

Из истории локомотивного депо Старый Оскол

Историческое повествование по материалам книги
В.А. Котенёвой от «Кукушки до электровоза»



Муниципальное бюджетное дошкольное образовательное учреждение
детский сад №123 «Тополёк» Старооскольского городского округа

У истоков



- * О необходимости строительства железной дороги в Старом Осколе издавна говорили все прогрессивно мыслящие люди еще в 19 веке. В городской думе несколько раз (в 1886, 188 и в 1890 годах) поднимался вопрос о проведении Елецко - Донбасской железной дороги через Старый Оскол.
- * В 1893 году поступило новое предложение: проложить железнодорожную ветку от Старого Оскола до станции Солнцево. В апреле 1896 года начались работы, 1 октября 1897 года прошел первый поезд.

Кто были эти люди?



- * Непосредственное руководство строительством Московско – Донбасской да и в целом Юго-Восточной железной дорогой осуществлял главный инженер, инженер – капитан М.А. Данилов, инспектор строительной работы инженер-подполковник В.И. Кисловский. Архитекторами дороги были Артомовский и Гриневский.

Пионеры паровозного депо



Первый ряд

Лежит – Заплатин

1. Юрканов – слесарь

2. Егоров Илья – котельщик

4. Юрканов Владимир – токарь

6. Сушков Николай – бригадир

Второй ряд

2. Селезнёв Михаил – слесарь

3. Палозов Михаил – бригадир

4. Ткачёв – зав. котловой

5. Мухин – зам. начальника

6. Чертовцов – начальник депо

7. Голумбиевский С. А. –

дежурный по депо

9. Заллатский – слесарь

10. Панков Иван – котельщик

11. Новицкий Яков –

машинист

Третий ряд

2. Грабалин – табельщик

3. Потапов Иван – слесарь

6. Рацинский Василий – машинист

7. Матосов Константин – токарь

8. Никитин Ефим –

старший табельщик

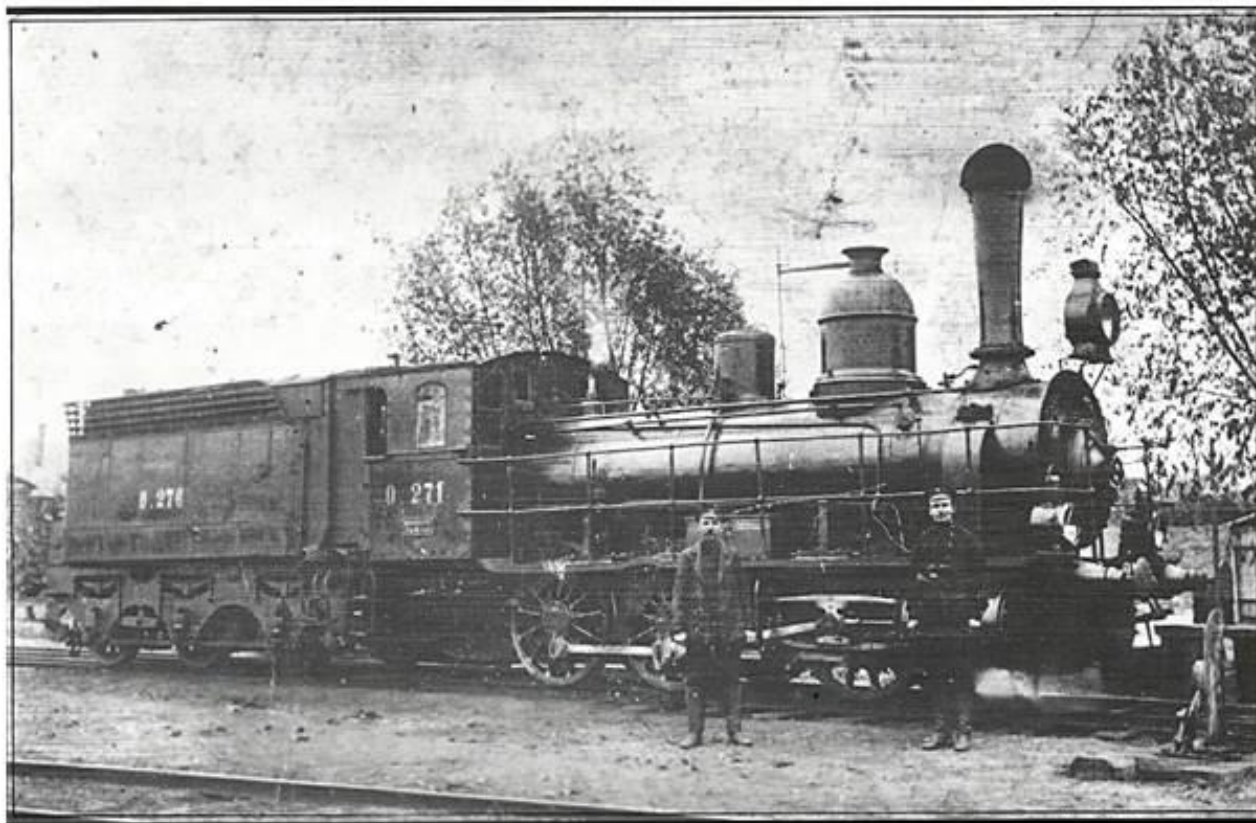
9. Будучкин Иван – токарь

10. Тельков Григорий – машинист

- * К 30 августа 1897 года все работы по сооружению линии и коренного депо на 9 паровозов с мастерскими для среднего ремонта на ст. Старый Оскол были практически завершены.

Депо Старый Оскол 1908 год.

Машинист Донской Алексей Андреевич,
Помощник машиниста Казьмин Семён Андреевич



* Паровозное депо дало работу десяткам и сотням человек, стало кузницей кадров рабочего класса.

Бронепоезд Страны Советов

- * В период гражданской войны железнодорожному транспорту был нанесен большой ущерб. В начале 1918 года на Старооскольском узле в трех ведущих службах – в паровозном депо, дистанции пути и на станции были введены комиссары служб. Немаловажную роль сыграли комиссары: вели борьбу за качество ремонта, за безопасность движения поездов, за выполнением условий труда и техники безопасности. Рабочие депо построили бронепоезд, который охранял линию от станции Бибиково до станции Старый Оскол.

Бронепоезд



«... Наш паровоз, вперёд лети...»



- * Бронепоезд входил в 13-ый Воронежский красногвардейский дивизион. Он имел на вооружении два орудия и восемь пулеметов. Бронёй была укрыта только кабина машиниста и то только с двух сторон, остальное оставалось незащищенным. Командовал бронепоездом молодой матрос Кирилл Михайличенко. Впоследствии он погиб на фронте. Вся команда бронепоезда состояла из молодёжи паровозного депо Старый Оскол: Рацинский Иван Васильевич, Бреус Николай Ильич, Тренин Иван, Лихачёв Кузьма Васильевич, Беликов Тихон Андреевич и другие.

На трудовом фронте



- * Закончилась гражданская война. Железнодорожному транспорту был нанесен громадный ущерб. Требовались срочные меры. В депо Старый Оскол в это время была распространена практика «семейных подрядов» Включившись в него, машинисты депо Н.Дробышев и П.Железанов добились высоких среднесуточных пробегов.
- * Одной из важных форм подготовки кадров в те годы была техническая учеба на местах без отрыва от производства. На сети всех дорог была создана целая система различных курсов, школ, кружков и кабинетов технической учебы.
- * В первую пятилетку произошло одно событие, которое напрямую связано с нашим краем и локомотивным депо особенно. Это строительство новой двухпутной железной дороги Москва – Донбасс протяженностью от Кондратовки до Москвы.
- * Перед войной локомотивное депо было одним из передовых предприятий в городе, где хотели бы трудиться многие старооскольцы.

Война

- * 22 июня 1941 года по радио передали правительственное сообщение: фашистская Германия вероломно напала на Советский Союз.
- * Враг всю мощь бомбовых ударов сосредотачивал в районах железнодорожных узлов, станций и железнодорожных составов.
- * Патриотическое движение среди железнодорожников носило массовый характер, под лозунгом «Всё для фронта, все для победы!» многие работали сутками. Люди падали от усталости, засыпали на ходу, но не оставляли рабочих мест.
- * От фашистских авиабомб погибли более сотни железнодорожников, столько же были искалечены. Но ничто не могло сломить волю нашего народа.

Кавалер трёх орденов Славы Кучерявченко Кузьма Георгиевич



* Кузьма Георгиевич Кучерявченко в декабре 1943-го под Витебском в составе групп сапёров обеспечил проход танков по минным полям, а потом проследил отступающего врага на бронетанке. За свой героизм был в 1944 году награждён орденом славы III степени. За службу он получил много наград. В 1946 году К.Г. Кучерявченко был демобилизован, жил на Родине, работал помощником машиниста.



Памятник «Строителям железной дороги Старый Оскол-Ржава»

* Памятник-мемориал посвящен подвигу женщин – строителей железной дороги Старый Оскол – Ржава, которые в рекордно короткие сроки, всего за 32 дня, с 15 июня по 15 июля 1943 года проложили 95 км железнодорожного пути, во многом обеспечив победу советских войск на Огненной дуге летом 1943 года. Они перенесли на своих хрупких плечах тонны земли и щебёнки, изо всех сил помогая приблизить день Победы. Фигуры отлиты из бронзы и смонтированы на гранитном постаменте из камня, привезённого с Урала. Высота фигур – 2,5 м, вес композиции – 3 тонны, вес бетонного основания – 90 тонн. Рядом взметнулись в небо рельсы, соединённые между собой. Сбоку от женских фигур на плите тёмного цвета начертаны слова Белгородского поэта В. Белова:

«Вы здесь дорогу строили на Ржаву,
В подолах пол - Земли перенесли,
К сраженью подготовили Державу
И с воинами Родину спасли!»

Проект создал архитектор М.А. Хромов, а скульптором стал А.А. Шишков – заслуженный художник России. Открытие памятника состоялось 9 июля 2008 года и было приурочено к 65- летию Курской битвы.



Паровоз «СУ-211-75»



* Как памятник трудовой славы железнодорожников Старого Оскола на вечную стоянку встал паровоз Су-211-75. Ему довелось и в военные годы работать на пассажирских перевозках. Локомотив выпускался с 1924 по 1951 годы на Сормовском заводе и считается одним из лучших в мире паровозов. Буквы «Су» означают «Сормовский усиленный». Памятник представляет собой паровоз, установленный на невысокий постамент из серого камня. Паровоз, установленный на рельсы, выезжает из стилизованного тоннеля белого цвета. Памятник огражден черной цепью, укрепленной на невысокие металлические стойки.

* Памятник находится на улице Победы у парка железнодорожников.

Начальники локомотивного депо



Чернояров

Один из первых руководителей старооскольского депо.



Золотарёв М. П.

1930 - 1936



Кондаков А. А.

1941 - 1946



Матюшкин В. А.

1937 - 1940



Кобзарь З. И.

1953 - 1957



Козлов А. Ф.

1947 - 1952



Хапилов И. И.

1957 - 1960



Сенин О. И.

1961 - 1963

Начальники локомотивного депо



Беляев В. Н.

1964 - 1970



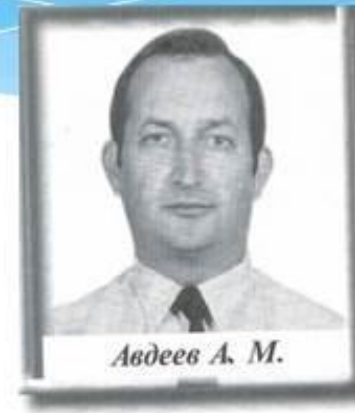
Гонтарёв В. Н.

1971 - 1988



Шелехов В. В.

1989 - 1992



Авдеев А. М.

1993 - 2001

- * Начальники локомотивного депо Старый Оскол с 1905 по 2007 годы



Расказов Ю. А.

С 2002 года

ДЕПО СЕГОДНЯ



Завершена электрофикация участка
Старый Оскол - Валужки, декабрь 2003 год

ДЕПО СЕГОДНЯ



Планёрное совещание комсостава
в кабинете начальника депо



Дефектоскопист Карапузова Т. И.



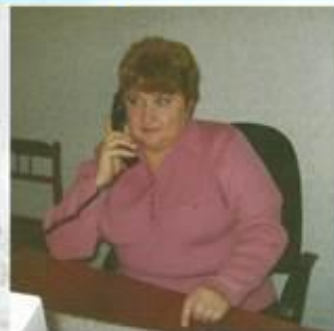
Секретарь депо Антонова Т. В.

ДЕПО СЕГОДНЯ

КОЛЛЕКТИВ ХИМЛАБОРАТОРИИ: ГУБЦОВА Л. И.,
КЛЕМПОТЮК Е. И. (СДЛПГ), ОБСЛЯННИКОВА О. И.,
2007 ГОД



ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПЕРВИЧНОЙ
ПРОФСОЮЗНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ
ДЕПО ЧЕРТОВА Е. Д.



НОВЫЙ ПОВОРОТНЫЙ КРУГ -
ПОВОРОТ К МОДЕРНИЗАЦИИ ДЕЛО, 1996 ГОД



РАБОТНИКИ ЦЕХА ЭКСПЛУАТАЦИИ: ЗАМЕСТИТЕЛЬ ДЕПО
КРАЮШКИН И. И., И ТЕХНИКИ - РАСШИФРОВЩИКИ
ПОТЮННИК М. И., БАЖЕНОВА Т. Б.



РАБОТНИКИ ГРУППЫ УЧЁТА:
И ЦЕНТРЕ НАЧАЛЬНИК ЮРЦОВ Л. В.,
И ОПЕРАТОРЫ КОМЕДУРОВА В. А., ШАРЫГИНА Л. А.



ДЕПО СЕГОДНЯ

ДЕЖУРНЫЙ ПО ДЕПО ИВАНОВ И. П.,
НАЧЕЛЬНИК МАМАЕВА И. В.



КОМПЛЕКСНАЯ БРИГАДА
ТОЗ, ТР-1 СЛЕСАРИИ,
СТАРШИИ МАСТЕР
(КРАШКИ СПРАВА)
БУРЕНКОВ В. В.



РАБОТНИКИ ТЕХОТДЕЛА:
НАЧАЛЬНИК ТЕХОТДЕЛА ГОРОЧКИН С. В.,
ТЕХОЛОГ БУШИН И. А. С., ТЕХНИК АШИМБЕТОВА Т. И.



РАБОТНИКИ БУХГАЛТЕРИИ
БАЖИНОВА ТАТЬЯНА И ГИЗЕТОВА ГАЛИНА



РАБОТНИКИ ЦЕХА КИП
РАМОНОВ Ю. В.,
СЛОКОВ Н. В.



ЛОКОМОТИВНАЯ БРИГАДА
НА МЕЛНИЦКОМ ПРЕДПРИИМСТВЕННОМ ОСНОВАНИИ

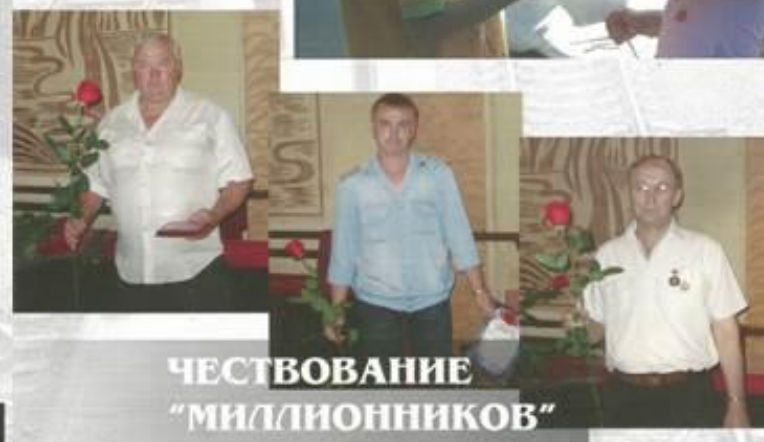


КОЛЛЕКТИВ ЦЕХА МЕХОБОРУДОВАНИЯ, СПРАВА
МАСТЕР ЦЕХА ДАНЦУОВ В. А.


ДЕПО СЕГОДНЯ



ДЕПО СЕГОДНЯ




Депо сегодня



НА ПРАЗДНОВАНИИ
ДНЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ



СЛЕСАРЬ - БАНДАЖНИК
АРТЕМЕНКО ВЛАДИМИР ЗА РАБОТОЙ



ПОБЕДИТЕЛИ ПО МИНИ - ФУТБОЛУ В ТУРНИРЕ
НА ПЕРВЕНСТВО ЮГО - ВОСТОЧНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ
ДОРОГИ СЕЗОНА 2006 - 2007 ГОДА



МАШИНИСТ - ИНСТРУКТОР
ГРИНЬЕВ В. И. ОСМАТРИВАЕТ
ОТРЕМОНТИРОВАННЫЙ ТЕПЛОВОЗ

Трудовые династии



dreamstime.com

- * Рабочий класс – творец материальных благ, творец истории. Человек славен делами своими, но трижды достоин чести тот, чье дело полюбили и продолжают дети, внуки, правнуки.
- * В локомотивном депо Старый Оскол немало трудовых династий. В этой книге представлены фотодокументы самых давних. Восемь трудовых династий в общей сумме проработали более полутора тысячи лет и все они (кроме династии Лазаревых) продолжают трудиться в депо и сегодня!

Трудовые династии



Трудовой стаж династии БРЕУС - 340 лет



Трудовой стаж династии

ГРИНЁВЫХ - 160 лет



Трудовые династии



Трудовой стаж династии
ЛАЗАРЕВЫХ - 130 лет



Трудовой стаж династии
ПИМЕНОВЫХ - 200 лет



Трудовые династии



Трудовой стаж династии
СЕРГЕЕВЫХ - 350 лет



Трудовой стаж династии
ТАПЕШКИНЫХ - 130 лет



Трудовые династии



Трудовой стаж династии
ШАМЫГИНЫХ - 265 лет



Трудовой стаж династии
ШЕЛЕХОВЫХ - 140 лет



Машинисту тепловоза посвящается...



А. Н. Фомина

Ты не можешь сказать , что любишь - о другой ты мечтал машине.
Говоришь, что все это время занимался обычной рутинной,
Ты пол жизни провел на работе, дело с техникой честно правил,
На алтарь свое счастье, здоровье, и быть может семью поставил.
Терпеливо сдавая смены, день от ночи не различая,
Ты спасался не раз обычной чашкой крепкого черного чая,
Ты по рельсам, по строгим ритмам, направляешь свою машину,
В непогоду, в жару и стужу. Как иначе, ведь ты мужчина!
Машинист тепловоза, столько много качеств в себя включает,
Он по праву крыло, что справа – пост ответственный занимает.
И наверное, в этой жизни он такой же как все обычный,
Он живет. Его образ жизни безусловно вполне приличный.
Но сегодня я славлю силу, глубину твоих светлых мыслей,
Глубь, просторы твоей души, дело славного машиниста!
Я желаю тебе любить очень сильно и быть любимым,
Быть здоровым, счастливым быть и таким же трудолюбивым!