогичным образом организовался пункт ремонта дверей крытых вагонов.

Нередко вагоны приходили с явными или скрытыми дефектами дверей. То ролики с направляющей слетели, то поломаны доски, то сама дверь прогнута. На станции приходилось проводить их мелкий ремонт. Инициатива снизу тотчас была замечена наверху. На Салават стали направлять все вагоны с дефектными дверями. А двери – это такой бич при погрузке на полистиролах и карбамидах, такие усилия приходилось прикладывать при их открытии-закрытии. Пришлось срочно организовывать пункт ремонта





Передвижная площадка для нанесения трафаретов и покраски

дверей. Кстати, нашедшее покладистого исполнителя МПС стало направлять ему целые составы из вагонов с дефектами дверей или вообще без них.

Инженеры и новаторы подошли к решению этой проблемы с полной основательностью. На станции возвели специальное здание для ремонта дверей, по предложению машинистов реактивной установки В.Д. Федорова, В.П. Ефимова установили кран-балку и пресс для выправки погнутой. Разумеется, процесс съема, ремонта и установки весьма длительный. Новаторы и здесь нашли достойный выход. Вагонные двери в системе МПС подразделяются на шесть типов. Для каждого типа смонтировали отдельный стеллаж, изготовили резерв для каждого типа и рассортировали резерв по стеллажам. Приходит вагон с неисправной дверью, ее быстро меняют на резервную, а снятую сдают в ремонт. Простой вагонов значительно сократился.

Внешняя обработка вагонов включает покраску и маркировку: нанесение нумерации, наименования груза и станции отправителя. Сооруженная ранее эстакада теперь служила не только для чистки и сушки вагонов. Именно с площадок эстакады проводили покраску вагонов и нанесение необходимых трафаретов. Потом процесс усовершенствовали, стали работать с кран-штабелера в здании ремонта крытых вагонов. На кране соорудили обхватывающую вагон двухъярусную огороженную площадку, подвели воздух для пневмоинструмента.

Работать со штабелера удобнее – влез на площадку и в тепле передвигаешься вдоль вагонов, наноси нумерацию, марку. Но с эстакады производительность выше. Там одновременно устанавливали восемнадцать вагонов и маркировали по очереди. В помещение же входят только три-четыре вагона.

ЛВЖ КАК ПРИМЕР БОРЬБЫ С ПРОСТОЯМИ ВАГОНОВ



В шестидесятих годах фаза строительства комбината перешла в эксплуатацию. Естественно, что сменились приоритеты железнодорожников – на первый план вышла отгрузка продукции и снабжение сырьем и реагентами. Не станем преувеличивать, многие продукты нефтехимии, особенно газообразные и жидкие, откачивались к потребителям по трубопроводам. Но были сыпучие, штучные и некоторые жидкие продукты, которые отгружались железнодорожным транспортом. Бывший заместитель генерального директора Н.С. Богданов приводит в одном из очерков довольно убедительные цифры по масштабам работы железнодорожников: у комбината около 5,5 тысячи потребителей и 1200 поставщиков! В сутки отгружали до 8 эшелонов продукции.

Причем эшелон необходимо сформировать с учетом картографического расположения крупных и мелких потребителей. Чего уж говорить, масштабы впечатлительные. Основные источники сыпучих материалов – миллион тонн в год карбамида из цехов № 1 и № 24, полмиллиона тонн полистиролов из цехов № 42 и № 47, сотни тысяч тонн полиэтилена и пластификаторов из цехов № 23 и № 48.

На комбинате всегда имелись централизованные базы и склады, предназначенные целенаправленно для отгрузки и выгрузки материалов.

Пунктом приема многих материалов, бесспорно, являлась база реагентов. Главным пунктом отгрузки легковоспламеняющихся жидкостей являлся цех ЛВЖ.

Ранее упоминалось, вывоз продукции нефтепереработки исторически закреплен и осуществлялся транспортом МПС через станцию Аллагуват. Как склад оптовой отгрузки в середине 60-х годов вошел в строй цех ЛВЖ. Это своеобразный и большой накопитель продукции, который предназначен для складирования и хранения легковоспламеняющихся жидкостей, поступающих в качестве сырья и отгружаемых как товарная продукция многих подразделений объединения. То есть произошла концентрация отгрузки-выгрузки легко воспламеняющихся жидкостей в одно специализированное место. Персонал этого цеха несет ответственность за оборот сопроводительных документов и паспортов качества продукции.

Скажем так: этот цех в деятельности железнодорожников играет большую роль по масштабам грузооборота, потому немного познакомимся с его историей и устройством. Поначалу как парк хранения бутиловых спиртов с первой очереди – объекты 1520 и 1521, он закончен строительством в 1964 году.

В январе 1968 года, при формировании завода спиртов, одновременно свершилось созда-

ние цеха для хранения легковоспламеняющихся продуктов. Официально это случилось 23 февраля 1968 года.

Цех ЛВЖ состоял из пяти парков: хранения метанола, бутанола, жирных спиртов и кислот, стирола с бензолом и нитрилакриловой кислоты. Имелась также сливноналивная эстакада и две насосные. Резервуары хранилищ не отличались большой вместимостью, а руководил цехом Сайфулла Курбангалеевич Каримов.

Весной 1980 года вступило в строй новое производство бутиловых спиртов более высокой производительности. Негласно цех отгрузки поделился на две структуры: старое и новое ЛВЖ. Изомеры бутиловых спиртов со старого ЛВЖ постепенно вытеснены, их хранение и налив закрепился на новом, более современном в техническом совершенстве парке. В начале сентября передали «голый» штат, а 24 сентября отгрузили в Нижний Тагил первые 150 тонн продукции нового производства бутиловых спиртов. Факт этот был настолько примечательным, что о нем тут же в статье «Отправлена первая продукция» сообщила газета «За передовую технику» (№ 76 от 27 сентября 1980 года).

С вводом нового производства нагрузка на работников железнодорожного цеха выросла весьма значительно. По году отгружалось 200–212 тысяч тонн только бутиловых спиртов! В иные сутки их отгружали по 50, даже по 60 вагонов-цистерн! Целые эшелоны в сутки.

На старом объекте ЛВЖ налив тормозился перестановками, ведь на эстакаде всего-то шесть точек для заполнения цистерн. С пуском комплекса ЭП-300 в середине 80-х годов цеху ЛВЖ переданы парк и сливная эстакада объекта 1139. На ней смонтировали 3 стояка для налива пироконденсата и бензола, отгрузка их тоже легла на плечи железнодорожников.

Столь детальное описание склада ЛВЖ нами предпринято с целью анализа простоя вагонов. Время простоя вагонов является важным показателем в структуре деятельности железнодорожников под загрузочно-разгрузочными операциями, а в этом цехе велся непреложный контроль. Используя сведения из справки проверки народного контроля, проведем небольшой анализ за 1980 год.

В цехе ЛВЖ завода спиртов под грузовыми операциями было задержано сверх нормативно-

го срока 3068 вагонов. Средний простой одной цистерны составляет 15 часов при норме 2 часа. Имеются факты простоя транспорта с бракованной продукцией в ожидании выдачи паспорта, а также по вине работников ОТК из-за некачественно сделанного анализа.

Средний простой цистерн под сливом сырья в цехе ЛВЖ составлял 17 часов, при норме 6,8. За допущенный перепростой и неосвоение подвижного состава с объединения взыскан штраф: за задержку вагонов при сливе СЖК – 2422 рубля; за задержку под наливом спиртов и неосвоение вагонов – 14943 рубля. За превышение норм простоя начальнику цеха С.К. Каримову объявили строгий выговор. Указали также начальнику ОТК Н.С. Абдрашкину на допущенные перекосы в работе его службы – задержку выдачи паспортов качества.

Бесспорно, руководство завода принимает организационные меры, но неутешительные выводы делает и руководство железнодорожного цеха.

Технологи путем всевозможных перемычек сделали взаимозаменяемыми почти все резервуары старого парка. Это позволяло маневрировать парком без увеличения емкости, но нередко приводило к порче и перемешиванию продуктов.

Железнодорожники провели реконструкцию путевого хозяйства с усилением рельсовых путей, заменой деревянных шпал на железобетонные. Для сокращения простоя вагонов под загрузкой на установке в результате упоминавшейся ранее реконструкции монтируется компактное маневровое устройство, позволяющее производить перестановки цистерн без вызова тепловоза.

В феврале месяце 1986 года С. К. Каримов выходит на пенсию по возрасту. Новое руководство продолжает методическую работу по модернизации парков. Усовершенствования начались с замены в пятом парке резервуаров хранения синтетических жирных спиртов на выполненные из нержавеющей стали. Заменяли многие насосы, перекачивающие продукты, на герметичные марки. На установке № 2 по хранению и отгрузке бутанолов систему оснастили объемным счетчиком с микропроцессорной техникой, введены коммерческие приборы с компьютерным обеспечением.

ПЕРВАЯ ОЧЕРЕДЬ ПРОМЫВочно-ПРОПАРочной СТАНЦИИ



В стародавние времена 50–60-х годов вагонное хозяйство находилось в ведении МПС. Количество действующих цехов было невелико и ассортимент вывозимой железнодорожниками продукции не отличался разнообразием.

Карбамид, пластмассы, аэрогель, силикагель, минвата, мебель перевозились в крытых вагонах. Кирпич, железобетон, металлоконструкции, нефтеаппаратурное оборудование в полувагонах и на платформах. Отгрузка жидких нефтехимических грузов: аммиачная вода, нитрит натрия, гликоли, серная кислота, этаноламины, МЭК, ДТМ и другие, производилась в вагонах-цистернах. Эти вагоны находились в собственности МПС, но были приписаны к станции Салават. Для удобства использования МПС закрепило часть своих вагонов за комбинатом, и числились такие вагоны приписными. В двух словах суть этого нововведения заключена в том, что приписные вагоны любая станция обязана вернуть именно предприятию «Комбинат № 18». Повторное использование вагонов, особенно вагонов-цистерн, позволяло наполнять их одним и тем же продуктом без междурейсовой подготовки. Разумеется, порожний возврат значительно удо-

рожал стоимость перевозок. Да и остаток недобросовестно освобожденного вагона-цистерны нередко портил качество отгружаемой товарной продукции.

Имелся небольшой парк спецвагонов, предназначенных для особо вредных грузов, таких как гептил, жидкий аммиак. Предназначенные под них вагоны-цистерны были приобретены в собственность комбината. Они имели на корпусе надпись «собственность СНОС» и обязательно возвращались на предприятие.

В собственности комбината имелось небольшое количество крытых, полувагонов, платформ и около 70 думпкаров (вагонов-самосвалов), в которых перевозили гравий.

Приписные и специальные цистерны по подготовке к отгрузке, обслуживанию и ремонту были закреплены за соответствующими подразделениями комбината. В цехах отгрузки № 7, № 32, № 19 создали специальные пункты подготовки вагонов, снабженные локальными очистными установками и специалистами для их мелкого ремонта. Но пункты эти были кустарного проектирования, оказывали негативное влияние на чистоту воздушной атмосферы, то есть ухуд-

шали экологическую обстановку, и не обеспечили надежное качество подготовки.

Нефтепродукты – бензин, керосин, дизельное топливо, мазут и гудрон – отгружались в нефтебензиновых цистернах парка МПС. Подготовку вагонов вели двумя путями: крытый порожняк промывали водой, а цистерны пропаривали острым паром.

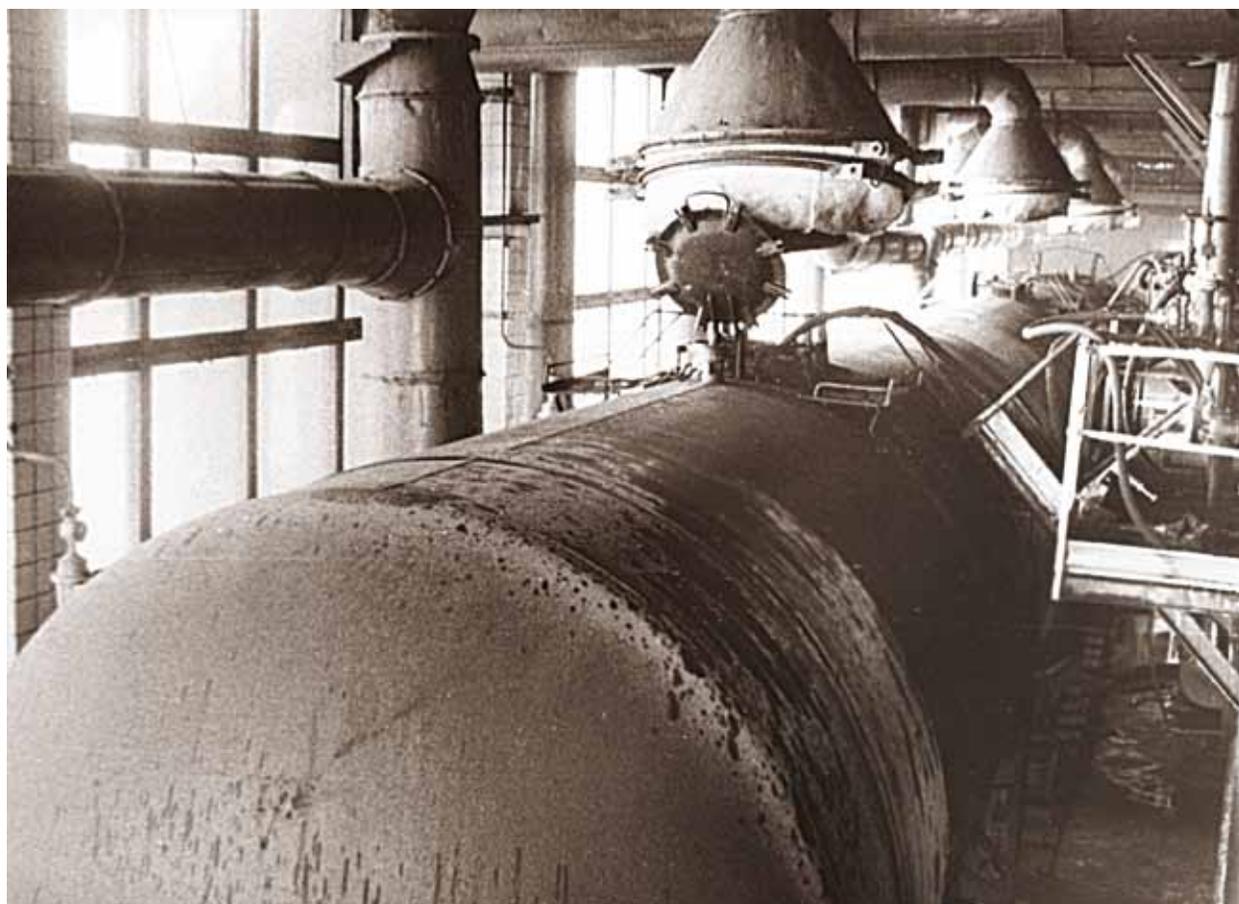
Необходимость создания станции по подготовке вагонного парка назревала со всех сторон. Решение принято давно, но первое воплощение его оказалось половинчатым и долгоиграющим. Вот как об этом пишет М. Рябцев в газете «Ленинский путь» от 17 августа 1958 года. Статья прямо и без обиняков называется: «Почему задерживается строительство ППС».

«В ноябре этого года должна быть сдана первая очередь промывочно-пропарочной станции комбината. Времени осталось мало, но дел еще много. Строители не могут добиться бетона на строительство нефтеловушки, раствора на бы-

товой корпус, арматуры для пожарных водоемов и склада хранения темных нефтепродуктов. Не получают строители нужного количества шпал для прокладки железнодорожных полотен. А на отдельные объекты, входящие в план строительства этого года, не выдано чертежей: нет проектов на насосно-компрессорную станцию и на подземные коммуникации внутри площадки. Еще в апреле выполнены фундаменты под емкости склада светлых нефтепродуктов, но котлованы осыпаются, и дальнейшие работы невозможно вести из-за отсутствия емкостей.

Монтажному отделу комбината необходимо выполнить свои обещания по заводу емкостей и этим помочь стройрайону в срок выполнить план».

Теперь поясним читателю, что речь велась о ППС, которая позже отошла в подчинение станции Аллагуват, ведь она всегда обслуживала нефтеперерабатывающий завод. Эта станция построена целенаправленно для подготовки вагонов под



Пропарка вагонов-цистерн на ППС 1-й очереди



налив продукции НПЗ. Но выявился подводный камень. Много лет на пропарочную станцию со всей системы МПС направлялись захимиченные вагоны-цистерны. Причины уже приводились на примерах с дверьми и цементными остатками: есть покладистый и технически вооруженный исполнитель, на него и нагружали. Начальник ППС В.М. Бунин все загрязненные вагоны принимал, остатки сливал и методом элементарного отстоя рекультивировал. Полученный в результате обработки продукт использовал в качестве топлива собственной котельной, даже принося прибыль предприятию. Неиспользуемые тяжелые продукты направлялись в так называемый «битумный тупик», где периодически сжигались, доставляя значительный вред экологии.

В семидесятые годы на предприятии одно за другим осваиваются новые производства: полистирол, гидроочистка, окись этилена, ДТМ, бутиловые спирты, фталевые ангидриды и пластификаторы. В это же время повелась повсеместная борьба за качество продукции.

Подготовка вагонов становится тормозом при отгрузке, и администрацией нефтехимического комбината поставлена четкая задача: освоить промывку и пропарку вагонов на площадях своего цеха. То есть ЖДЦ нужна собственная промывочно-пропарочная станция.

Таковая вскоре возведена на станции Заводская. Инициатором этой работы оказался и лично руководил главный инженер Г.Г. Алексеев. Проект на ее сооружение выдал институт «Башгипронефтехим». Проект предусматривал стационарные приспособления для подачи воды и пара одновременно в несколько точек, а также раздельное отведение стоков в три вида канализации: солесодержащие стоки, растворимой органики и хозфекальную. Прокладка рельсовых путей и стрелок велась по указаниям Г.Г. Алексеева. Первая очередь промывочно-пропарочной станции закончена строительством и приняла в обработку первые вагоны в 1978 году. Безусловно, собственная пропарочная станция значительно ускорила оборот вагонов, но всех проблем не решила. Недостатком оставался газовый выброс. При пропарке горловина перекрывалась конусным раструбом, связанным с высокой вытяжной трубой рассеивания.

Тем не менее все ранее сделанные пункты промывки-пропарки в технологических цехах

были закрыты и ликвидированы. К сожалению, при работе нередко допускались превышения загрязнителей в стоках и атмосфере воздушного бассейна.

В восьмидесятые годы подкралась напасть с другой и неожиданной стороны – МПС отказалось от всех химических цистерн и решило передать их в собственность предприятий. По расчетам нашему объединению достаточно было 900 вагонов-цистерн. Отобрать такое количество враз невозможно. Но учитывая, что у предприятия есть пропарочная, приняли решение обрабатывать цистерны разных собственников, оговорив возможность по ходу отбирать себе наиболее пригодные. Нагрузка на пропарочную станцию в те годы легла довольно высокая – чтобы отобрать в собственность 900 цистерн, было пропарено 3000–4000 штук.

Не обходилось без казусов. Приходили цистерны с остатками мыла, парафина, лака для ногтей, патоки и других дефицитных веществ. Персонал с удовольствием пользовался сам и выгодно использовал дармовой товар в корыстных целях. Например, вагоны из-под мыла вывозили в лагерь, где заключенные бесплатно очищали их котлы до металлического блеска, патоку забирал на корм скоту совхоз «Химик».

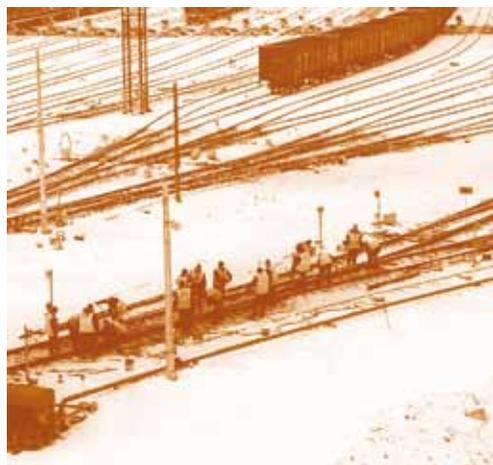
Весь комплекс приведенных факторов понуждал администрацию к расширению ППС. Позднее она была сооружена. Старая пропарочная станция осталась и включена в штатное расписание как промывочно-пропарочный участок. Курировал строительство и пускал ППС в эксплуатацию Ю.Н. Каледин. С 1979 по 1989 год руководил ППУ Г.И. Крючко. После него начальниками ППУ работали В.Н. Банько с 1989 по 1997 год и П.А. Пестряев до января 2001 года.

После реорганизации ЖДЦ в ППЖТ участок переименовали в ППС, что позволило гарантировать обслуживающему персоналу льготы по условиям труда.





СЛУЖБА ПУТИ



Путь – это рельсы, шпалы, рельсовые скрепления, балластная призма, стрелочные переводы, переезды. А также все переездное оборудование – искусственные сооружения – типа мостов, водопропускных каналов. Служба пути – это подразделение, которое содержит в постоянной готовности к движению все ведомственные пути. На разных этапах ее возглавляли Иосиф Антонович Юрчак, Петр Панфилов и другие руководители.

Содержание – это ремонт, очистка от растительности и грязи, а зимой путейцы обязаны очищать пути от снега. Когда-то в их распоряжении имелся струг, снегоочиститель «СДПМ», которые были закреплены в службе пути. В штате этой службы числилось около 40 человек персонала. На первых порах распорядительской деятельностью занимался мастер. Затем в штат ввели механика. Незаменимым механиком долгое время трудился Петр Мытницкий. На время отпуска его замещал Владимир Иванович Смирнов – механик паровозо-вагонного депо.

Зона обслуживания делилась на околотки. Было три околотка – при каждой станции свой, где работами руководили мастера или бригадиры пути. Во 2-м околотке дорожный мастер

Жиряков, в 3-м – Тамеев. Бригадиром трудились М. Тишина, Латыпова, Брызгина, Курхина, Малыгина. Рабочие пути 50-х годов: Васильева, Сармаев, Бизикина, Пермякова, Гайнушина, А.А. и А. Г Матюшины. Все примыкающие ветки от других организаций, комбинатские ответвления между цехами входили в зону обслуживания околотка.

На путейцев возлагалась задача не только содержание и обслуживание – они же строили новые пути. По проекту новые ветки, вне сомнения, прокладывали строительно-монтажные поезда № 1 или № 2. Все внутренние железные дороги прокладывали путейцы службы пути собственными силами.

В послевоенное время высвобождались железные дороги фронтового назначения с рельсами Р-38, Р-43. Демонтированные рельсы шли на прокладку ведомственных путей.

К счастью, в 70-х годах на магистралях МПС повелась массовая реконструкция – рельсы меняли на более мощные Р-65 и переходили на железобетонные шпалы. Бесспорно, их масштабы съедали все ресурсы, и ведомственным промышленным организациям, которые являлись второстепенными, не выделялось фондов на рельсы,





Бригада монтеров пути Н.Е. Углонова

шпалы и прочие материалы. А железная дорога МПС высвобождала бывшие в употреблении рельсы и шпалы километрами. Наши работники забирали их решетку плетью и возили составами. Существовала специальная технология. Рельсы Р-50 единым звеном со шпалами снимались с полотна (звено называлось решеткой) и грузились на платформы. На специальный состав при такой перевозке вмещался километр демонтированных решеток.

Поезда с рельсами обычно приходили на 2-й и 8-й посты станции Южная. Звенья изготавливались стандартной длины в 25 метров. Организовали звеносборочный участок. По месту путейцы делили звено на два по 12,5 метра. Что похуже, пускали на разборку как резервный материал. Отбраковывали дефектные части и меняли на пригодные из резервных звеньев. Готовые 12-метровые пролеты кранами со специальными захватами штабелевали в определенное место. Руководил строительством внутренки лично

Г.Г. Алексеев. Как путеец по образованию, он имел пристрастие к строительным работам. Много путей под его руководством проложили.

Таким образом поменяли маломощные рельсы и прокладывали новые пути.

В семидесятые годы на станции Южная было 6 путей. При руководстве цехом П.Т. Короткова проложили 7-й, 9-й, позже 11-й путь. Этими функциями занимался участок пути.

Кстати, прокладывали не только пути, в 1977 году построены новые здания стрелочных постов № 1, 2, 6, 11 и здания пункта подготовки вагонов и гаража для тракторов. Для поддержания их технического состояния ввели дополнительную должность мастера, закрепили существующие объекты, здания и вменили в обязанность их содержание. То есть ведомству передали содержание зданий и сооружений.

Надобно отметить, сдвиги в работе появились – за первое полугодие 1978 года отремонтировано 1560 погонных метров путей при годовом плане 2000 метров.



Ремонт путей

После ухода на отдых И. А. Юрчака руководить путейцами стала старший мастер Нина Евгеньевна Серкова. Также обладающая путейским образованием, она весьма грамотно продолжила уход за путями. Для работы старшим мастером из Уфы пригласили опытного путейца Ю.М. Литвинович. Мастером работал Константин Петрович Ефимов. Спокойный и добросовестный труженик, он тихо и по-хозяйски проходил по околоткам, скрупулезно выискивал дефекты и направлял туда подчиненных.

Когда соорудили 8-й пост, мастером назначили Николая Евгеньевича Угланова. Станцию Заводская обслуживал свой мастер – М.А. Ткачев. Он был незаменимым докой при укладке путей на всех околотках. Прекрасный специалист, он четко ориентировался в эпюрах раскладки стрелочных переводов, где нужны теоретические знания – искомый угол. После выхода на пенсию Ткачев убыл в УМС, где работал прорабом по ремонту и строительству автодорог.

В семидесятые годы на ремонте и строительстве путей использовались хоппер-дозаторы. Подсыпая посредством регулировки дозатора равномерный слой гравия, они облегчали работу монтеров и делали ее качественнее. Использовались также шпалоподбивочные и путеремонтные машины. Для транспортировки использовались самоходные дрезины с крановыми установками, а также мощные железнодорожные краны.

В 90-е годы, когда завелись собственные финансы, предприятие стало закупать современную и более совершенную путеремонтную технику. Но только приобретя универсальную выправочно-подбивочно-рихтовочную машину ВПРСП, на деле заменяющую 100 рабочих с лопатой, поняли – это революция в труде путейцев! К сожалению, машина производства Кировского машзавода имени 1-го Мая часто выходит из строя.

Сегодня путевое хозяйство обслуживает 41 работник и возглавляет его Р.З. Галимянов.



Монтеры пути за работой

Назначение путевого хозяйства прежде: текущее содержание железнодорожных путей ОАО «Газпром нефтехим Салават». Общая длина стальной колеи Общества составляет 85,088 км, количество стрелочных переводов – 175, железнодорожных переездов общего пользования – 11, железнодорожных технологических проездов – 111.

Все путевое хозяйство разделено на два участка:

Первый – это станция Южная, куда относятся все станционные пути, вагонное и локомотивное депо, пункт подготовки вагонов, пост № 8, базы МТС № 1, 2 и внутриобъединенческие пути газохимического и химического заводов, завода «Мономер», катализаторов и РМЗ. Туда же относятся контрагенты: ООО «ТЭЦ», ОАО «Салаватнефтемаш», ООО «Термостепс», ООО «Железобетонный завод», исправительные колонии и некоторые торговые организации города.



Путеремонтная машина ВПС-П





Дрезина с крановой установкой в работе



*Начальник пути станции Заводская
Р.А. Рузняев и дорожный мастер
С.В. Захарченко*

Второй околоток образует станция Заводская. Он обслуживает станционные пути, обменный парк, промывочно-пропарочную станцию и площадки «В», «Г», «Е», внутриобъединенческие пути и Ново-Салаватскую ТЭЦ.

За путевым хозяйством закреплены для обслуживания объекты: бытовое помещение монтеров пути станций Южная и Заводская, слесарная мастерская, склад пиломатериалов и инструментов.

Как и прежде, в задачи путейцев входят контроль за состоянием путей, их содержание и ремонт с целью обеспечения безопасности движения. Добросовестно трудятся в путевом хозяйстве многие работники: дорожный мастер С.В. Захарченко; монтеры пути А.И. Семянин, В.Д. Борисов, С.А. Белявин, М.А. Яхин, В.В. Проскуро, А.В. Марьин, Р.З. Галимянов, Р.Р. Юламанов; сторожа Р.Р. Махмутова и З.А. Гайнуллина.



Дорожные мастера околотов в пределах установленных границ совместно с бригадиром пути два раза в месяц обследуют пути и стрелочные переводы по ширине колеи и по уровню, а также осматривают все сооружения, земляное полотно, переезды и путевые устройства. Результаты проверок заносятся в книги промеров.

Два раза в год проводятся комиссионные осмотры (осенний и весенний) всех железнодорожных путей Общества. Начальник путевого хозяйства дважды в год проводит проверку габаритов приближения строений и служебно-технических зданий. Для этой цели используется специальный вагон с габаритной планкой. Во время осмотра проверяется регулировка и работоспособность габаритных ворот.



Дорожный мастер Д.Ф. Валиев

СЛУЖБА ДВИЖЕНИЯ

Служба движения исконно объединяла и распределяла обязанности руководителей – начальника смены и дежурного по станции. Это распорядители всей маневровой работы. Начальники смены командовали движением: локомотивов, поездов и составителей по любым направлениям. Многочисленные заявки, поступающие на станции Восточная, Заводская и Южная, концентрировались у начальника смены. Заявки подавали 43 предприятия, и начальник смены дирижировал работой дежурных по станциям.

В разные годы начальниками смен трудились И.М. Каюшкин, Д.П. Макаров, Н.Т. Корыстова, Н.И. Горин, П.Т. Коротков и многие другие. Дежурными по станции: Лопатин, Савенков, Долгих, Селиверстов, Брыксин, Баев.





Руководители движения

Дежурный по станции столь же единолично распоряжается маневрами подвижного состава в пределах станции. Для удобства передачи указаний в его распоряжении были стационарные радиостанции, а локомотивы оборудованы передвижной радиостанцией «ЖР-5». Он же согласовывал свои действия с дежурными других станций. В их действия начальник смены не вмешивается. Дежурный по станции знает, на какие пути можно выходить, вместимость вагонов на пути и другие подробности.

Железнодорожные правила строги: ни один машинист не имеет права сдвинуться с места, пока не получит команду от составителя поездов, которым руководит дежурный по станции. Вначале составители работали в паре с помощниками. Если поезд длинный и составитель находится в хвосте состава, помощник становится в пределах видимости на середине. Сигналы подавались визуально, флажками, фонарями или гудком сигнального рожка.

В 1975 году для связи составителя поездов с машинистом начали внедрять мобильную радиосвязь. Для чего закупили первые 10 дне-

пропетровских радиостанций «Тюльпан». Впоследствии закупили различные переносимые радиостанции «Сирена», «Днепр» и другие; обеспечили мобильную связь с составителями поездов всех локомотивов, путевой и снегоуборочной техники.

В августе–сентябре 1991 года работники АППЖТ С.Л. Гердт и цеха связи Ю.Д. Фейлер командированы в Швейцарию для обучения методам ремонта и эксплуатации купленных там импортных радиостанций. Впоследствии рацией обеспечили дежурных по станции, вагонников и пропарщиков.

В памяти остались наиболее заметные диспетчеры – А.С. Мосин, Федоров, А.И. Северюхин, А.И. Артамонов и В.П. Добрынин. Составители поездов – И.Ф. Плеханов, Кузин, Харисов, Положенцев, Матвеев, И. Косов, Л.Д. Лукоянов и Н.М. Карпочев.

Обязанность составителя – до подъезда поезда к наливной эстакаде предварительно выяснить у персонала обстановку, проверить пути на исправность и отсутствие посторонних предметов и, лишь убедившись в безопасности, подать сигнал на движение.

Железнодорожные порядки не любят демократии: машинист подчиняется составителю, составитель – дежурному по станции. 29 лет работал в цехе старший диспетчер ветеран Великой Отечественной войны И.М. Каюшкин. Трудовую деятельность начинал дежурным по станции, потом в его обязанности входило распределение вагонов по подразделениям. В течение смены работа не прекращается ни на минуту – всем необходимо дать «зеленую улицу». И.М. Каюшкин, как умелый руководитель, успешно управлял движением. В те годы с локомотивом в смену выходили составитель и помощник. И.М. Каюшкин стремился внедрять передовые методы и обучал молодых специалистов.

Обязанности стрелочника многие знают из прибаутки: «стрелочник всегда виноват!» Чтоб не быть виноватыми в реальности, в их обязанности входит содержать в рабочем состоянии и переводить стрелки. То есть зимой очищать от снега, летом от травы и грязи. На каждом посту работало по одному, на некоторых по два, а на первом посту, где построили полугорку, было даже 3 стрелочника.



Стрелочницы середины 50-х годов



Стрелочный пост № 2 станции Заводская



Приемосдатчики

Стрелочник имеет закрепленную зону обслуживания. По команде дежурного по станции или, если дежурный делегировал полномочия, по команде составителя поезда устанавливает стрелочный перевод в нужное направление. Переводит, проверяет примыкание и закладывает закладку, чтобы не отбило стрелку. Убедившись, подает сигнал на движение. Без сигнала стрелочника составитель не имеет права дать команду машинисту. Машинист обязан визуально видеть сигнал стрелочника.

На путях, где не было стрелочника, перевод осуществлял составитель. Обслуживание стрелочного перевода выполняли монтеры пути определенного околотка. Стрелочниками трудились П. Володина, Ульянкина, Печенкина, А.И. Мухина, Е.Е. Яковлева, А.А. Чаплыгина. Руководство ценило и признавало их труд – за трудолюбие и добросовестность в работе стрелочница О. Шишкова награждена медалью.

В разное время к движением примыкали приемосдатчики грузов. Эта служба именовалась службой грузовой работы. Ею руководил Михаил

Петрович Каширин. Сюда входили все весовщики. Взвешивали вагоны механическими весами, установленными на 1-м и 8-м постах. Неудобства доставлялись великие: вагоны перегоняли на весы, при недогрузе или перегрузе возвращали потребителю. Маятниковые перегоны удлинляли простои под погрузкой.

В девяностые годы, когда в ОАО «Салаватнефтеоргсинтез» прошла кампания внедрения микропроцессорной техники и компьютеров, смонтировали сразу несколько тензометрических весов на ЗМУ и станции Южная. Подобные весы установили на наливной эстакаде тактового налива светлых нефтепродуктов. На наливной эстакаде нового ЛВЖ установили объемные счетчики с компьютерным обеспечением. Налив с одновременным взвешиванием значительно упростил и ускорил процедуру отгрузки продукции и оформление железнодорожных накладных.

Службой движения долгое время руководил Николай Леонтьевич Калиман. Ему подчинялся персонал станций Южная, Восточная и всех стрелочных постов. То есть каждый начальник стан-

ции находился в непосредственном подчинении руководителя службы движения. Ему же подчинялась грузовая и коммерческая служба.

В службу грузовой и коммерческой работы входили приемосдатчики. Осмотрщик вагонов нес ответственность за состояние ходовой и экипажной части вагона, тормозного и автосцепного оборудования. Приемосдатчик проверял исправность кузова вагона или котла цистерны, закрытие крышек и дверей и проверял наличие и целостность пломб. При выявлении неисправности или течи продукта приемосдатчик приглашал отправителя для устранения дефектов. При отправлении груза с комбината проверяется то же самое и состояние надписей на кузове вагона: род груза, приписка, спецразметка.

Сегодня в службе движения трудятся не менее добросовестные работники. В 2009 году почетными грамотами предприятия награждены: приемосдатчики Т.П. Клокова, О.Н. Колесникова, О.А. Усманова, И.А. Шин, Р.А. Гумерова, Л.А. Рожкова; составители поездов, диспетчеры и начальники смен – А.Н. Семакин, Г.Н. Шорсткин, В.Н. Сапунов, Н.Т. Шелева, А.В. Иванов, Ю.М. Липка, С.В. Суркин, А.Н. Угланов, С.П. Горелкин, Т.Г. Бухарметов; дежурные стрелочных постов А.Д. Мерцалов, Е.Н. Чараева, О.Н. Коробова, Ф.З. Юсупов, Е.А. Летяйкина, Г.М. Кривобокова, Т.А. Сергеева, Л.Ф. Тагирова, В.А. Толкушенкова, Т.И. Буланкина, В.А. Батурин, Р.Н. Тукаева, Е.А. Черноусова;

ФОРМИРОВАНИЕ МАРШРУТОВ



Для более скорого прохождения груза до адресата станция разрабатывает и формирует маршрут. Маршрут формируется таким образом, чтоб при составлении состава на сортировочной станции не выполнялось лишних перестановок. Специалисты цеха принимают участие в составлении маршрута и для четной и для нечетной стороны движения.

Хорошее начинание, значительно сокращающее время прохождения груза до потребителя. Но почин наткнулся на препон в виде финансового поощрения: столь выгодные маршруты явились яблоком раздора среди персонала. Участие в их формировании принимали все: и стрелочники, и составители, и машинисты, и вагонники,

а премировались материально не все службы. Чисто субъективно некоторые руководители считали, что участвуют лишь составители и приемосдатчики, остальные, мол, ни при чем. И премировали не всех.

Бесспорно, вопрос утрясли, процедура формирования усложняла обязанности всех работников. Оно и очевидно, если просто так отбрасывать вагоны, то это одна работа, а если их переставлять с пути на путь с учетом станции назначения, это значительно усложняет служебную деятельность. Признаться, достаточно заметные были ресурсы премирования, поэтому заинтересованность не затухала.

ПРЕДПРИЯТИЕ «ППЖТ»



КРУТЫЕ ПЕРЕМЕНЫ ВОСЬМИДЕСЯТЫХ

Возвратимся назад и продолжим изложение хроники из эпохи, где в насквозь политизированном воздухе уже не ветры веют, а бушуют вихри. Как говорили обыватели, «вершины деревьев качаются от различных призывов и лозунгов»: хозрасчет, самофинансирование, новое мышление, гласность и, наконец, перестройка. К ним присовокупляется всеобщая озабоченность нездоровой экологией. В конце концов новации опустились от вершин в гущу леса и вылились в самый типичный развал и кризис.

Читатель явно догадался – это конец восьмидесятых годов прошлого столетия. С чего началось? Были ли предчувствия у железнодорожников? И какие принимались упредительные меры? Не вникая в суть социалистической экономики, просто скажем, что в СССР было жесткое плановое хозяйство, которое подразумевало планирование поставок сырья, распределения готовой продукции и нормированные отчисления от прибыли. Не менее жестко закреплялись существующие связи между союзными республиками. То есть каждый рядовой железнодорожник четко знал, куда какая продукция будет адресована, что позволяло четко и слаженно вести формирование составов.

Начальный этап новых методов хозяйствования заметных изменений не внес. Тем более что реформы сверху навязывались практически постоянно: Щекинский, Полоцкий метод, Башкирский эксперимент, да мало ли их было! То есть руководители как-то к ним привыкали. Ну, подсократили кое-кого, отчитались в цифрах и успокоились. Социального недовольства сокращения не вызывали, сокращенных работников тут же устраивали на вакантные места у себя же в подразделении. К счастью, у руля административного корпуса на том этапе оказались инициа-

тивные и грамотные руководители: П.Т. Коротков, Л.И. Лернер и А.И. Нечаев. Они достаточно умело и целенаправленно лавировали в путанице рыночных отношений.

Пробы экономической заинтересованности начались в 1974–1975 годах, когда организовали сушку вагонов. Пропарка их велась в Ишимбае, пропарочная там не очень приспособленная. Технологию мы рассматривали, здесь коснемся экономики. Коль надо быстро сушить вагоны, надо полагать, расходы топлива не считали. Была необходимость – сушили, особенно если отгрузка велась на экспорт. Тем более предприятие нефтеперерабатывающее. Экспортная отгрузка шла через Ильичевский порт, где груз перегружали в морские контейнеры. Требования предъявлялись высокие, поэтому в подготовке старались, абы не было претензий, а дебит-кредит никто не подбивал. Но вот пришли восьмидесятые годы и научили считать.

Одумались и договорились с железной дорогой МПС брать с нее плату за ремонт и подготовку вагонов. Те добросовестно рассчитывались. Суть операции такова: по уставу железных дорог МПС обязано обеспечить ЖДЦ исправными, годными к погрузке вагонами. Если крытый вагон полностью исправен, принят по акту, тогда он просто подается под погрузку. Но вагоны в массе своей поступали битые, мятые, грязные, мокрые – это уже прямое невыполнение договорных обязательств. ЖДЦ комбината стал предъявлять станции Салават счета за ремонт вагонов. Затем составили договоры на услуги по ремонту и подготовке вагонов и в течение 6–7 лет они аккуратно оплачивали услуги.

К началу 80-х годов комбинатские железнодорожники пустили первую очередь установки промывки. Соорудили пункт очистки вагонов, за

эту услугу МПС тоже платило. Дело отладилось – в технической конторе представители станции Салават и ЖДЦ составляли акт приемки каждого вагона. Затем по калькуляции выполненных работ, вычисляли стоимость оплаты.

Проходили приемосдатчики вдоль вагона и переписывали: этому крышу необходимо ремонтировать, этот чистить нужно, этот мыть. Рассчитывались по набору выполненных работ. Коллектив ЖДЦ платил штрафы за простой вагонов, оплату за перевозки, МПС платило за подготовку, которая по уставу входила в их функции.

Началась перестройка. Посчитали дебит и кредит, оказалось, для цеха услуги оказывать не выгодно – дороговато обходится. Будущий руководитель предприятия А.И. Нечаев в эти годы работал в службе народного контроля города, где прошел прекрасную экономическую подготовку. Возвратившись в цех, он становится заместителем директора по коммерции, в чьи функции входило подбивать дебит с кредитом. Теперь он прекрасно видел, что цех несет значительные финансовые потери. Цех стал постепенно отказываться от услуг, оказываемых железной дороге МПС – это становилось невыгодным, слишком затратным.

С 1987 года объединение переходит на новые методы хозяйствования. В том же году ожидается ввод нового производства аммиака, что значительно увеличит отгрузку карбамида. Генеральный директор Тюгаев организует в ПО «Салаватнефтеоргсинтез» повторное обучение руководителей всех эшелонов новым механизмам и методам хозяйствования. Приглашены ученые специалисты из Ярославского института, из БГУ и Уфимского нефтяного института. Срочно штудируются незнакомые науки: маркетинг и менеджмент, банковское дело, финансирование и право, экономика и управление. Для персонала издается брошюра с разъяснениями «Полный хозяйственный расчет и самофинансирование». Пересмотрены положения о премировании и проведена перетарификация рабочих мест.

Волею судьбы и штатного расписания железнодорожный цех по своему статусу входил в число второстепенных подразделений комбината. Разумеется, он не мог претендовать на роль ведущих технологических цехов. Но отведенная ему роль в окружении прачечных, типографии или общепита угнетала работников. Это было не-

корректно, ведь без железнодорожников не отгрузишь миллионы тонн продукции и производство не выполнит план. А не сработать было очень просто – вагоны своевременно не поступали, технологические цехи передерживали подвижной состав. Причин хватало – или пути необкошены, или цистерны залиты мазутом. К тому же высокая численность работающих, разветвленное и сложное хозяйство с большим количеством подвижного состава давали моральную возможность изменить положение.

Время крутых перемен также стимулировало изменение статуса. И такую задачу железнодорожники разыграли в качестве козырной карты. Подготовили документы и другие обосновывающие материалы. Пробить цеху статус предприятия даже на этом этапе оказалось сложно. К счастью, к этому времени вернулся из городской администрации А.И. Нечаев. Его личная напористость и связи внутри властных структур города пошли на пользу делу. Таким образом, с помощью и напористостью Нечаева цех из второстепенного подразделения превратился в отдельное предприятие. Это было в пике моде, это удовлетворяло требованиям времени и устраивало обе стороны – комбинат и коллектив.

Приказом-постановлением по ПО «Салаватнефтеоргсинтез» № 262 от 05.03.1988 года, железнодорожный цех переименован в Предприятие промышленного железнодорожного транспорта – ППЖТ.

В структуру ППЖТ вошли локомотивное депо, вагонное депо, маневровые районы № 1, 2, служба пути, зданий и сооружений, промывочно-пропарочная станция и участок энергоснабжения и связи.

Расставим точки над «i» в очередном переименовании: цели раздувания штатов или удовлетворения амбиций при изменении статуса никто не преследовал. Достигалось лишь моральное удовлетворение признанием функциональной важности. В управлении уже сложился работоспособный коллектив, способный самостоятельно решать любые задачи. Отладили строгий финансово-экономический учет. Одно время бухгалтерию централизованно выводили из штата, затем вновь ввели. Попыток сокращения штатов в угоду моде не проводилось, хотя желание у некоторой части администраторов такое появля-



лось. С переводом просто повысили статус, чтоб о предприятие «ноги не вытирали».

Сокращения прошли ранее, вследствие чего путейцев осталось около 8 человек, что явно не обеспечивало безопасной эксплуатации. Еще до перехода в штат путейцев добавили 15 монтеров пути и мастера. Особенно соблазнительным было сократить помощника машиниста. Мы помним – в шестидесятые годы выездная бригада состояла из 4 человек – машинист и помощник, составитель и помощник. В семидесятых годах с внедрением радиостанций и организацией мобильной связи составителя с машинистом и дежурным по станции, помощника составителей все-таки сократили. Бригада осталась в составе 3 человек.

Желание сократить помощника машиниста технически опробировалось с различных подходов – об него разбило лоб немало руководителей. Монтировали второй пульт управления с другой стороны кабины тепловоза, дабы с помощью зеркала обеспечить обзор обеих сторон состава с одновременным управлением. Но трезвый подход возобладал. Помощнику вменили обязанность «схода на пол» в помощь составителю при излишне большой длине состава.



В.Г. Гарбузов

ПЕРЕСТРОЙКА

Тем временем в двери стучалась перестройка, споры вокруг которой расходились кругами. Что она несла с собой, чем грозила работникам ППЖТ? Развал государственных структур повлек цепную реакцию распада министерств, объединений, предприятий. Появились таможенные барьеры, межведомственные амбиции. Значительно возросла роль экономики в организаторской деятельности.

Меняет на противоположный курс кадровая чехарда: восьмидесятые годы знаменательны известным кадровым голодом. С выводом и остановкой некоторых предприятий в начале 90-х годов появляется неслыханная ранее безработица, то есть рынок труда насытился специалистами до предела. Отсюда возрастает значение культуры производства, ее обеспеченности автоматическими средствами управления, компьютеризации отделов администрации и механизации трудоемких работ.



Нужны были новые подходы и пути выживания коллектива. Для более выпуклого раскрытия этого мятущегося периода, автор использовал материалы машиниста паровоза и внештатного корреспондента В.Г. Гарбузова. Уже в тот период он пытается осветить трудности со своей точки зрения. Как классный профессионал, он лучше видит остроту насущных

забот коллектива конца 80-х годов и некоторые пути их разрешения частично отразил в своих публикациях в газете «Салаватский нефтехимик». С некоторыми сокращениями мы приводим несколько самых злободневных статей Гарбузова. Теперь это не только позабытые проблемы и методы их разрешения, это еще дух того беспокойного времени.

От каждого из нас



В настоящее время одной из острых проблем в железнодорожном цехе стала постоянная нехватка кадров. На сегодняшний день в коллективе недостает 120 человек. Почему люди не идут к нам? Причин много.

Во-первых, у нас тяжелые условия труда. До сих пор очистку стрелочных переводов от снега и перевод стрелок производим вручную, причем при любой погоде и в любое время года. Не способствует закреплению кадров и неудовлетворительная забота о людях. Плохая обеспеченность рабочих теплой спецодеждой, полушубками, горячим питанием. Трудно решаются жилищные вопросы. Часты переработки рабочего времени, в сверхурочных работах используются одни и те же люди. Получая прибавку к зарплате, они лишаются таким образом законного отдыха.

Много причин и доводов для нытья и жалоб, но коллектив выполняет план. За первый квартал

1987 года объединение признано победителем среди родственных предприятий в деле повышения эффективности использования железнодорожных вагонов на подъездных путях. По этому показателю коллектив получил красный вымпел Миннефтехимпрома СССР и денежную премию в сумме 4050 рублей.

Достигнутые успехи – результат слаженной работы путейцев начальника участка Н.Е. Серковой, результат замены рельс Р-43 на более мощные Р-65, что позволяет формировать длинно-составные, до 60 вагонов, поезда. Расширение путевого хозяйства повысило маневренность станции. Труд путейцев не из легких. Костяк составляют рабочие, проработавшие 15 и более лет. Здесь много добросовестных людей, среди них дорожный мастер Е.И. Михайлов, машинист снегоуборочной машины М.Д. Васильев, путевые рабочие Г.И. Исмагилов, Е.М. Черняева, Р.И. Дмитриева.



Большой вклад вносит служба подвижного состава во главе с И.П. Титаревым. За полугодие ППВ отремонтировал и очистил от остатков всевозможных грузов 6994 вагона, промыл 2274 вагона, при этом для отгрузки продукции на экспорт подготовил 1691 вагон.

Отлично относится к своим обязанностям по оздоровлению тепловозов слесарь-ремонтник Н.М. Ададунов, слесарь по ремонту вагонов Н.Т. Ванюркин, бригадир вагонников Н.Д. Каширин, электрогазосварщик М.М. Загидуллин, мойщица вагонов Н.И. Сергеева. Из многих передовиков можно выделить машинистов тепловозов Р.Г. Закирова, М.П. Куликова, В.И. Яковлева, В.Б. Габидуллина.

Сильно тормозит работу пропарочной станции Заводская плохое развитие путевого хозяйства, которому необходима коренная реконструкция. Несмотря на трудности, здесь отлично трудится бригада пропарщиков, возглавляемая Михаилом Федоровым. Хорошо работают специалисты пропарки Н.Е. Сазонова, Е.П. Сулов. Служба движения гордится такими работниками, как начальник смены Ч.Х. Хасанов, диспетчеры М.Г. Халилов, С.В. Захаркина, составители поездов Р.С. Мулюков, Ф.И. Ильялов, стрелочники А.И. Чаплыгина, З.С. Абдрафиков.

Все мы зависим друг от друга, а план зависит от каждого из нас.

Зигзаги хозрасчета



Железнодорожный цех ПО «Салаватнефтеоргсинтез», играет весомую роль в экономических показателях объединения. От того, как он станет работать в условиях хозрасчета, в немалой степени зависит заработная плата не только работников цеха, но и всего объединения. Рассмотрим, как используется подвижной состав – локомотивы, вагоны, находящиеся на балансе цеха. У нас 11 тепловозов, но все они разносерийные, мощностью от 400 до 2000 лошадиных сил. Понятно, какие это создает трудности как в обслуживании, так и в ремонте. Наш цех практически не обеспечен необходимыми запчастями, узлами и агрегатами. Самые надежные в эксплуатации – тепловозы серий «ТЭМ-2». Они экономичны и

справляются с тяжелой маневровой работой. Но есть у нас тепловоз серии «ТГМ-3Б», который засел в печенках не только у локомотивных бригад, но и у слесарей.

На него затрачено столько средств, что можно было бы приобрести тепловоз из чистого золота. Одного дорогостоящего масла он за месяц съедает в 5–6 раз больше, чем тепловоз серии «ТЭ-3», а отдача у него минимальная. Нам совершенно непонятно, почему его постоянно толкают в работу, хотя, если бы он находился на отстое, цеху было бы выгоднее.

Имеется у нас секция магистрального тепловоза «ТЭ-3». Мощность его 2000 лошадиных сил. Предназначен он для тяжелой грузовой работы.

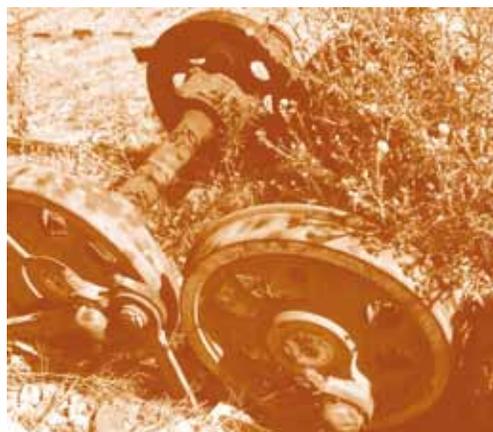


Он же используется по «горке», где проводят расформирование прибывших поездов. То есть работа просто не по его силам. Мало того, раскидает он разборку, отведет 2–3 вагона на СМЗ и стоит, впуская расходуя топливо, а он тратит за смену в 2,5 раза больше чем «ТЭМ-2».

Этот тепловоз правильнее использовать на поездной работе, повысив весовую норму поезда до 2500 тонн. В настоящее время весовая норма для всех марок тепловозов 1800 тонн. Локомотивная бригада ни за что не возьмет лишний вагон, хотя мощность это позволяет, потому что это нарушение правил.

Много у нас бесхозяйственности с приписанными вагонами. Они, вместо того чтобы возить грузы, зачастую простаивают под грузом как склады. У нас более 300 единиц цистерн, в обороте едва ли половина. Многие из них с просроченным ремонтом, другие заняты продуктом, третьи месяцами стоят на маневровых путях. Все это усложняет работу железнодорожников. Надо всем понять, что в условиях нового хозяйствования нельзя пенять друг на друга. Интересы и цели у нас одни, мы сами творцы своего благополучия.

Локомотив в отставке



Ведомственная разобщенность приносит большой вред нашей экономике. Надежда на то, что все железнодорожники Салавата будут объединены в одно целое, маловероятна. Станции Салават и Аллагуват относятся к единой транспортной системе и находятся в ведомстве МПС. Железнодорожное обеспечение государства находится в ведении Министерства путей сообщения. А оно, известное дело, не станет заниматься такой мелочевкой, как транспортные цехи п/о «Салаватнефтеоргсинтез», «Салаватстекло», «Салаватнефтемаш» и так далее... Как говорится, масштабы не те. Но многие предприятия имеют свои ведомственные структуры, предназначенные для внутривозовского перемещения грузов.

В системе МПС существует главк, объединяющий промышленный железнодорожный транспорт, в который входят подразделения предприятий, куда и поспешил внедриться транспортный цех «Салаватстекло».

Решение, на мой взгляд, поспешное и опрометчивое. Намерения у товарищей, конечно, были благие. Они стремились к самостоятельности, но в итоге получалось так, что от одного «хозяина» ушли к другому, оставшись по сути СППЖТ.

В. Бунин посылает сигнал «sos» через газету «Ленинский путь». В своем интервью он жалуется на несогласованность действий железнодорожников Салавата, на слабое развитие хозяйства. А

кто в этом повинен? Ответ очень прост! Не надо надеяться на дядю со стороны, что он придет и все уладит. Под лежащий камень вода не потечет.

ЖДЦ ПО «Салаватнефтеоргсинтез» не поспешил, к примеру, в объятия главка МПС, хотя нас очень активно сватали и склоняли к этому. Все проблемы, которых у нас 3–4 года тому назад было непочатый край, мы настойчиво пробивали через объединение. Мы сумели доказать что, не решив наших задач, объединение может зайти в тупик.

Нельзя сказать, что у ППЖТ п/о «Салаватнефтеоргсинтез» всегда гладко обстоит взаимодействие со станциями Салават и Аллагуват, но оно не настолько мрачно, как обрисовал в своем интервью В. Бунин. Деловые связи между нами давние и традиционные. Конечно, нам пришлось взять дополнительную нагрузку на свои плечи, но все это в интересах дела. Так, мы осуществляем промывку и просушку крытых вагонов. Производим их мелкий ремонт. На станции Южной формируем поезда по направлениям. В немалой степени помогаем обработке цистерн на ППС предприятия. Одним словом, взаимодействие у нас налажено деловое. Мы не считаем себя лишним звеном в транспортном конвейере салаватского железнодорожного узла.

Да, мы неплохо оснащены технически, но опять же это не заслуга дяди со стороны, а результат нашей настойчивости.

Скоро наше предприятие переходит на арендный метод хозяйствования. Вот здесь и откроется возможность более тесного сотрудничества между транспортниками города. Мы с удовольствием будем заключать договора на различные виды ремонтов – как техники, так и путевого хозяйства. Имея самостоятельность, сможем даже выделять в аренду локомотив. Три-четыре года назад, нам приходилось брать в аренду локомотивы в депо Стерлитамака, теперь мы сами можем быть арендодателями. Мы сумели поставить дело так, что у нас в работе используется вместо семи – шесть локомотивов. Немалую роль в этом сыграла материальная заинтересованность локомотивно-составительских бригад. Техническая перевооруженность, материальная заинтересованность каждого работника предприятия позволят со временем поставить в отстой еще один локомотив.

Отстой даже одного локомотива резко увеличивает производительность труда локомотивно-составительских бригад, сокращает простой вагонов и позволяет экономить 12000 литров дизельного топлива в месяц.

В НОВОМ ЛИЦЕ, ИЛИ 90-е ГОДЫ

Продолжая хронологию, напомним читателю – 5 марта 1988 года на основании приказа по ПО «Салаватнефтеоргсинтез» цех преобразуется в Предприятие промышленного железнодорожного транспорта, сокращенно ППЖТ.

Началась новая эра в работе железнодорожного подразделения. Началась она с приказа, в котором закрепляется ее новое структурное устройство.

ППЖТ отныне представляет собой самостоятельное предприятие, включающее в состав несколько перекроенных структурных подразделений:



Маневровый район №1 – станция Южная – руководитель Д.В. Дмитриенко.

Маневровый район №2 – станция Заводская – руководитель Ю.А. Толстогузов.

Локомотивное депо – начальник Н.М. Кузнецов.

Вагонное депо – начальник Н.Н. Балянов.

Служба пути, зданий и сооружений – начальник Н.Г. Угланов.

Участок электроснабжения и связи – руководитель В.В. Мишанкин.

Промывочно-пропарочная станция – начальник М.Д. Воловиков.

С некоторых пор с ППЖТ сотрудничают предприятия ООО «Салаваттранс» и «Салаватпромтранс».

Первым директором предприятия становится начальник цеха Петр Тимофеевич Коротков. Заместителем директора по коммерческой службе назначен А.И. Нечаев, техническим директором назначается Л.И. Лернер. Главным положительным фактором этой акции явилось получение юридического лица. В том же году на предприятиях создаются советы трудового коллектива, которые по задумке создателей являются верховным органом на предприятиях. Совет трудового коллектива ППЖТ возглавил А.И. Нечаев. Проведенные некоторое время спустя выборы руководителей подразделений прошли безболезненно. Почти все из бывших начальников остались на местах. Начальником депо вместо И.П. Титарева избрали В. Переверзева. Сами советы трудовых коллективов не прижились и через пару лет о них забыли.

Предприятие меж тем продолжает осуществлять железнодорожные перевозки по подъездным путям, примыкающим к станциям Салават и Аллагуват Куйбышевской железной дороги. Выполняет текущее техническое содержание и ремонт подъездных путей, локомотивов, вагонов, путеремонтной техники. Выполняет работы по подготовке вагонов под погрузку, то есть их промывку, пропарку из-под различных химических грузов, просушку и мелкий ремонт.

Кроме перевозок грузов ОАО «Салаватнефтеоргсинтез», ППЖТ на договорных условиях осуществляет перевозки крупных предприятий-контрагентов, таких как Салаватская ТЭЦ, Машзавод, завод «Минвата», заводы «КПД», «ЖБЗ», и некоторых других. Если грузы ОАО «Салават-

нефтеоргсинтез» перевозятся по себестоимости, договоры с контрагентами оформляются с запланированной рентабельностью, что дает возможность иметь прибыль.

Для обеспечения непрерывной работы предприятие обладает всеми видами необходимой технической вооруженности: имеет разветвленную сеть железнодорожных путей, локомотивы и локомотивное депо, вагоны и вагонное депо, разветвленную сеть освещения и связи, автоматическую сигнализацию железнодорожных переездов, стационарные и мобильные средства связи. ППЖТ эксплуатирует 10 тепловозов серии «ТЭМ-2» различных модификаций, тепловоз-снегоочиститель «ТГМ-40С», снегоуборочные машины «СМ-2М» и «СМ-5», струг «СС-3М», снегоочиститель «СДП-М», путеремонтные машины «МСШУ-4» и «ВПРС-П», три железнодорожных крана, две дрезины ДГКу и одну МПТ-4.

Смутное время самофинансирования и перестройки начала 90-х годов свалилось на ППЖТ в самый разгар его становления, пока как автономного предприятия. Этот этап привнес в управление элементы неразберихи, в то же время открывал огромное поле деятельности для творческой инициативы.

Следующие друг за другом указания партийных органов и отраслевых руководителей заставляли одновременно ехать по нескольким рельсовым путям: самофинансирование, хозрасчет, рынок, самоокупаемость и бригадная форма организации труда. Раскроем, что означает эта хлесткая фраза: огромному узкоориентированному на перевозку нефтехимической продукции коллективу эти задачи, вне сомнения, были явно не по плечу – у железной дороги всего две колеи.

Тем временем администрация объединения проводит второй этап подготовки персонала: обучения руководителей первого звена – начальников цехов и главных специалистов. Первый этап – обучение директоров и главных инженеров, как помним, провели в 1980 году.

За период с 1987 по 1989 год все руководители цехов прошли кратковременные курсы в учебном комбинате. Преподавание велось приглашенной из Ярославля группой преподавателей политехнического института. Уклон и тенденции обучения преимущественно направились в сторону финансовой деятельности и юриспруденции.



Снегоуборочная техника на линейке готовности

26–27 марта 1990 года на турбазе «Агидель» проведена учеба руководителей среднего звена менеджерскому делу. Умению планировать, организовывать, руководить и контролировать в новой экономической ситуации обучал представитель фирмы «Тайм Менеджер» Стин Шнайдер.

Суверенность предприятий предполагала самостоятельный выбор наиболее выгодного партнера или клиента, направленность на имеющую наибольший спрос деятельность и окупаемость затрат средствами от собственной деятельности. Для железнодорожников, издревле призванных обслуживать одно предприятие, самостоятельность не давала ровным счетом ничего.

В эти годы хорошо проявился экономический талант А.И. Нечаева. Возвратившись в цех из

городской мэрии, он прекрасно ориентировался в экономических завихрениях и политической ситуации. Прекрасный шахматист, он просчитывал партию на несколько ходов вперед и никогда не ошибался.

Внутри годами отлаженных схем перевозок кардинально меняется структура грузооборота:

– В течение десятилетия в два раза увеличивается выработка карбамида. Но погрузка его в мешкотаре в крытые вагоны предполагает много физического труда.

– МПС частично передает вывоз продукции НПЗ с товарно-сырьевого цеха ведомственному подразделению.

– Давальческие и бартерные схемы увеличили долю перевозок автотранспортом.

Реформы не свалились как гром среди ясного неба. Расшивка перечисленных проблем шла

постепенно, шаг за шагом приспособляясь к требованию времени.

Это уже не семидесятые годы, когда лишь бы сделать, лишь бы отгрузить, лишь бы вывезти. Во главу угла становится сухая, бесчувственная экономика. Стали искать все «прорехи», куда текли неликвидные траты. Первой из выявленных дыр оказалась станция Восточная и все примыкающие к ней ветки предприятий и баз: горпромторга, горпищеторга, лесоторговой базы, ДОКа и других городских организаций. Неиспользуемые и редко используемые пути были выведены из эксплуатации и демонтированы.

У бывших клиентов была иная позиция – на этой почве возникали трения. Железные дороги числились на их балансе, были построены из старья, а владельцами не содержались в надлежащем состоянии, не обслуживались. В большинстве случаев договорными обязательствами работы по техническому содержанию выполняло ППЖТ, но они требовали внушительных затрат, при низком уровне грузооборота – всего 1-2 вагона в сутки. Содержать пути других организаций для ППЖТ стало явно нерентабельно. К тому же собранные из бросового материала сами пути

развалились, становились аварийными, что было рискованно с точки зрения безопасной эксплуатации. Был случай, когда пришли шесть вагонов с арбузами, и доставлять их на базу довелось, как говорится, вооружившись «крепкими ломami». Ломami подправляли и придерживали расползающиеся рельсы, потихоньку двигая вагоны. В конце концов, по инициативе администрации ППЖТ, договорные условия с предприятиями разорвали, пути демонтировали. Рельсы преимущественно сдали в металлолом, что-то растащили. Пригодилось при освоении участков под сады-огороды.

Всплывали новые вопросы. На эксплуатацию восточного куста накладывалась еще одна каверзная задача. В связи с открытием оренбургского направления проехать через станцию Салават стало проблематичным: через город значительно увеличилось прохождение грузовых и пассажирских поездов. Чтобы попасть на станцию Восточная, нужно было выезжать на девятый путь станции Салават, затем через всю ее территорию перегнать состав на первый путь, лишь с него можно было выехать на станцию Восточная.



Тепловозы за работой



Транзитные поезда заставляли ждать, и на маневры уходило по 10–12 часов, что увеличило простой вагонов. Это послужило последней каплей, способствующей закрытию станции Восточная.

Грузооборот не пострадал. Пользующиеся услугами этой станции потребители перешли на автотранспорт. Грузы пошли через товарную станцию Салават, откуда их развозили потребителям автомобилями. Кстати, это способствовало окончательному закрытию овощной базы, базы горпромторга и пищеторга.

Допустим, идет вагон в адрес горпищеторга. При старой системе его подавали непосредственно на базу, теперь ставили на товарный двор станции Салават. Перегружали товар в склады и развозили автомобилями. Переезд на базу закатали асфальтом, и станция Восточная, сыграв свою роль в шестидесятых годах, теперь оказалась без надобности.

Тем временем на предприятии ОАО «Салаватнефтеоргсинтез» многое изменилось в том самом мышлении, которого так хотел Горбачев: появились взаиморасчеты со строителями, уста-

новили давальческие схемы с поставщиками, разрасталось кооперативное движение. Даже с собственными подразделениями появляются договорные отношения и взаиморасчеты. К девяностому году появляется крупный кооператив «Нефтепереработчик» с совершенно новыми условиями оплаты, премирования и распределения прибылей. Вставший во главе кооператива крепкий хозяйственник и продвинутый финансист В.А. Захаров сумел грамотно распорядиться «ножницами» между высокой ценой нефтепродуктов и низкой стоимостью сырья и явился примером для других руководителей.

Реформы не то чтобы не успевали за временем. Случился обвальный крах. Распад Советского Союза привел к полной децентрализации взаимоотношений. Рынок уже не стучался в двери, его просто не было. Союзные республики откололись, а с ними ушли поставщики и потребители. Предприятие к тому времени имело ни много ни мало 5400 потребителей и 1200 поставщиков сырья и реагентов. Многие российские партнеры либо остановились, либо отказали в сотрудничестве. Колхозы, вечно дотируемые государством,



Готовые к отгрузке вагоны-цистерны



или разваливались, или не имели средств на закупку минеральных удобрений.

В народном сознании перестройка не укладывалась. Случилось так, что МПС оказалось не готово к жестким реформациям, и станция Аллагуват перестала справляться с вывозом продукции НПЗ Северным парком. ППЖТ воспользовалось ситуацией и стало осваивать отгрузку нефтепродуктов, частично вывозя продукцию собственными силами. Связи в системе собственников вагонов помогли кооперативу приобрести в собственность 150 вагонов-цистерн в 4-осном исчислении, что значительно ускорило их оборот. Эти действия помогли удержать объемы грузооборота и удержать коллектив от распада.

До перехода уже худо-бедно учитывался расход средств при эксплуатации подвижного состава и его простой. Потому переход прошел безболезненно – переоформили договоры с учетом простоя вагонов. А клиенты передерживали вагоны. За время, пока Нечаев трудился в комитете народного контроля города, он дотошно разобрался в механизме простоев и многое сделал, чтобы организации принимали меры к сокращению простоев.

С подразделениями комбината железнодорожники вели финансовые расчеты по акту выполненных работ, по которому средства переводились на счет ППЖТ.

В первый кризис начала девяностых годов предприятие особо не пострадало. Хотя меры по снижению статей расхода приняли: стали выводить на линию вместо 8–9 локомотивов в смену 6–7. Это позволяло экономить топливо. В кадровом плане реформации не затевали – пошли по пути естественной убыли: на место уволенных пенсионеров работников временно не принимали, высвобожденных от вывода локомотивов машинистов поставили на оголенные ранними сокращениями должности путейцев.

Для сокращения простоев под погрузкой, убедили заводчан смонтировать лебедки для перестановки вагонов. Такие устройства соорудили в цехах № 1, 24, 50, в цехе ЛВЖ. Простои вагонов значительно уменьшились, сократились штрафы.

Личное обаяние, коммуникабельность и умение договориться первого руководителя ППЖТ Петра Тимофеевича Короткова помогли легко одолеть первые трудности. Выросло хозяй-

ство, выросло депо. Коллектив отличался добро-сердечностью отношений. Работали дружно, с взаимопониманием. Что же все-таки было сделано полезного и где выявлялись недоработки?

Распался СССР, с бывшими союзными республиками появились таможенные барьеры. Пришлось срочно вводить на предприятии таможенную службу. Все договорные отношения завели через финансовые оплаты. Расчеты за перевозку грузов с ОАО «Салаватнефтеоргсинтез» проводились по себестоимости, с клиентами (а их, как помним, было 43) перезаключили договоры с небольшой рентабельностью. Прибыль использовали на повышение тарифов зарплаты и на финансирование закупки квартир работникам предприятия. За это время приобрели 15 квартир. Приобрели вагон сахара для распределения работникам, две легковые автомашины «Нива». Кстати, в эпоху бартерных отношений взаиморасчеты с клиентами вели товарами народного потребления. Случалось, профсоюз объединения выдавал талоны на импортные вещи или мебель.

Кстати, Коротков, еще будучи начальником смены, отработал привычку строить взаимоотношения с подчиненными на деловой основе: первые 10–20 минут обзванивал диспетчеров заводов, обстановку узнавал, оперативку со сменой проводил, и все знали, что делать. Будучи руководителем ППЖТ, он установил деловую атмосферу на предприятии.

Очень сильно отразился на показателях годовой простоя завода минеральных удобрений. К счастью, при передаче его Башкирской «Агрохимкомпани» там подобрались инициативные и деятельные руководители. В 1998 году погрузка возобновилась и пошла еще более интенсивно. Заводчане отказались от тарной отгрузки. Карбамид обрабатывали специальной смолой от слеживания и грузили россыпью. Для этого способа перевозки стали использовать хопперы, что значительно облегчило и удешевило грузооборот. Закупили в собственность дополнительно 30 хопперов и освоили их техническое обслуживание.

Экономические реформы не помешали дальнейшему развитию сложного хозяйства. В то же время расширяли производственные и ремонтные площади за счет реконструкции зданий. В 1993 году отстроено прекрасное трехэтажное здание для конторы ППЖТ, в 1994 году – производственное здание типового тепловозного депо.



В 2004 году принимается подсобное помещение службы пути, зданий и сооружений.

Взамен механических вагонных весов закупил электронные. Особенно большой эффект от их внедрения получен на мочеvine, аммиаке. Погрузка начала проводиться одновременно со взвешиванием, отчего простои значительно сократились.

На начало третьего тысячелетия для вывоза продукции ОАО «Салаватнефтеоргсинтез» имеет в наличии собственный и арендованный парк подвижного состава в количестве 2367 вагонов, из них 1132 вагона для вывоза продукции нефтехимии и 1235 цистерн для вывоза продуктов нефтепереработки. В 2003 году приобретено в лизинг еще 90 цистерн для вывоза светлых нефтепродуктов.

Кроме того, операторской компанией ООО «Салаваттранс» дополнительно для осуществления перевозок грузов ОАО «Салаватнефтеоргсинтез» арендуются 330 цистерн собственности других предприятий.

Для поддержания вагонного парка в работоспособном состоянии в вагонном депо производится отцепочный ремонт вагонов. Учитывая, что с дороги прибывают вагоны с поврежден-

ем колесных пар и вагонных тележек, Общество приобрело колесотокарный станок. В перспективе планируется произвести реконструкцию депо с целью его укрупнения и получения лицензии на производство всех видов ремонтных работ.

Начиная с 1999 года предприятие освоило работы по дробеструйной очистке и покраске вагонов, в том числе внутренних поверхностей котлов, современными импортными красками и специальными покрытиями. Закончено сооружение специального участка по покраске цистерн в ЦНР РМЗ, куда в сложных стесненных условиях проложены железнодорожные пути.

На протяжении восьми лет Общество производит плановые виды ремонта вагонов на базах МПС и ВЧД городов Иваново, Сасово, Рязани и Sterлитамака с освидетельствованием и выдачей разрешения на эксплуатацию.

В связи с реструктуризацией МПС для осуществления перевозок всех грузов на экспорт и по России в Обществе создана операторская компания ООО «Салаваттранс». В бизнес-плане компании планируется приобретение до 1000 вагонов под перевозку светлых и темных нефтепродуктов, что позволит избавиться от зависимости от МПС.

ВТОРАЯ ОЧЕРЕДЬ ПРОМЫВочно-ПРОПАРочНОЙ СТАНЦИИ

Новое время потребовало более кардинального решения проблемы подготовки вагонов. Тем более что подобралась она к предприятию с двух сторон: в конце восьмидесятых годов на экологической ниве значительно обострилась напряженность между населением города и работниками предприятия «СНОС»; в связи с переходом в частную собственность предпринимателей Аллагуватской ППС значительно ухудшились взаимоотношения и качество подготовки вагонов.

В конце 90-х годов, точнее в 1996 году, директором ППЖТ становится А.И. Нечаев. Ему выпало доводить хозяйственные реформы до





Здание новой ППС. Объект 94

совершенства: закрепление на рынке перевозок; улучшение экологической обстановки и повышение культуры производства. В первую очередь предприятие под кураторством главного инженера Л.И. Лернера взялось за искоренение проблем по подготовке вагонов основательно. На станции Заводская вновь закипели строительные работы. Новая пропарочная станция возводилась в полном соответствии с требованиями Экологического кодекса и с учетом опыта, накопленного при эксплуатации первой очереди, – тут альтернативного варианта решения не было. Возведено вместительное закрытое помещение для обработки вагонов-цистерн. Пропарка организовывалась по закрытой схеме. Были предусмотрены емкости для сбора загрязненных стоков, охлаждение и конденсация продувочно-пропарочного газа и сбор его в отдельные емкости. Загрязненные продуктом воды отправлялись на установки локальной очистки стоков.

Если многие с детства знают, кто такой машинист тепловоза, составитель, стрелочник, то чем

занимаются люди профессии «промывальщик-пропарщик цистерн» – мало кто поймет. Здесь уместно раскрыть завесу тайны и поведать, чем они занимаются.

Промывальщик-пропарщик цистерн – профессионал, который готовит котлы железнодорожных цистерн для перевозки груза, а именно: удаляет остаток ранее перевозимого груза, очищает котел цистерны, проверяет исправность запорной арматуры, при необходимости ремонтирует.

Прибывшие вагоны-цистерны подвергаются осмотру для определения годности к наливу. Промывальщик-пропарщик выходит на пути станции и, поднимаясь на каждый вагон состава, осматривает внутренние поверхности котла, оценивает наличие остатка ранее перевозимого груза, его количество. Проверяет запорную арматуру. Эти требования строго регламентированы в инструкциях, ведь железнодорожная цистерна будет перевозить опасные грузы. Годность цистерны под налив подтверждается актом, и она направляется на фронт погрузки. Не при-



Устройство герметизации люков при пропарке

годная к погрузке отцепляется и направляется на промывочно-пропарочную станцию.

Существует несколько видов операций для подготовки вагона-цистерны. Промывальщик-пропарщик цистерн определяет, по какой из них необходимо выполнить подготовку для получения пригодности под налив. После выполнения всех стадий подготовки цистерна снова проверяется и отправляется в новый рейс.

Профессии промывальщик-пропарщик цистерн не сопутствуют слава и популярность – это работа для добросовестных, внимательных и ответственных людей. За годы существования промывочно-пропарочной станции ее обслуживали многие замечательные работники.

Здесь назовем лишь некоторых из них, работающих и сегодня: Юрий Иванович Макаров, Айдар Фанович Нигматуллин, Олег Анатольевич Павлов, Александр Иванович Брызгалов, Ирек Хайдарович Садикьянов, Рустам Ахиярович Яхин, Василий Николаевич Петров, Василий Николаевич Манзуров.

31.03.2002 года приняты объекты № 93, 94 и 94/1 и вступила в строй новая промывочно-пропарочная станция. Вторая очередь ППС для химических железнодорожных цистерн работает по самой современной герметичной технологии, где минимизированы выбросы в окружающую среду. Строительные работы от предприятия курировал бывший начальник ППС с 2001 по август 2002 года А.Н. Ешин. После него до ноября месяца обязанности начальника ППС исполнял П.А. Пестряев. С ноября 2002 года назначен М.Д. Воловиков, который руководил по май 2008 года. После его ухода полгода исполнял обязанности Ф.А. Ахметзянов. По итогам работы 2009 года почетными грамотами предприятия награждены: Юрий Иванович Макаров, Ильгиз Сафиевич Хасанов, Андрей Кузьмич Васильев, Ирек Хайдарович Садикьянов, Максим Александрович Дегтярев и Василий Николаевич Петров.

Сегодня промывочно-пропарочная станция обслуживается 42 работниками, в числе которых 9 инженеров. Руководит персоналом начальник станции Р.Х. Ахметзянов.

ПРОДИКТОВАНО ВРЕМЕНЕМ



Лихие девяностые годы решительно меняли не только организационные структуры в управлении, менялся технический подход к подвижному составу. Приоритет направлений потоков химических грузов получил экспорт. Отправка грузов на экспорт подразумевала его много-разовую перевалку в пути следования. Одним из удобных решений для оптимизации отгрузки продуктов с многими перегрузками является организация контейнерной перевозки.

На первом этапе контейнерная перевозка коснулась сыпучих продуктов. Металлические контейнеры для сыпучих грузов существовали давно. Теперь вместо бумажных мешков в качестве тары стали применять прорезиненные контейнеры вместимостью до одной тонны, которые позволяли не только улучшать хранение продукции, но значительно повысили механизацию погрузочно-разгрузочных работ.

Проблема контейнерной перевозки жидких продуктов упиралась в высокую стоимость изготовления железнодорожных цистерн. Признать, изначально такая цель железнодорожникам не ставилась. Перед предприятием ППЖТ ОАО «Салаватнефтеоргсинтез» была поставлена узкая

задача: организовать транспортировку стирола. А он, по условиям хранения, требует перевозки в нержавеющей таре! Необходимого количества цистерн, изготовленных из легированного материала, не было, а при стоимости изготовления в 100 тысяч долларов их окупаемость находилась за пределами срока службы цистерн.

Второй этап – перевозка жидких продуктов – несколько затянулся во времени. Полностью реализовать его довелось лишь в 2005 году. Причем проработка вопроса велась много лет и одновременно в нескольких направлениях, начиная с кропотливого изучения рынков сбыта.

Тщательное изучение рынков сбыта показало, что в европейских странах имеется достаточно своих производителей аналогичной продукции, в то время как Китай является активным потребителем жидкой химии.

Однако продвижение продукции с применением традиционного маршрута через пограничный переход Забайкальск осложнялось отказом китайской стороны принимать химические грузы на свою территорию и введением ограничительных санкций после аварии поезда с опасными грузами, следующего в Корею.



А.П. Коротков и В.Н. Антонов контролируют строительство контейнерной площадки

Китайская дорога в основном ориентирована на прием лесных и нефтяных грузов, остальные грузы являются для нее досадным дополнением.

Вот и возникло оптимальное решение – перевозка жидких химических грузов иным путем, или в танках-контейнерах. Одновременно их использование решало проблему сохранения качества продукции. При контакте с обычной сталью он полимеризуется, а танки-контейнеры производятся из нержавеющей стали.

Первого мая 2005 года по маршруту Салават – Находка – Шанхай был отправлен первый в истории транспортной России контейнерный поезд, груженный продуктами жидкой химии. Это было новое слово в оптимальном решении задачи перевозки опасных грузов.

Для решения задачи выбрали контейнер ИМО-1, который характеризуется наиболее высокими требованиями к безопасности. В частности, высоким рабочим давлением в четыре атмосферы, большой, до 6 миллиметров толщиной стенки, и устройством предохранительных клапанов для сброса избыточного давления.

Производители подобного подвижного состава в России отсутствуют, потому приходилось прибегать к услугам западных фирм. Поначалу покупали их на вторичном рынке, с условием большого остаточного срока службы. Попутно важно отметить, что эксплуатация подобного подвижного состава требует соответствующего внимания. Через каждые два с половиной года контейнеры должны проходить освидетельствование, испытания на прочность и герметичность, правильность работы предохранительных клапанов, прочность арматуры и так далее. В результате было принято решение о создании ремонтного депо на производственных площадях ОАО «Салаватнефтеоргсинтез», а именно на предприятии ППЖТ.

Объем отгрузки нефтехимической продукции в Китай составляет около 80 процентов. Единственным вариантом перевозки, минуя китайскую железную дорогу, был морской путь до порта Шанхай. Но более привлекательным казался железнодорожный маршрут до порта Находка, затем водным путем до Шанхая. Анализ показал



**Погрузка контейнеров погрузчиком
«Кальмар»**

выгодность варианта формирования ускоренных контейнерных поездов. В результате первый поезд от первого мая 2005 года получил путевку в жизнь.

Не обошлось без трудностей. Например, вес поезда превышает стандартный. Чтобы не допустить превышения норм грузоподъемности фитинговых платформ, пришлось комбинировать контейнеры различной массы. В результате эксперимента продукт достиг Шанхая за 19 суток, что оказалось намного короче других вариантов.

Основные плюсы директор ППЖТ Александр Нечаев обрисовал так: *«Сформулировать преимущества, которые предполагает данная схема, очень просто. Во-первых, это единственный бесперебойный способ транспортировки жидкой химии в Китай. Во-вторых, речь идет о максимально сжатых сроках поставки. В-третьих, безусловным плюсом является выгодная для клиентов стоимость перевозки. И наконец, необходимо отметить экономичное содержание такого вида подвижного состава, как танки-контейнеры».*

Приведем краткий комментарий начальника территориального отделения филиала ОАО «РЖД» «Трансконтейнер» на Куйбышевской железной дороге Сергея Гвоздева:

«Более полугода шла подготовка к отправке первого ускоренного контейнерного поезда со станции Салават Куйбышевской железной дороги. Для каждого структурного подразделения была определена соответствующая задача. Территориальное отделение «Трансконтейнер» обеспечивало согласование всех организационных вопросов. Вагонная служба отвечала за подготовку вагонов и формирование поездов. Руководство коммерческой службы организовало дополнительные рабочие места для товарных кассиров. Службе перевозок было поручено разработать выделенную нитку графика и обеспечить четкую работу станций и диспетчерских служб.»

Учитывая требования нормативных документов по формированию ускоренных контейнерных поездов, необходимо было провести специальные расчеты веса и длины состава.

Загрузке каждого танка-контейнера предшествовала промывка его по специально разработанной технологии. А условия таможенного оформления предусматривали промер высоты налива по соответствующей калибровке.

Подробный инструктаж и особый контроль позволили составу пройти путь от Салавата до порта Находка в девять, вместо обычных двадцати двух суток».

Парадность документа не умаляет его объективности. Организация работы оказалась отработана на единственном предприятии в России, а именно в ОАО «Салаватнефтеоргсинтез». Он является обладателем парка танков-контейнеров, необходимым перечнем лицензий и сертификатов на их эксплуатацию и ремонт.

Остается дополнить, что к концу 2005 года парк предприятия насчитывает 700 единиц спецконтейнеров, что позволяет осуществлять отправку 10 тысяч тонн продукции в месяц.

О ПРОФСОЮЗЕ И ОБЩЕСТВЕННОЙ РАБОТЕ



Особенность ППЖТ в том, что его объекты территориально разбросаны друг от друга на большие расстояния и в коллективе минимизированы контакты. К тому же специфика работы в железнодорожных подразделениях в массе своей сменная, причем продолжительность смены 12 часов. Кипучей общественной жизни как таковой в цехе не происходило.

Профком стал более действенным лишь после выделения в отдельную структуру и после решения избрать в профком по одному представителю от каждого подразделения. Список председателей профкома здесь не короткий. Этому

две причины: уже приведенные особенности и неосвобождаемость председателя от основной работы.

Своими воспоминаниями по общественной работе с нами любезно поделился ветеран цеха, несколько лет исполнявший обязанности председателя цехового профсоюзного комитета Иван Михайлович Ададунов:

«Когда в цехе частично трудились заключенные и вплоть до их ухода ни комсомольской, ни профсоюзной организаций в цехе не создавалось. После вывода заключенных, к середине 50-х годов, комсомольскую организацию под-



Профком ППЖТ



**Бывший председатель цехкома
слесарь Иван Михайлович
Ададуров**

разделения возглавила Ольга Николаевна Селиверстова. Она организовала группу художественной самодеятельности. Занятия проводились в Доме техники. Активно участвовали в кружках самодеятельности Саша Зиновьев, который неплохо играл на аккордеоне, и Иван Андреевич Цветков – он изображал В.И. Ленина в пьесе Погодина «Человек с ружьем». Инженер Александр Петрович Кириллов играл в эстрадном оркестре на скрипке. Александр Алексеевич Малышев играл в духовом оркестре на трубе.

Разумеется, в то время модны были массовые субботники. Их устраивали для очистки территории, для ремонта и помывки паровозов, и организацией их занимался комсомол.

Кто стал первым председателем профсоюзной организации, память не сохранила. После был Михаил Терентьевич Семенов, он приехал в Салават с группой вагонных мастеров. Затем некоторое время профсоюз возглавлял Даминдар Хасанов, затем Михаил Васильевич Смирнов.

После Михаила Терентьевича Семенова в разное время профком возглавляли Николай Тимофеевич Ванюркин, Александр Ильич Северюхин, Екатерина Гавриловна Пысина (Меркулова), Зоя Дмитриевна Данилова, Владимир Петрович Ефимов, Иван Михайлович Ададуров, Венер Zufарович Кантюков, Ирина Александровна Федорова. Должность профсоюзного лидера была неосвобожденной, все председатели трудились

на рабочих должностях. Сегодня председателем профкома на второй срок избран Игорь Михайлович Сергеев.

М.Т. Семенов впоследствии работал вагонным мастером и председателем профкома цеха одновременно. Кстати, проявил себя неплохим общественником, и его забрали в профком объединения. При руководстве объединенным профкомом В.И. Свечникова он занимался охраной труда до выбора В.И. Сквознова.

В депо была неплохая волейбольная команда. Волейбол работники цеха очень любили. Едва наступает обеденный перерыв, так все наперегонки мчались на площадку. Иван Павлович даже на протезе играл.

В шестидесятые годы молодой выпускник железнодорожного института А.П. Кириллов организовал цеховую футбольную команду. Команда, в которой играли Юра Занилов, Данилов, Вася Пинаев, принимала участие в соревнованиях на первенство комбината. Сам А.П. Кириллов азартно бегал за мячом полевым игроком и играющим тренером, одновременно являясь организатором.

В семидесятые годы профсоюзным лидером становится Екатерина Гавриловна Пысина. В этот период организовались соцсоревнования между коллективами и бригадами. Для соревнований разработали специальные условия, куда включали участие в общественной жизни, содержание локомотивов, нарушения безопасности движения, экономию топлива. В те же годы появились комсомольско-молодежные бригады. В цехе создается такая бригада во главе с Андреем Михайловичем Абдуллиным. Комсомольцам выделили самый капризный тепловоз № 980. Отдавая должное энергии и упорству молодежи, тепловоз они подлатали, покрасили и довольно продолжительное время эксплуатировали.

Потом появились бригады коммунистического труда. Как раз с ТЭЦ нам передали два мощных паровоза. Опытные машинисты Куатов и Зайцев в спорных дебатах, нередко заканчивающихся кулачными потасовками, выявляли призера. В то время в подведении итогов участвовали старшие машинисты.

Подход был строгим и объективным. Проверяли домашние жилищные условия, как ведет себя работник в быту. На показатели даже семейные скандалы могли повлиять. Всю бригаду за это

с состязаний снимали. Обязательное и главное условие было – локомотив должен быть всегда исправным и ухоженным. Затем, чтоб вся бригада дружно выходила на промывку. Разумеется, получали свидетельства, денежные премии».

В воспоминания ветерана мы внесем лишь небольшие уточнения. Велась активная профсоюзная работа в подразделении еще в 50-х годах. С некоторыми результатами социалистического соревнования мы уже встречались на страницах очерка. Видимо, из-за того, что организация их проходила в масштабах Главной конторы железнодорожного транспорта или КЖАТ, на низах результаты не все ощущали. Но газета «Ленинский путь» часто освещает успехи паровозников и вагонников в состязании с другими предприятиями. Приведем лишь некоторые заголовки: «Сократить простой вагонов под грузовыми операциями»; «Добиться ускорения оборота вагонов»; «Железнодорожники берут обязательства...» А руководили профсоюзной организацией ГКЖДП в разные годы А. Воронин и А.Я. Гердт. Кстати, об обязательствах. Вот что обязываются выполнить железнодорожники, в частности, за юбилейный 1958 год:

«...выполнить годовой план перевозок к 15 декабря и до конца года перевезти дополнительно 2000 вагонов топлива, сырья и строительных материалов для предприятий города;

выполнить годовой план погрузочно-разгрузочных работ к 25 декабря 1958 года;

повысить норму выработки на одного работающего на два процента против достигнутой в 1957 году;

снизить плановую себестоимость перевозок и погрузочно-разгрузочных работ на 3 процента и в 1958 году сэкономить 250 тысяч рублей государственных средств;

путем сокращения непроизводительных потерь увеличить полезную работу паровозов на 5 процентов и вагонов на 20 процентов против достигнутой в 1957 году;

не допускать на подъездном пути перепростоев вагонов парка МПС сверх установленной нормы;

внести до конца года 15 рационализаторских предложений».

Судя по цифрам, принятые пункты обязательств весьма конкретизированы и не приняты просто так, для красного словца.



Конкурс детского рисунка



Команда перед стартом



Сборная ППЖТ по футболу

По предыдущему тексту очерка мы уже встречались с процентами их выполнений, не будем повторяться. Завершая главу, отметим, что представителей железнодорожников город уважал и совсем нередко они избирались в городской Совет депутатов трудящихся. В качестве иллюстрации приведем пример 1955 года. Кандидатами в депутаты городского Совета от конторы железнодорожных перевозок в 1955 году являлись:

Билик Владимир Борисович – начальник конторы автотранспорта и строймеханизации;

Ракипова Миниямал Ракиповна – поммашинаста;

Мурахтин Анатолий Иванович – вагонный мастер;

Батманова Татьяна Егоровна – старшая стрелочница;

Хасанов Даминдар Мусеевич – вагонный мастер.



Соревнования по волейболу





УВАЖЕНИЕ К ВЕТЕРАНАМ ТРУДА И УЧАСТНИКАМ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ



Мы не раз отмечали спаянность и добро-сердечность взаимоотношений в коллективе. За бурными событиями трудовых будней железнодорожники не забывали себя и своих соратников по труду. С почтением они относятся к ветеранам труда, находящимся на заслуженном отдыхе. На страже интересов пенсионерского бытия также стояли профсоюзные лидеры. Лишь только



Школьники поздравляют ветеранов ВОВ

пожелтеет листва и потянет с красавицы Белой осенней прохладой, засуетятся общественники и организаторы. Они начинают обзванивать пенсионеров и приглашать их к торжественному чаепитию по поводу Дня пожилого человека.

Надобно отметить, пенсионеров за предприятием закреплено немало, в иные годы их число доходило до 300 человек. Хватало работы организаторам, но никто не оставался забытым. По установившейся традиции много лет всех бывших работников приглашали в столовую СМиК, где для них накрывали праздничные столы. При особенно большом числе пожилых коллег столовую арендовали на два-три дня.

В торжественной, но теплой и задушевной обстановке пенсионеров поздравляли, дарили им подарки и музыкальные выступления школьников. За дружеским столом и чаепитием ветераны общались, вспоминали былые трудовые будни и уносили теплые воспоминания.

Участникам Великой Отечественной войны торжества устраивали в подшефной школе №16.



Чествование ветеранов ВОВ в подшефной школе №16



Чествование пожилых людей, 90-е годы

Их в цехе насчитывалось 21 человек, но годы брали свое. Год от года их становится все меньше, и в последнем мероприятии участвовало всего шесть ветеранов войны. Теперь их нетрудно перечислить поименно: Анатолий Павлович Лисин, Иван

Ильич Романов, Михаил Иванович Терновский, Файзуллин, Виктор Григорьевич Трюханов.

Майские праздники взбадривают кровь ветеранов уже ярким и горячим солнцем, сочной зеленью и пряным весенним воздухом. В тот день





Танцует Иван Ильич Романов

прибывших к школе участников войны встретили руководитель ППЖТ А. Нечаев, главные специалисты, председатель профкома И.М. Сергеев и директор школы. После торжественного поздравления учащиеся различных классов порадовали дедушек танцевальными номерами.

Выступил с поздравлением детский хор, который довольно мастерски исполнил песни военных лет, школьный танцевальный ансамбль исполнил бальные танцы и танцы народов Башкирии.

Когда перешли к праздничному столу, где прозвучали победные тосты, у ветеранов блестяли от счастья глаза. Каждому из них вручили в качестве подарка комплект банных принадлежностей и теплые пледы. Ветераны общались, делились со школьниками воспоминаниями и поминали боевых друзей.

Вечер чествования завершился традиционным вальсом. Ветераны не утратили былого задора. Позабыв про немощь и старость, они самозабвенно вальсировали с коллегами и школьными преподавателями. Иван Ильич Романов в этот вечер так увлекся, что перетанцевал со всеми вожаками школы.

НАШИ ОРДЕНОНОСЦЫ И ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА



Наблюдательный читатель обратит внимание – на страницах очерка часто повторяются фамилии Куатов, Зайцев, Проскуро и многие другие. Это не прихоть автора – эти люди повторяются потому, что добросовестно трудились на протяжении долгих лет и всегда были на виду.

Это сегодня во главу угла встала меркантильная материальная заинтересованность – бонусы, премии и дивиденды. При социалистических методах хозяйствования и рабочие, и специалисты трудились за идею. Бесспорно, никто не отрицает: за произведенную работу работник получал зарплату, в качестве поощрений применялась система премирования. Но люди послевоенной закалки трудились с огоньком, с задором, не обращая внимания на невзгоды и трудности, с уверенностью, что завтра будет лучше, чем вчера.

Государство всевозможными способами поддерживало трудовой энтузиазм, но в послевоенные годы основным критерием повышения производительности в большинстве случаев оставались моральные стимулы. Их было немало, и использовали весь спектр поощрительных возможностей – от соревнования за звание «Ударник коммунистического труда» до правительственных наград. Поощрения за труд местного значения: благодарность, Почетная грамота, вывешивание портрета на Доску почета или запись фамилии в Книгу почета предприятия. Денежные вознаграждения или премии, разумеется, тоже применялись. Удивительно, но по своему статусу они котируются ниже.

За особые трудовые отличия работник мог быть отмечен правительственным указом.

На пути существования предприятия «ППЖТ» за высокие показатели в труде и производственные достижения различными орденами награждались:

орденом Ленина – мастер депо Анисим Ксенофонович Митрошин;

орденом Трудового Красного Знамени – начальник цеха Гаврил Григорьевич Алексеев; машинист Талгат Талипович Куатов;

орденом Трудовой Славы – машинист Андрей Михайлович Абдуллин;

ордена «Знак Почета» удостоены начальник цеха Петр Тимофеевич Коротков, Ольга Петровна Шишкова, машинист Виктор Романович Проскуро.

В железнодорожном цехе с 1971 по 1985 год существовала Книга почета. За указанный промежуток времени за высокие показатели в социалистическом соревновании и активное участие в общественной жизни в Книгу почета цеха железнодорожных перевозок СОЛНХК занесены:

Алексеев Гаврил Григорьевич – заместитель начальника цеха; Титарев Иван Павлович – начальник службы подвижного состава; Володин Владимир Николаевич – грузчик по погрузке мочевины; Усманова Магинур Галимовна – путевая рабочая по ремонту путей; Шашкова Ольга Петровна – старший стрелочник; Плеханов Иван Федорович – составитель поездов; Кузнецов Алексей Владимирович – старший осмотровик вагонов; Северюхин Александр Ильич – начальник станции; Балако Мугалима Халимовна – товарный оператор; Матвеев Александр Семенович – составитель поездов; Зайцев Михаил Иванович

– машинист локомотива; Гуртовенко Екатерина Михайловна – монтер пути; Тулибаев Мулахмат Шаяхметович – составитель поездов; Баева Лидия Николаевна – стрелочница; Кисилева Эмма Яковлевна – приемосдатчик; Филиппова Анна Владимировна – монтер пути; Субхангулов Рашид Мансурович – грузчик; Ададуров Иван Михайлович – слесарь депо; Зайцев Евгений Кузьмич – машинист паровоза; Каюшкин Иван Михайлович – начальник смены; Куренкова Зоя Григорьевна – монтер пути; Мухина Антонина Павловна – старший стрелочник; Гурьянова Мария Павловна – аккумуляторщик; Жданов Алексей Алексеевич – составитель; Кобельков Иван Аверьянович – машинист тепловоза; Калиничева Мария Фоминична – инспектор отдела кадров; Ефимова Вера Степановна – старший приемосдатчик; Мирова Роза Насыповна – монтер пути; Голубенкова Анна Игнатьевна – старший приемосдатчик; Звездкина Вера Даниловна – кладовщик; Меркулова Екатерина Гавриловна – нормировщик; Головин Павел Прохорович – машинист тепловоза; Ададуров Николай Михайлович – слесарь по ремонту подвижного состава; Трюханова Анастасия Лаврентьевна – приемосдатчик; Ишмуратова Нафига Сайфулловна – монтер пути; Зайцев Станислав Васильевич – машинист тепловоза; Протасова Мария Егоровна – товарный оператор; Сященко Агафья Максимовна – уборщица; Смирнов Владимир Иванович – машинист тепловоза; Пастухов Иван Петрович – машинист тепловоза; Карпочева Любовь Лаврентьевна – кладовщик; Дятлов Григорий Петрович – машинист тепловоза; Шмонин Владимир Иванович – составитель поездов; Мавлеткулова Ракия Шакуровна – монтер пути; Белоусова Валентина Михайловна – монтер пути; Кошелева Агрепина Александровна – товарный оператор; Иванов Николай Александрович – машинист тепловоза; Коротков Петр Тимофеевич – начальник цеха; Чаплыгина Анна Ивановна – дежурная стрелочного поста; Куликов Михаил Павлович – машинист тепловоза; Козлова Макифа Ивановна – монтер пути; Захаров Федор Иванович – промывальщик, парщик цистерн.

Выражаем надежду, что список будет продолжен далее. Люди, умеющие прекрасно работать, должны быть на виду и показательным примером увлекать новое поколение железнодорожников к достижению любых поставленных задач, независимо от времени и типа общества.

ВАГОНОРЕМОНТНОЕ ХОЗЯЙСТВО СЕГОДНЯ



Вагоноремонтное хозяйство ППЖТ сегодня – это полностью оснащенный, как с позиции механизации, так и с позиции квалификации персонала, участок по текущему отцепочному ремонту грузовых вагонов, позволяющий оперативно и с минимальными затратами готовить вагоны под погрузку. По штатному расписанию в нем числятся 84 работника, в числе которых 8 инженеров. Руководит депо Н.Н. Балянов.

Возвратившись назад, напомним, что первоначально вагоны ремонтировали на 3-м и 4-м путях, на открытом месте, которое называлось вагонным депо. Возглавлял эту службу легендарный И.П. Титарев. В 1958 году принято в эксплуатацию новое паровозо-вагонное депо на территории сегодняшней станции Южная. В 1960 году вводится в эксплуатацию здание пункта технического осмотра вагонов. Проведя реконструкцию в 1968–1969 годах, увеличили участок ремонта вагонов в паровозо-вагонном депо почти в два раза. К тому же смонтировали грузоподъемные средства и механизмы.

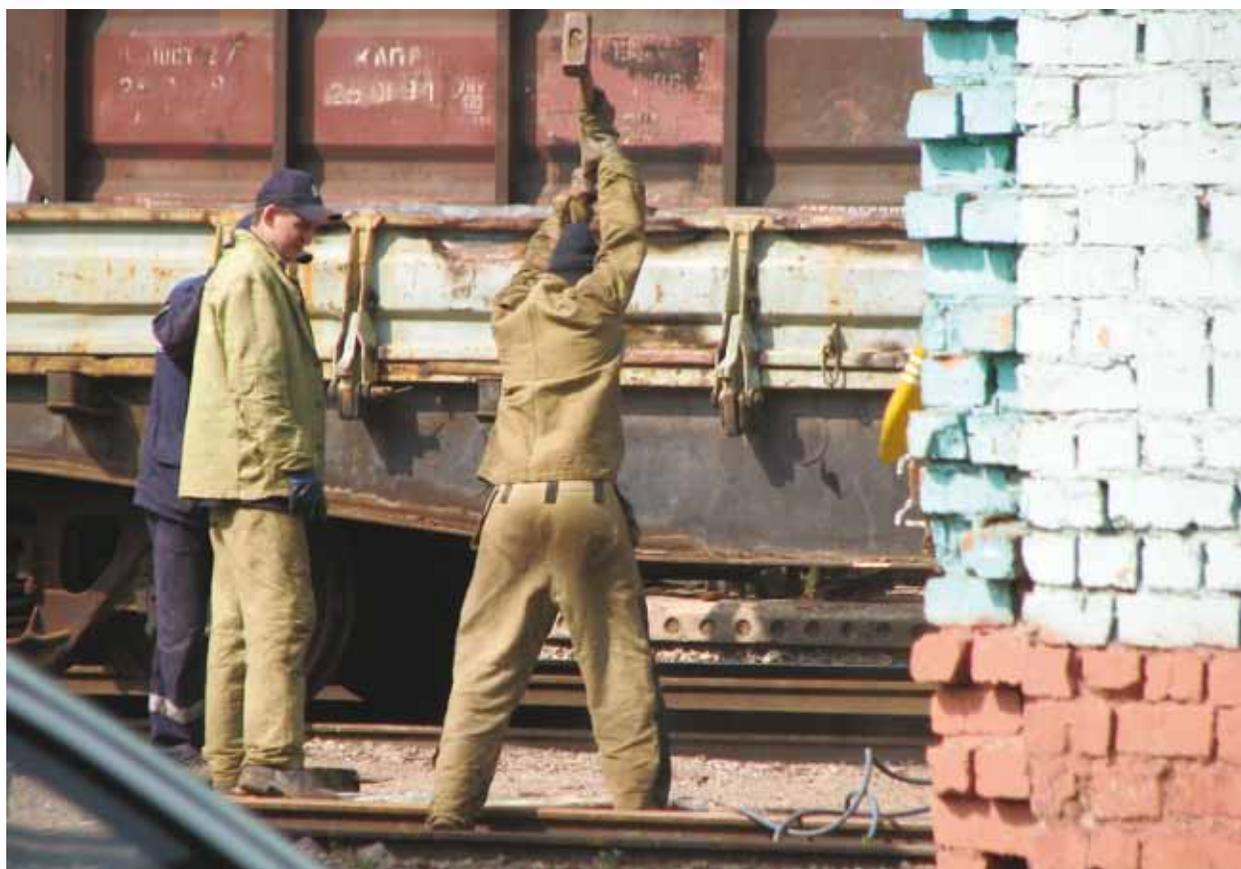
Структура вагонного хозяйства сегодня выглядит несколько иначе. Она включает вагоноре-

монтное депо под руководством Н.Н. Балянова и промывочно-пропарочную станцию – начальник Р.Х. Ахметзянов.

В функции вагоноремонтного хозяйства входят работы, связанные с обслуживанием и ремонтом вагонов, автоцистерн и танков-контейнеров. Преследуемые цели – увеличение рентабельности предприятия и снижение затрат. Косвенные задачи – улучшение качества ремонта, обучение и повышение навыков у персонала, техобслуживание вагонов чужой собственности.

Любуясь на сформированный и готовый к отправлению либо проходящий на большой скорости поезд, думаешь о мощи тепловозов, о тоннах перевозимых грузов, о красоте вагонов... но редкий человек задумывается о том, какой труд стоит за подготовкой вагонов под погрузку. Львиная доля отгружаемой продукции – это опасные легковоспламеняющиеся грузы, соответственно и требования, предъявляемые к вагонам, не простые.

Любой прибывающий на станцию вагон «предъявляется к осмотру», на профессиональном языке это называется «к техническому об-



Правка бортов платформы

служиванию» (ТО). В стандартный объем ТО входят осмотр и промеры основных узлов и деталей вагона. Промеры производятся используемым только для этих целей специальным мерительным инструментом. В комплект инструмента и принадлежностей осмотрщика входит 10-кратного увеличения лупа, с помощью которой выявляются трещины металла в конструкции и деталях вагона. Осмотр выполняется круглосуточно, независимо от погодных условий.

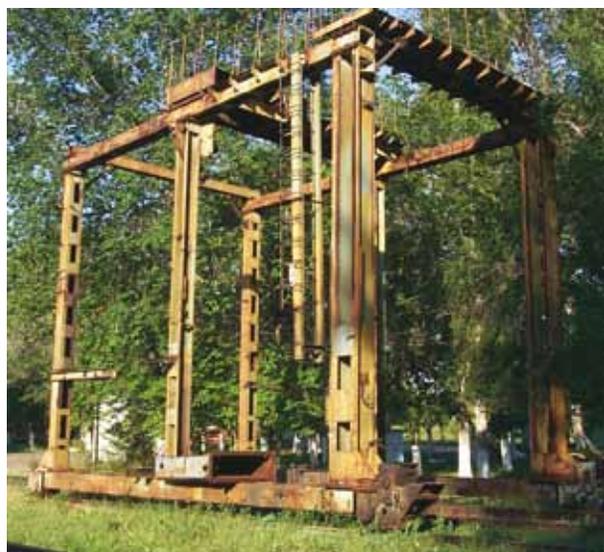
Исходя из ответственности и серьезности профессии, каждый вновь принятый работник проходит обучение по специальной программе в заведении, имеющем разрешение на ведение данного вида деятельности. Но главное, что отличает работников, – это любовь к своей профессии. Невозможно не полюбить перестук колес и запах шпал, сигнал тепловоза и гудок путеремонтной машины, переключку громкой связи и звон переезда.



Цистерна на вагонных домкратах



Выкат тележек из-под вагона



Установка «Каракуба» для правки кузова полувагона

Отвлекаясь от летописных дат, отметим некоторых работников вагоноремонтного хозяйства – осмотрщиков-ремонтников вагонов, промывальщиков-пропарщиков цистерн, мастеров по ремонту, сварщиков, токарей. Именно на них, порядочных и честных работников, держится сегодня престиж ООО «ППЖТ», поэтому хочется отметить тех, кто верен избранной профессии, коллективу, предприятию. Осмотрщики-ремонтники: Марат Зайнуллович Каримов, Олег Владимирович Макеев, Ильдар Ибрагимович Валитов, мастера по ремонту: Валерий Васильевич Щербаков, Алексей Александрович Ясаков, токарь Назип Хамитович Загитов.

В 2009 году осмотрщики-ремонтники вагонов – Владимир Федорович Волков, Альберт Павлович Гусейнов, Артур Вакилевич Габидуллин, Андрей Геннадьевич Иванов, Владислав Леонидович Сапожинский, Андрей Юрьевич Гагарин – награждены почетными грамотами предприятия.



Возвращаясь к хронологии, отметим, что первостепенным событием в отношениях между МПС и ведомственными предприятиями конца 80-х годов становится передача специализированных железнодорожных цистерн в собственность предприятий. Одной из причин такого решения является большая простоя вагонов, задействованных под перевозкой химических грузов из-за отсутствия ППС.

Объединение одним из первых приняло подвижной состав. Проведенный анализ показал, что на тот момент для вывоза продукции ПО «Салаватнефтеоргсинтез» достаточно было 900 единиц. Отбор вагонов проходил по нескольким критериям, одним из которых, несомненно, явился перевозимый ранее груз. Неразбериха 80–90-х годов здесь проявляется во всей красе. Прибывающие со всей страны вагоны имели остатки, как говорится, на все вкусы: кузбаслак, мыло, олифа, нефтепродукты, даже остатки вина приходили. Это явилось основополагающей причиной завести собственный подвижной состав.

Сильным толчком к развитию вагоноремонтного хозяйства становится переход с колесных пар с буксами на подшипниках скольжения на колесные пары с подшипниками качения. Наряду с положительными результатами, вследствие перехода в разы увеличилась потребность ремонта колесных пар.

Жизнь показала, что 900 вагонов-цистерн мало, к середине 90-х годов их количество в собственности предприятия возрастает до 3000 единиц.

Обслуживать такое количество, не имея необходимого числа квалифицированных специалистов, становится невозможно. Начинается принципиальный передел структуры вагонного хозяйства. Штат вагонного депо увеличивается, в каждую смену вводится мастер из числа ИТР. Переход на круглосуточный режим ремонтных работ не только значительно уменьшил простой, но улучшил качество их выполнения за счет увеличения времени обслуживания вагона.

Одновременно в вагонном депо организуется участок по обточке и ремонту колесных пар как филиал вагонного депо станции Дема МПС с представительством мастера по ремонту колесных пар. Проведен пересмотр технической документации, что обеспечило получение лицензии на производство текущего отцепочного ремонта.

Рыночные отношения предполагают наличие для вывоза продукции Общества нескольких компаний перевозчиков. Условие собственников подвижного состава при заключении договоров на ремонт вагонов – изменение данных о проведенном ремонте в ГВЦ ЦВ ОАО РЖД. Изменение данных о проведенном техническом обслуживании и ремонте невозможно без наличия собственного клейма ремонтного предприятия.

База главного вычислительного центра (ГВЦ) – это электронный учет движения вагонов, основных номерных узлов и деталей при их замене при всех видах ремонтов.

До 2010 года ремонт подвижного состава производился на основании лицензии, выданной Министерством транспорта в 2005 году. Но это давало право производства ремонта без изменений данных, то есть лишь право на обслуживание собственного парка вагонов. В 2010 году после освидетельствования межведомственной комиссией предприятию присваивается условный номер (клеймо) ремонтного предприятия с занесением в массив ремонтных предприятий России. Это дало выход на рынок по ремонту грузовых вагонов.

Производительность предприятия очень высока. Например, в 2008 году отремонтировано около 2100 вагонов, при том, что пропускная способность ремонтного тупика составляет 10 тысяч вагонов в год. Количество отремонтированных колесных пар – около 250 штук.

Кроме того, для сокращения простоя цистерн и танков-контейнеров осваивается отбор проб воздуха на содержание взрывоопасных компонентов мастерами ППС, проводится обучение токарей второй профессии дефектоскописта, чтоб освидетельствование колесных пар проводить своими силами.



СЕГОДНЯШНИЙ ДЕНЬ ПРЕДПРИЯТИЯ



Директор ППЖТ Николай Иванович Кушнер

Время движется вперед быстрее курьерского поезда. Кажется, недавно все было. Но с 1948 года, когда проложена первая узкоколейная дорога с песчаного карьера до кирзавода, много «песка утекло». Качественно изменился кадровый состав. Значительно поменялась техническая оснащенность. Помимо методического приобретения современных локомотивов, путеремонтной и путеочистительной техники, на предприятии построены, оборудованы и в современном стиле отремонтированы бытовые и производственные помещения. В кабинетах мерцают экраны компьютеров, в механической мастерской вертятся токарный, сверлильный, фрезерный и другие станки, в том числе станок для обточки колесных пар.

Сложная техника, ступень за ступенью меняющаяся на предприятии, привлекла в него персонал нового поколения. Сегодня все инженерно-технические работники, да и некоторые рабочие, имеют законченное высшее образование. Да иначе и нельзя. Диспетчерские службы, пункты налива продуктов, стрелочные посты и переезды оборудованы сложнейшей микропроцессорной

техникой. Кабинеты руководителей и служб компьютеризированы, в бытовых помещениях чистота, имеются все условия для санобработки, приема пищи и отдыха обслуживающего персонала.

Современная структура предприятия выглядит следующим образом: штатное расписание ООО «ППЖТ» на май месяц 2011 года составляет 452 человека. В управлении шесть отделов: планово-экономический, управления персоналом, договорной работы, грузовой и коммерческой работы, охраны труда и окружающей среды и материально-технического снабжения. Имеются службы главного механика, энергетика и бухгалтерия. В качестве составных частей и служб предприятие представляют 7 подразделений: локомотивное депо, путевое хозяйство, вагонное депо, промывочно-пропарочная станция, станция Южная, станция Заводская и Мелеузовское отделение.

Возглавляет ООО «ППЖТ» директор предприятия Николай Иванович Кушнер.

Техническую службу, в которую входят механическая и энергетическая службы, отдел промышленной безопасности и материально-



Руководители подразделений ППЖТ. Сидят: А.В. Шептунов, Д.В. Горбунов, Н.Н. Балянов, С.Ш. Мухамеджанов. Стоят: Р.Х. Ахметзянов, Р.З. Галимьянов, П.Ф. Кредышев, А.П. Коротков

технического снабжения, локомотивное депо, путевое хозяйство, вагонное депо и ППС, возглавляет технический директор Дмитрий Владимирович Горбунов. В его функции входит обеспечение технического содержания подвижного состава, путеремонтной и снегоуборочной техники, путевого хозяйства, для выполнения функциональных задач предприятием. А также развитие предприятия и перспективное строительство.

Контроль и содержание зданий, сооружений, работоспособность технологического и станочного оборудования обеспечивает главный механик.

Экономической службой, куда входят бухгалтерия, отдел управления персоналом и планово-экономический отдел, руководит директор по общим вопросам Олег Владимирович Дроздов.

Эксплуатационно-коммерческой службой, которую образуют станции Южная и Заводская, отдел грузовой и коммерческой работы и отдел договорной работы, руководит директор по эксплуатации Алексей Викторович Шептунов.

Подразделения, входящие в состав предприятия:

Локомотивное депо возглавляет А.В. Богданов, численный состав 91 работник.

Вагонным депо руководит Н.Н. Балянов, в нем списочный состав работников 84 человека.

На промывочно-пропарочной станции под руководством Р.Х. Ахметзянова работают 42 работника.

В путевом хозяйстве, которым руководит Р.З. Галимьянов, трудится 41 человек.

Станцией Южная руководит С.Ш. Мухамеджанов, в ней обслуживающего персонала 72 человека.

Станцию Заводская, где начальник станции П.Н. Дегтярев, тоже обслуживает штат в количестве 72 человек.

Мелеузовским кустом ООО «ППЖТ» управляет начальник отделения Павел Федорович Кредышев.

С 1 августа 2010 года ППЖТ – самостоятельное дочернее предприятие ОАО «Газпром нефтехим Салават». Слово «самостоятельное» в



**Директор по общим вопросам
О.В. Дроздов**



**Директор по эксплуатации
А.В. Шептунов**



**Технический директор
Д.В. Горбунов**

данном контексте более использовано для корпоративной этики. Вне сомнения, договорные и юридические взаимоотношения с материнской конторой существенно ограничивают дочернюю самостоятельность: возможно, 40–50 процентов она составит. Однако то, что произошло в августе прошлого года, заметно улучшило работу предприятия – проще стало, не связывают руки. То есть железнодорожники отдушину хорошую получили.

Переход осуществили после немалой предварительной проработки и подготовки. Для его смягчения была назначена команда из имеющего опыт перевода предприятий на самостоятельность Р.Н. Галкина и ставшей впоследствии главбухом В.И. Смирновой. Работа проведена на различных направлениях, в том числе и кадровая. Каждый работник собственноручно подписанным заявлением переоформлялся в новую структуру. Преимущество отдавали собственным работникам, вакансии заполнялись за счет вновь принятых. Конкурса как такового не затевали, но приоритет был у кандидатов с железнодорожными профессиями.

Переход прошел безболезненно. Как и прежде, день и ночь гудят гудки и дробно постукивают автосцепки вагонов. Начальники смен станций принимают заявки и выдают по громкоговорящей связи указания машинистам и составителям. Суется по маневровым путям тепловозы, сортируя вагоны и составляя их в поезда для отправки в дальний рейс. Днем и ночью ни на минуту не прекращается работа на железнодорожных станциях.

Что же предполагала самостоятельность и есть ли видимые результаты? Вспомним, безусловно, всем знакомые и уже значительно затертые слова: экономическая самостоятельность предполагает ответственность каждого члена коллектива за общие результаты труда, в то же время предполагает материальную заинтересованность за личные показатели. То есть изменили оплату труда – сколько заработаешь, столько получаешь. У всех служб резервы есть, разве если движенцев не хватает. Диспетчерская служба по оплате оказалась привязана к результатам труда.



**Главный механик
Р.В. Хамитов**



**Инженер-механик
З.А. Халиуллина**



**Инженер-энергетик
С.Л. Гердт**

УПРАВЛЕНИЕ

С целью рациональной организации трудовой деятельности коллектива, не отрывая глаз от голубых мониторов компьютеров, корпит целый отряд управленцев. Сегодня управление Предприятия промышленного железнодорожного транспорта занимает небольшое трехэтажное здание на аккуратной и довольно обширной площадке территории станции Южная. Расположенные в округе свежестроенные здания и ухоженные березовые аллеи с цветочными клумбами говорят о хозяйственной домовитости и привычке работников создавать уют собственными руками.

С 1 апреля 2010 года коллектив возглавляет опытный железнодорожник, директор предприятия Николай Иванович Кушнер. Николай Иванович для предприятия человек не новый. Он трудился в ЗАО «Нефтетранспорт» и курировал работу ППЖТ. Опыт и хватка хорошего хозяйственника приглянулись руководству ОАО «Салаватнефтеоргсинтез» и его пригласили на пост директора. В первые же месяцы знакомства с коллективом он выявил некоторые штатные перекосы. Сам он об этом эпизоде высказался так: *«Когда я пришел, готовили к сокращению 18 ра-*

ботников. Причем в основном предполагали вывести рабочих, но уволить не успели. Уже первый взгляд показал, что решение необоснованное, и я дал команду его отменить. Всех сокращаемых восстановили по рабочим местам. (кстати, этот акт очень положительно повлиял на укрепление его авторитета среди персонала предприятия – прим. автора).

Планирование всех видов работ тогда велось на уровне комбината. Средства на ремонт зданий и всего хозяйства надо было запрашивать и длительно согласовывать по многим отделам общества.

Посоветовавшись и просчитав свои потенциальные возможности, мы пришли к заключению: надо стать дочерним предприятием. Пришлось не сокращать, а кое-где увеличить штаты – бухгалтерию добавили, отдел охраны труда ввели. Сегодня все вопросы решаются на уровне ППЖТ: сами планируем, сами выполняем».

Деловито и, как показывает время, весьма успешно после последней реорганизации предприятием управляют высокообразованные руководители с отделами и службами.



Коллектив ПЭО. Слева направо: Е.С. Захарова, Д.Р. Шарипов, Е.В. Заплахова, Н.Г. Иванова

Технический директор Дмитрий Владимирович Горбунов. Директор по эксплуатации Алексей Викторович Шептунов, по общим вопросам Олег Владимирович Дроздов. Главный механик Руслан Винерович Хамитов, инженер-механик Зульфира Амировна Халиуллина, инженер-энергетик

Святослав Львович Гердт, ведущий специалист Екатерина Васильевна Стукалова. Делопроизводство ведет секретарь Елена Александровна Черничкина.

В отделах трудятся опытные и квалифицированные специалисты.

Планово-экономический отдел

Планово-экономический отдел предназначен для прогнозирования и экономического планирования, направленного на рациональную хозяйственную деятельность. В функции отдела входит разработка и утверждение проектов затрат и годовых планов предприятия, распределения их во времени и между подразделениями.

Фактическое планирование, как учет прибыли велось, на всем протяжении существования подразделения, хотя время постоянно меняет постулаты. Были периоды, когда экономисты складывали учет выполненной работы из тонно-километров перевезенного груза и штрафов за простой вагонов. В шестидесятые годы в штате отдела появляется претензионист З.Д. Данилова, которая занимается «выбиванием» долгов

за несвоевременный возврат вагонов. Затем появляется дополнительный прибыль за подготовку вагонов, ремонт дверей и перевозку грузов предприятиям-контрагентам. Спектр услуг год за годом расширяется и совершенствуется с учетом наибольшей выгоды их для предприятия. Определение и прогнозирование прибыли – прямая обязанность планового отдела, и исполнялась она в тесном кабинете с использованием примитивных калькуляторов.

С внедрением системы R/3 «САП» положение радикальным образом изменилось. Анализ и контроль производственно-хозяйственной деятельности ведется в режиме он-лайн на современных компьютерах, объединенных в систему R/3 «САП». И следят за экономическими показателями

телями четыре высокообразованных специалиста: начальник отдела Екатерина Валерьевна Заплахова; Наталья Геннадьевна Иванова – ведущий экономист; Екатерина Сергеевна Захарова и Денис Русланович Шарипов – экономисты.

Уход от жесткой плановой экономики значительно усложнил обязанности работников отдела. Традиционно труд коллектива предприятия был направлен на поддержание функционирования ОАО «Салаватнефтеоргсинтез». Раньше с головной конторой взаимоотношения складывались упрощенно. По факту прошлого года готовилась общая смета из суммы всех затрат: зарплата, налоги, ремонты. Делили общую сумму затрат на количество вывезенной продукции и получали себестоимость тонны перевезенного груза. Калькуляция согласовывалась с планово-экономическим отделом Общества и принималась за основу. В процессе работы по полученным фактическим показателям вносились коррективы. За пределы плановой сметы выходить было нельзя. Фактическая себестоимость вычислялась приведенной методикой по факту общих затрат. Если где-то экономили, сводили баланс с ОАО «Салаватнефтеоргсинтез». Некая доля прибыли у предприятия образовывалась, это происходило за счет услуг сторонним организациям и железной дороге МПС.

Время многое изменило. Наряду с традиционным обслуживанием головного предприятия

появились внешние контрагенты. Если расчеты с объединением производятся по нулевой рентабельности и прибытка от него предприятие не получает, то расчет за выполненные работы с внешними заказчиками закладывается и производится с 30-процентной рентабельностью. Калькуляция сметы затрат на услуги учитывает расходы на текущие и капитальные ремонты зданий, содержание путевого хозяйства, ремонт подвижного состава, текущие расходы. Ремонт зданий и сооружений проводится по утвержденным графикам, в особых случаях согласно комиссиям отбраковок. Средства на эти цели выделяются либо по статье капитального ремонта, либо по сметам ДКС, если это подходит под статьи реконструкции.

Сегодня, с обретением самостоятельности, вывоз продукции при обслуживании заводов и подразделений объединения осуществляется на договорных отношениях. Прибыль, или рентабельность, предприятию при этом не планируется, но в смету себестоимости закладываются все внутренние расходы.

В условиях рыночной экономики главная задача отдела – грамотно планировать, четко отслеживать фактическую себестоимость по времени, чтобы не допустить превышения затрат в стоимости перевозок продукции.

Отдел по управлению персоналом

Отделом по управлению персоналом на основании новых веяний именуется участок, совместивший два бывших направления: кадровый сектор и отдел по труду.

Собственный инспектор кадровой службы в железнодорожном цехе появился после выделения из КЖАТ в 1961 году. Если театр начинается с вешалки, то предприятие для работника начинается с отдела кадров. Переступив порог заведения, будущий работник первым делом обратит внимание на то, кто и как его встретит. Совсем недаром многие из старожилов и ветеранов города чаще всего вспоминают сотрудников отдела кадров, принимавших их на работу. В числе первых инспекторов, которые принимали на работу железнодорожников, трудились Фомина, Мария Георгиевна Кабирова, Мария Фоминична Калиничева, Римма Шакировна Мифтахова, Эльвира Ильясова, Роза Назиповна Япарова.

Кроме основной обязанности приема и увольнения, инспектор по кадрам в те годы имел



Коллектив ОУП.

Слева направо: Е.П. Бокова, Н.В. Костенко, Р.Н. Япарова, В.В. Мухамеджанова

массу сопутствующих функциональных обязанностей. На их плечах лежала организация обучения в ШРМ, повышение квалификации работников, организация социалистического соревнования и постановка на учет военнообязанных работников.

С декабря 2008 года создано кадровое бюро.

Отдел труда и заработной платы также занимался близким каждому сотруднику предприятия делом: расчет и начисление заработной платы, изучение использования рабочего времени, совершенствование и внедрение новых форм и методов оплаты труда.

Сегодня функции приема и увольнения объединили с начислением заработной платы и слили в единый центр – отдел работы с персоналом.

После объединения вновь принятых работников встретят четыре высококвалифицированных специалиста: Валентина Владимировна Мухамеджанова – начальник ОУП; Роза Назиповна Япарова – ведущий специалист по персоналу; Наталья Венеровна Костенко – ведущий экономист; Елена Павловна Бокова – экономист по труду.

Анализировать прирост численности кадрового состава мы не беремся, лишь сравним начальную и сегодняшнюю цифры: 1952 год – 236 человек с автомобилистами и 2011 год – 452 человека без автотранспортников. Обслуживают работники тысячи единиц разнообразной техники подвижного состава, десятки производственных объектов и полторы сотни километров путей.

Учет выполненной работы и расчет заработной платы проводится в системе R/3 «САП». На смену калькуляторам пришла высокоорганизованная микропроцессорная техника. Безусловно, ремонт и зарплата, весь затратный механизм стали прозрачны «как на ладони» в любой момент и по любой профессии.

Оплата за произведенную работу, как и в любых других подразделениях, складывается из тарифных ставок, окладов и премиальных выплат. Однако с переходом на самостоятельность зависимость оплаты труда от его результатов стала заметнее, ибо уменьшилась доля накладных расходов в себестоимости. Эту разницу особо явно почувствовали работники промывочно-пропарочной станции.

В задачи кадровой службы входит не только обязанность технически оформить работника. Ее функции гораздо шире и постоянно менялись во временных рамках. В 50–60-е годы основным бичом промышленных предприятий было низ-

кое образование и отсутствие профессиональной подготовки.

Постепенно с общим ростом образования и квалификации приоритет сменился на сферу медицинского обеспечения сотрудников и их семей. Головная компания уделяет первостепенное внимание созданию максимально комфортных условий для работников, обеспечению их комплексом социальных гарантий, льгот и компенсаций. И культура производства на предприятии на высочайшем уровне. Разумеется, это направление приоритетно для всех подразделений.

Сам по себе отдел работы с персоналом предприятия ООО «ППЖТ» невелик, но круг обязанностей довольно широк. Важнейшие из них – «Программа адаптации новых работников», «Положение об организации оздоровления и отдыха работников и их детей», «Положение о юбилейных датах», «Положение о порядке оказания единовременной материальной помощи работникам» и др. Особенно любят железнодорожники детей. Совсем недавно они организовали им туристическую поездку в Уфу.

До недавнего времени важной социальной гарантией являлось обеспечение работников медицинским обслуживанием. Заключались договоры об обязательном медицинском страховании граждан с Уфимским филиалом ОАО «Страховая компания «СОГАЗ-Мед» и дополнительном медицинском страховании граждан с Уфимским филиалом ОАО «СОГАЗ».

Между администрацией и работниками предприятия периодически заключается коллективный договор, регулирующий трудовые отношения и гарантирующий социальную защищенность работников. Кадровая служба обеспечивает работников коллектива путевками в оздоровительные учреждения.

Компания создает все необходимые условия для реализации возможностей сотрудников. Действует программа об образовании, о производственном обучении и наставничестве.

В рамках реализации корпоративной кадровой политики и мотивации к повышению квалификации и развитию персонала действует «Положение о кадровом резерве».

Вот такими новыми хлопотами, обусловленными веяниями времени, занимаются специалисты отдела работы с персоналом, цель которой стара как мир: снижение текучести и повышение квалификации. Как результат всесторонней заботы о здоровье и быте семей сотрудников значительно возросла их квалификация.



Сотрудники отдела охраны труда

Отдел охраны труда

Правильнее этот отдел имеет чрезвычайно длинное наименование. С некоторых пор он называется «Отдел промышленной безопасности, охраны труда и окружающей среды». Он зарождался, его сокращали. Но случались аварии, иногда с человеческими жертвами, и отдел вновь организовывали.

Столь же не короток перечень функциональных обязанностей отдела. То есть он занимается предупреждением производственного травматизма и профессиональной заболеваемости работников, предупреждением аварий, инцидентов, негативного воздействия на окружающую среду и транспортных происшествий, а также анализом и разбором их причин. Говоря языком простого обывателя, в одном лице совмещены функции охраны труда, безопасности движения и экологической службы.



Слева направо: Р.Р. Тагирова, С.М. Сухоруков, О.Р. Кудрявцева, Н.А. Крапчина

В отделе под руководством Ольги Ришатовны Кудрявцевой сегодня трудятся инженер охраны труда Сергей Михайлович Сухоруков и инженер охраны окружающей среды Резеда Рашитовна Тагирова, а также Наталья Анатольевна Крапчина – ревизор по безопасности движения.

Бесспорно, функции специалистов охраны труда полностью соответствуют правилам головного предприятия. Специалисты отдела плотно сотрудничают с органами государственного надзора и контроля за соблюдением требований охраны труда, промышленной и экологической безопасности.

Эксплуатация железнодорожного транспорта контролируется на основании «Правил...» МПС. Длительное время ревизором по безопасности движения и охране труда трудились М.Г. Кабирова и А.М. Муралева. С неуклонным развитием хозяйства и вводом промывочно-пропарочной станции в штат ввели дополнительную должность ведущего инженера по охране

труда. На этом месте трудились И.Б. Сабаева и В.З. Кантюков.

Из определения следует, что задачами специалистов являются: своевременное выявление и устранение нарушения правил и норм при выполнении работ, экологической безопасности и охраны здоровья работников. Он же контролирует состояние производственной санитарии при эксплуатации зданий, сооружений, железнодорожного транспорта и механизмов, оборудования, осуществления производственных процессов, а также применяемых в производстве инструментов, сырья, средств индивидуальной защиты и материалов.

Именно этот отдел в установленном порядке организует обучение и инструктаж по промышленной безопасности, охране труда, «Правилам безопасности движения промышленного железнодорожного транспорта», стажировку и проверку знаний. Он же с некоторых пор следит за соблюдением санитарных норм и снижением негативного воздействия на окружающую среду.

Бухгалтерия

Бухгалтерия – это упорядоченная система сбора, регистрации и обобщения информации в денежном выражении. То есть, это малоизвестные простому обывателю термины: дебит – кредит, актив-пассив. Объектами бухгалтерского учета являются имущество, подвижной состав, обязательства и хозяйственные операции, осуществляемые предприятием в процессе его деятельности.

В штате железнодорожников бухгалтерия упоминается еще в первом приказе о создании КЖАТ. Но при социалистическом хозяйствовании и наличии централизованной бухгалтерии комбината ее функции, бесспорно, были невелики. Кстати, и необходимость ее вызывалась лишь наличием связей с большим числом сторонних организаций. Учет вел единственный бухгалтер в штате планово-экономического отдела. К середине шестидесятых ввели должность главного бухгалтера, которую длительное время занимал старейший работник Афанасий Васильевич Крюков. Человек старой закалки, весьма щепетильный и добросовестный, он укоренил строгий порядок в вопросах учета и отчетности. После него в отделе работали Калеватова и Р.Ш. Рахимов.

Главбух объединения А.К. Родионова в конце семидесятых годов провела централизацию бухгалтерской службы. Но железнодорожники лишь небольшой промежуток времени оставались без собственной бухгалтерии. Они смогли возратить службу.

К созданию полновесного отдела вернулись в 90-е годы. Этому способствовали два фактора: экономическая самостоятельность в виде арендной формы хозяйствования и то, что в 90-е годы расчеты за оказанные услуги производились не в безналичном или наличном порядке, а посредством цепи взаимозачетов, что усложняло бухгалтерский учет дебиторской и кредиторской задолженности в несколько раз.

В 1991 году бухгалтерию выделили в отдельную службу и приняли дополнительно двух бухгалтеров.

Главбухом становится Лидия Наумовна Сафронова.

В это время зарождаются ростки платы за услуги сторонним организациям и железной дороге МПС за ремонт и подготовку вагонов.

В 1994 году внедрен автоматизированный метод бухгалтерского учета, расчета заработной

платы, а впоследствии материальных запасов и услуг сторонним организациям.

Текущая отчетность шла своим чередом: по итогам хозяйственной деятельности квартала или года составлялась сводная отчетность, которая передавалась в головную бухгалтерию ОАО «СНОС».

В процессе подготовки к выделению в отдельное предприятие с 16 марта 2010 года проведены крупные подготовительные мероприятия. Для более мягкого перехода привлекли имеющего опыт создания самостоятельных предприятий Р.Н. Галкина. Некоторое время он руководил двумя предприятиями: ООО «ПАТиМ» и ООО «ППЖТ». Работа проведена большая по перерасчету плат работникам внутри коллектива и подчистке налоговых задолженностей предыдущих лет. Затем начинается оказание транспортных услуг вновь созданным предприятием по агентским договорам.

С 1 августа 2010 года в состав ООО «ППЖТ» переданы все основные средства и подвижной транспорт. Соответственно передаются функции бухгалтерской отчетности предприятия.

Формируется новый штат бухгалтерии из пяти специалистов, который возглавила Валентина Ивановна Смирнова – главный бухгалтер; Наталья Ивановна Педаш – бухгалтер; Валентина Александровна Галева – ведущий бухгалтер, Ольга Андреевна Герасимова и Татьяна Ивановна Шарифутдинова – бухгалтеры. Все грамотные специалисты, имеющие опыт работы на предприятии и в бухгалтерском учете.

Для решения задач эффективного управления, повышения качества услуг и оптимизации



Коллектив бухгалтерии. Слева направо: Н.И. Педаш, В.И. Смирнова, В.А. Галева.

перевозок на предприятии приступили к внедрению единой информационной системы. Выбор пал в пользу технологической платформы «1С Предприятие 8» и прикладных решений «1С Управление производственным предприятием 8».

Единая информационная система позволила сделать бизнес-процессы более прозрачными для руководства, вести точное планирование бизнеса, избегать перегрузок или простоев и, следовательно, финансовых потерь. Она позволила сократить спорные ситуации во взаиморасчетах с заказчиками перевозок. Весь комплекс внедренных мероприятий, высокоавтоматизированный учет и контроль делают предприятие конкурентоспособным в развивающемся бизнесе перевозок и транспортных услуг.

Отдел договорной работы

Отдел договорной работы получил наиболее широкие функции при рыночных отношениях. Ранее он существовал в более узком своем назначении и назывался коммерческим отделом. Под руководством начальника отдела Л.М. Ешиной экономисты А. И. Кредышева, Т.Н. Зайцева на основании перевозочных тарифов обсчитывали стоимость подачи и уборки вагонов от станций примыкания Салават и Аллагуват до технологического цеха или контрагента и обратно. Обсчитывали простой вагонов под грузовыми и техническими операциями, статнагрузку

на вагон. Экономист В.И. Беланова учитывала простой вагонов у грузополучателей за пределами предприятия.

Сегодня отдел возглавляет Вячеслав Александрович Матвеев. Татьяна Николаевна Зайцева – ведущий экономист; Олеся Евгеньевна Иващенко, Юлия Сергеевна Демешева, Диана Геннадьевна Юрченко, Мария Вячеславовна Балабаева – экономисты.

Отдел договорной работы в дополнение к ранее приведенным обязанностям налаживает связи с заказчиками, осуществляет при-



Сотрудники ДО. Слева направо: Ю.С. Демешева, Т.Н. Зайцева, М.В. Балабаева, В.А. Матвеев, О.Е. Иващенко, Д.Г. Юрченко

ем заявок, распределяет подвижной состав согласно запросам клиента, с учетом вида и рода перевозимого груза, максимального использования грузоподъемности и обеспечения сохранности груза. Его специалисты занимаются разработкой и внедрением новых форм эффективной организации транспортных перевозок с соблюдением безопасности дорожного движения.

Кроме основной грузоперевозочной деятельности, отдел оформляет договоры об обязательном медицинском страховании граждан с Уфимским филиалом ОАО «Страховая компания «СОГАЗ-Мед» и дополнительном медицинском страховании граждан с Уфимским филиалом ОАО «СОГАЗ», с лечебно-профилактическими учреждениями и пунктами профессиональной подготовки сотрудников.

Отдел грузовой и коммерческой работы

Отдел состоит из 14 специалистов и руководит им Анатолий Петрович Коротков. Н.Т. Шелева, П.Б. Ракитин, Н.П. Маркевич, С.В. Суркин, А.Н. Угланов – начальники смен. А.Ш. Махмутова, О.Н. Бережнева, В.А. Лактионова, Е.А. Подшивалова, И.Ю. Антонова – диспетчеры по регулированию вагонного парка, А.А. Васина, О.М. Юдина – инженеры и специалист Э.Р. Мартинцова.

На заре основания предприятия основные функции этого отдела выполняли службы движения и коммерческой работы. В свое время их возглавляли ранее знакомые Н.Л. Калиман и М.П. Каширин и другие.

В новом лице отдел служит для оперативного управления сменным персоналом предприятия и своевременного выполнения суточных и

оперативных заявок на отгрузку готовой продукции. В его же функции входит обеспечение диспетчерского контроля по дислокации подвижного состава, контроль использования подвижного состава, сокращение норм простоя вагонов.

Штат отдела состоит из следующих рабочих мест и специалистов: 5 начальников смен, 5 диспетчеров по регулированию вагонного парка и 3 инженеров.

Кроме того, персонал занимается учетом движения и простоя вагонов на путях ППЖТ, организацией и контролем маневровых работ, подачей подвижного состава на сливноналивные эстакады и фронты погрузки-выгрузки, только организацией отправления груженых и порожних вагонов с соответствующим комплектом документов на станции Салават и Аллагуват, слежением за дислокацией и подходами порожних вагонов, вагонов с сырьем и готовой продукцией Общества.

Они же проводят анализ и контролируют эффективность использования подвижного состава.



**Начальник отдела грузовой
и коммерческой работы
А.П. Коротков**

Отдел материально-технического снабжения

В отдел входят: Игорь Михайлович Сергеев – начальник отдела; Елена Анатольевна Хохрякова – экономист; Светлана Сергеевна Чепелева – экономист.

Отдел материально-технического снабжения создан в целях обеспечения подразделений материальными ресурсами для своевременного качественного ремонта и бесперебойной работы подвижного состава, грузоподъемного транспорта и прочих механизмов. Находится в подчинении технического директора.

Снабжением многие годы занимался Н.И. Рябцев, у которого помощником был С.И. Борисов. После Николая Ивановича некоторое время работал Б. Потешкин с помощником М. Кондрашовым, а позднее – бывший машинист И.А. Кобельков.

В задачи отдела снабжения сегодня входит не только обеспечение качественными запчастями и материалами, также изучение оперативной маркетинговой информации и рекламных материалов о предложениях предприятий оптовой торговли и заготовительных организаций, с целью выявления возможности приобретения запасных частей и материалов.



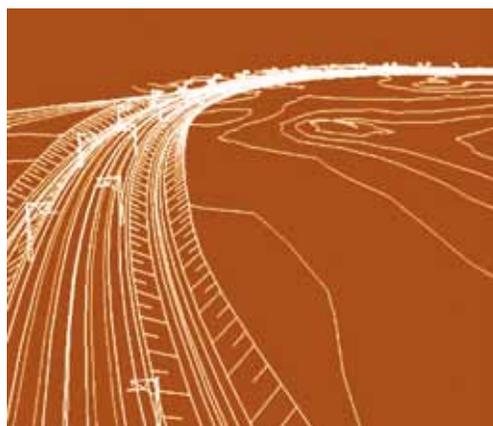
Е.А. Хохрякова и С.С. Чепелева

Подготовка и заключение договоров, согласование условий и сроков на обеспечение материальными средствами. Анализ возможностей и целесообразности установления прямых долгосрочных договоров по поставкам.

Доставка, приемка материально-технических ресурсов в соответствии со сроками, определенными договорами, и оформление документов для оприходования их на склад. Проведение входного контроля качества, количества, комплектности узлов и агрегатов и их хранение на складах.

Отдел материально-технического снабжения состоит из 3 человек. На складе запчастей заведующей складом трудится кладовщик А.А. Алексеева.

ЕСТЬ ЛИ ПЕРСПЕКТИВЫ НА ЗАВТРА?



Весело гудят гудки тепловозов, залиристо вторят им свистки составителей, по станционным путям разбегаются вдаль хвосты железнодорожных составов – бурлит жизнь, кипит... Но какой она будет завтра? Есть ли у железнодорожников перспективы на будущее?

На этом месте мы попросим прокомментировать хозяйственную деятельность коллектива его нынешнего директора – Николая Ивановича Кушнера.

«Ранее 300 тысяч тонн продукции НПЗ отгружали чуть не героическими усилиями, помнится, даже генеральный директор руку жал.

В марте 2011 года отгрузили продукции НПЗ 333 тысячи, а в апреле 359 тысяч тонн. Появилась цифра в 365 тысяч тонн, и никто этого рекорда не заметил. Теперь 350 тысяч грузим стабильно. Убрали с обслуживания один локомотив, теперь 5 с половиной локомотивов работают.

Я доволен работой трудового коллектива, который у нас остался в прежнем составе. Здесь каждый специалист и рабочий знает свое дело, и в общем результате есть вклад каждого. У нас много интересных проектов. С переходом на но-

вую форму хозяйствования изменились условия по содержанию основных средств.

Во-первых, все вагоны, которые переданы в аренду ЗАО «Нефтетранспорт», ремонтируются за счет арендатора, то есть ЗАО «Нефтетранспорт».

Что касается остального подвижного состава, локомотивы, путеремонтная и снегоуборочная техника, их содержание легло на плечи ППЖТ. Ремонт вспомогательных объектов и зданий ППЖТ в договоре с ОАО «Газпром нефтехим Салават» не указан, но практически добиться от материнской конторы системного ремонта по графику невозможно. Чтобы как-то поддерживать состояние зданий, те, которые нужно привести в порядок, вложили в себестоимость отгрузки. Таким образом зарабатываются средства на ремонт и содержание зданий.

На развитие предприятия деньги в сумме 60 миллионов все-таки запланировали целенаправленно. Перспективным строительством занимается материнское предприятие. Там создали специальный офис развития железнодорожного хозяйства, приняли ГИП. Проектировщики при-

ступили к работе по реконструкции с учетом приведенной суммы. Запланирована реконструкция станций Заводская и Южная. Планируется дальнейшее развитие путевого хозяйства: новая полуторка, два дополнительных пути, новая вытяжка и выход на 11-й путь ППС Аллагуват.

По ППС в этом году тоже предполагается к выполнению большой объем работ. Тоже создали офис, есть ГИП. Но если без станции совсем худо, ППС можно отложить на следующий год. В настоящее время на старой пропарочной станции проводится капитальный ремонт, установлены две маневровые лебедки, и она сможет готовить по 40 вагонов в сутки спокойно. Между площадкой «Е» и длинными путями станции Заводская готовится новый проект прокладки путей. Место согласовали, лесопосадку стараемся сохранить.

Обновляется техника. Буквально накануне нашего разговора прошла 50-процентная предоплата за новую шпалоукладочную машину, которую предприятие покупает чисто за свой счет. Представитель предприятия Д.В. Горбунов уже ознакомился с ее характеристикой. Машина не капризная, проста в эксплуатации, а производительности 60 шпал в час вполне достаточно для нашего хозяйства.

Обновляем бывшую в эксплуатации путеремонтную технику. Станции поднялись в престиже, «по поверхности стали ходить». В развитии станции Южная сдерживающих факторов нет. По станции Заводская сдерживала темпы работ несогласованность с МПС. Вынуждены взять на себя большую часть отгрузки продукции НПЗ. При необходимости, если НПЗ начнет работать на полную мощь, готовы вывезти 350–370 тысяч тонн. Работники пропарочной станции в новых условиях стимулирования оплаты труда работают успешно, вышли на три разборки в смену.

Создаем совместные сквозные бригады, и Аллагуват по ходу формирует поезда, и наша станция. Ранее, как в коллективе шутили, было «месиво»: и «больные» и ожидающие погрузки и груженные вагоны стояли на одних путях. При нормальной организации маневровых работ в сменах путей хватает.

Раньше все руководители «сидели под Аллагуватом». Мы этот перекося авторитетов поправили. Усиленно бьемся за четкую работу локомотивных бригад. Раньше начальник смены жаловался: «7 тепловозов не хватает!» А мы еще один

убрали – и вот резонанс – стало хватать. Сейчас работает «пять с половиной».

Почему с «половиной»? Подходы сырья бывают залповые, ритмичности нет. 200 вагонов сырья в сутки придут, из них 108 легкой фракции. Это огромные грузопотоки, и раньше сливали 108 вагонов за 16 часов. Ныне сливают за 8 часов. Сама жизнь заставила посмотреть на себя по-иному. Признаться, предприятие не только сменило название. ОАО «Газпром» – контора с мировыми требованиями. Завод это понял, и немедленно облагородили сливное хозяйство. На сливе цистерн с легкой фракцией установили насос. Со станцией Аллагуват стали взаимодействовать более четко. Доводилось, газового конденсата даже 110 вагонов в сутки сливали.

Несколько слов о нашумевшем контейнерном проекте 2005 года. Контейнерное депо работает в составе ЗАО «Нефтетранспорт». ЗАО «Нефтетранспорт» взяло на баланс фиксированное количество платформ под наличие контейнеров. Большая площадка временно не используется. Работают через малую площадку, большая в резерве. «Мономер» дает примерно 30 тысяч тонн, из них в контейнерах до 50 процентов уходит. Точнее, 10–12 тысяч идет в контейнерах в направлении Китай и Финляндия. Но контейнерных поездов больше не было. Как отправили 5 поездов в 2005–2006 годах, больше не формировали. Формирование отвлекает много маневровых средств и занимает массу времени.

Маршрутизацию на Кавказ, на Николаев делает Аллагуват, Салават не делает. Могли бы не упускать дополнительную прибыль – отгрузка от предприятия в большинстве своем ведется в одних направлениях: «дизелька» идет по 50–60 вагонов в Прибалтику, мазут – на Кавказ, Николаев. Немалую прибавку за маршрутизацию могли бы доплачивать персоналу. Ранее было разработанное положение, где все расписано, но станция Салават спустила это начинание на тормозах».

Многое таится в замыслах и планах руководителя предприятия. Но Николай Иванович Кушнер приступает к оперативному совещанию. Оперативка, в соответствии с требованиями времени – селекторная, штаб планирует отгрузку на завтра.

Жизнь продолжается.

Завершая рассказ о любом предприятии, принято подтверждать динамику его развития

цифрами. Не будем нарушать традиции и приведем несколько цифр из отчетных показателей ППЖТ. Бывает, что цифры лучше всяких слов говорят о его росте и значении. К сожалению, производственные показатели периода становления и развития автору проанализировать не удалось, но, думается, они на порядок уступят приведенным ниже.

Грузоперевозки грузов в тоннах в 1995 году составляли 1598 тысяч тонн, в 2010 году они выросли до 5038 тысяч тонн, то есть за последние пятнадцать лет они увеличились в три раза. Есть еще один отрадный факт в динамике фактических грузоперевозок – их график с годами неуклонно поднимается в сторону роста.

Грузооборот в тысячах тонно-километров в 1995 году составлял 10901, в том же 2010 году

он составляет 21006 тысяч тонно-километров, то есть рост в два раза.

Это основные показатели работы железнодорожных структур, потому не будем утруждать читателя другими цифрами. Деятельность предприятия напрямую связана с работой головного общества ОАО «Газпром нефтехим Салават». Оно активно развивается – строятся установки ЭЛОУ АВТ-6 и производство гранулированного карбамида. Их пуск позволит увеличить выпуск готовой продукции, значит, объемы перевозок возрастут, и коллектив смотрит в будущее с уверенностью.

Численность работающих тоже увеличилась: в 1995 году была 370 человек, в 2010 она доведена до 412 человек.

Предприятие продолжает развиваться технически и организационно.

ПОСЛЕСЛОВИЕ

Завершился наш очерк. Прочитав его, мы как бы вновь возвратились на 60 лет назад. Автор поставил точку, но тут жизнь подкинула новый подарок железнодорожникам комбината. С 1 июля 2011 года в состав ООО «ППЖТ» вошла железнодорожная станция ОАО «Мелеузовские минеральные удобрения». Это предприятие с достаточно изношенными подвижным составом и основными фондами, но коллектив предприятия промышленного железнодорожного транспорта полон оптимизма. Он, вне сомнения, закроет там все проблемные места.

Уважаемый читатель! Не спешите закрыть книгу. Давайте еще раз проедем весь 150-километровый путь по времени и собственной памяти. Для этого садимся в кабину узкоколейного паровозика. Отжимаем ручку реверса – и покатили по узкоколейке от Ромодановского карьера до кирзавода. Что мы увидели на этом коротком пути? Кругом простирается необъятное поле, колосится пшеница и кое-где кучками теснятся палатки.

Пересев на «Петушок» («9П»), дадим гудок и проползем с думпкаротом от гравийного карьера до станции Восточная. На «овечке» – «Од» или «Ов» доведем состав из десятка думпкаров до ЖБЗ и, перецепив думпкары на состав, грузен-

ный железобетонными блоками, отвезем его по пути № 21 на строящиеся объекты газового завода первого производства.

Пейзаж за окошком паровоза уже имеет далеко не сельский, а глубоко индустриальный вид. Выросли на месте полей белоснежные бараки, по разбитым колесными колеями улицам катятся грузовики и конные повозки, стоят строительные леса вокруг промышленных объектов СМЗ и ТЭЦ.

На паровозе «Щ» – «щука» подвозим к станции Южная колонну ректификации, выгружаем ее у второго поста и мчимся за углем для ТЭЦ. Теперь с высоты отметки 179,5 метра на промплощадке ясно проглядываются аккуратные домики первых кварталов города Салавата. Выросли здания объектов на втором производстве и тянутся вверх этажерки нефтеперерабатывающих установок.

Двадцать лет спустя. Переучившись на право управления тепловозом, мы смело пересеживаемся на тепловоз серии «ТЭМ-2» и вывозим по 21-му пути вагоны-цистерны с продукцией нефтехимии до станции Заводская. Сегодня с отметки промплощадки города уже не разглядеть. Вокруг стоят леса этажерок и парят сотни установок получения минеральных удобрений, продуктов нефтепереработки, химии и нефтехимии.



Сформировав полновесный состав в 1800 тонн, отведем его на станцию Салават. Там не задерживаемся, нужно спешить обратно, тепловоз ждут готовые к сцепке вагоны с карбамидом, полистиролом, полиэтиленом, МЭК, гликолями и бензином.

И так год за годом. Менялась техническая оснащённость, менялись машинисты в кабинах локомотивов, менялись стрелочницы и приемосдатчики, наконец, менялась продукция и прокладывались новые пути. Отстроены новые объекты и отлажен быт. Меняло название структурное подразделение, катаясь по времени как по стальным рельсам. Менялись руководители и взаимоотношения работодателя и работника.

Все менялось – лишь осталась неизменной любовь к своей профессии, добросердечность

отношений и уважение к коллегам по труду. Остались воспоминания о трудных километрах подъемов, о призывных гудках на стрелочных переводах и железнодорожных переездах, осталась в памяти живая работа с общением сотен людей и твердая уверенность в полезности своего труда.

Да, именно уверенность в полезности труда для города, комбината, потомков и общества вселяла в души железнодорожников ту уверенность в себе, ту твердость в походке, о которой с гордостью говорил Иван Павлович Титарев: « Это идет железная дорога!»

Счастливого пути вам, железнодорожники! И пускай всегда сопутствует только зеленый свет светофора на вашем нелегком пути!

Об авторе



Петр Алексеевич Журавлев родился в 1947 году в деревне Покровка Аургазинского района. Инженер-технолог, кадровый нефтехимик, ветеран предприятия ОАО «Салаватнефтеоргсинтез». Литературной деятельностью занялся в зрелом возрасте, однако за десять лет, на средства предприятия и за свой счет, издал более десятка книг. Пробует себя во всех жанрах: очерки по истории предприятия, рассказы, повести, стихотворения. Тема произведений – хорошо знакомая автору производственная тематика, городские мотивы. Некоторые произведения публиковались в журнале «Бельские просторы» и городской периодической прессе.

Сегодня Петр Алексеевич Журавлев – пенсионер, возглавляет городскую литературную группу «Возрождение».



Содержание

Предисловие	5	Погрузка и грузчики	87
Кратко по историческим вехам ООО «ППЖТ»	7	Экипировка подвижного состава	88
Предварение		Паровозо-вагонное депо	90
Строительство железной дороги к Ишимбаю	9	Реконструкция паровозо-вагонного депо	92
Предыстория возникновения города	11	Особенности и капризы паровозов и тепловозов	94
Организаторы и организация строительства	13	Станция Заводская	97
Выбор форм существования		Закат станции Восточная	101
Начало стального пути	18	Ленинский субботник	102
Главная контора железнодорожных перевозок	20	Эпоха тепловоза	104
Основание восточной сети	21	Станция Южная развивается	107
Зарождение комбинатского направления	23	Реактивная сушка вагонов	108
Первопроходцы	28	Ремонт дверей и маркировка	111
КЖАТ, или в одной семье с автомобилем	31	ЛВЖ как пример борьбы с простоями вагонов	113
Станция Южная	35	Первая очередь промывочно-пропарочной станции	115
Станция Восточная	39	Служба пути	118
КЖАТ во второй половине 50-х годов «Это касается всех»	41	Служба движения	123
Трамвайный цех	44	Формирование маршрутов	127
Первый юбилей трамвайщиков	45	Предприятие «ППЖТ»	
КЖАТ на закате	48	Крутые перемены восьмидесятых	129
Тем временем в городе	49	Перестройка	131
Как завершали строительство депо	51	<i>От каждого из нас</i>	132
ЖДЦ комбината №18	55	<i>Зигзаги хозрасчета</i>	133
Первые руководители	59	<i>Локомотив в отставке</i>	134
<i>Василий Гаврилович Чумаков</i>	61	В новом лице, или 90-е годы	135
<i>Воспоминания Титарева</i>	62	Вторая очередь промывочно-пропарочной станции	141
<i>Николай Леонтьевич Калиман</i>	63	Продиктовано временем	144
<i>Гаврил Григорьевич Алексеев</i>	64	О профсоюзе и общественной работе	147
<i>Петр Тимофеевич Коротков</i>	5	Уважение к ветеранам труда и Великой Отечественной войны	152
<i>Александр Алексеевич Малышев</i>	66	Наши орденосцы и передовики производства	154
Шестидесятые годы	67	Вагоноремонтное хозяйство сегодня	156
Перевод паровозов на мазутное топливо	69	Сегодняшний день предприятия	160
Мы работали вместе	70	Управление	
Курс на дизельную тягу	71	<i>Планово-экономический отдел</i>	164
Сага о паровозе	72	<i>Отдел по управлению персоналом</i>	165
История паровоза	73	<i>Отдел охраны труда</i>	167
Машинист	73	<i>Бухгалтерия</i>	168
Родственные подразделения	77	<i>Отдел договорной работы</i>	169
<i>Специализированная служба стекольного завода</i>	77	<i>Отдел грузовой и коммерческой работы</i>	170
<i>Транспорт СМЗ</i>	78	<i>Отдел материально-технического снабжения</i>	171
<i>Топливо-транспортный цех старой ТЭЦ</i>	78	Есть ли перспективы на завтра?	172
<i>Зоны разграничений</i>	79	Послесловие	174
Революционные семидесятые	80		
Воспоминания Л.И. Лернера	82		
Вагонный парк	84		