



*«Платоны и
Невтоны родной земли»*

посвященной

*65-летию со дня образования
Московской железной дороги
и 150-летию Калужского
железнодорожного узла*

Оглавление

КОЛЛЕДЖ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА. ИСТОРИЯ И СОВРЕМЕННОСТЬ.....	4
«ИСТОРИЯ ОТКРЫТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СООБЩЕНИЯ В РОССИИ»	6
ВЛИЯНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ НА АРХИТЕКТУРНЫЙ ОБЛИК, ОРГАНИЗАЦИЮ ИНФРАСТРУКТУРЫ РОДНОГО ГОРОДА, СЕЛА, РАЙОНА, ОБЛАСТИ.....	9
ВЕЛИКИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК. ВКЛАД БОРИСА БЕЩЕВА В РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ.....	11
САМЫЙ ВЫСОКИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ МОСТ В РОССИИ	13
ЕЛЕЦКОЕ ОТДЕЛЕНИЕ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ-ФИЛИАЛ ОАО «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ».....	15
ИСТОРИЯ РАЗВИТИЯ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ.....	18
ИСТОРИЯ ОТКРЫТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СООБЩЕНИЯ РОДНОГО КРАЯ.....	20
ИСТОРИЯ ЕЛЕЦКОГО ТЕХНИКУМА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА.....	23
ЕЛЕЦ – КРУПНЕЙШИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ УЗЕЛ.....	26
ИСТОРИЯ ОТКРЫТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СООБЩЕНИЯ ЛИПЕЦКОЙ ОБЛАСТИ.....	29
ГОРДОСТЬ ЛИХОЙ.....	31
МОЙ ПРЕПОДАВАТЕЛЬ – СОКОЛОВ ВЛАДИМИР ПАВЛОВИЧ	33
«ЕСТЬ ТАКАЯ СТАНЦИЯ ЛИХАЯ ...»	35
ИСТОРИЯ СТАНОВЛЕНИЯ СТАНЦИИ ЛИХОЙ.....	38
ЧЕЛОВЕК СВОЕГО ДЕЛА!.....	41
ПЕРВАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА В РОСТОВСКОЙ ОБЛАСТИ: КАК ВСЕ НАЧИНАЛОСЬ	43
МОЙ ПРЕПОДАВАТЕЛЬ – АЛЕКСЕЙ ИВАНОВИЧ ПРИСЯЖНЕНКО	45
ОСНОВНЫЕ ЭПИЗОДЫ РАЗВИТИЯ ПАРОВОЗОСТРОЕНИЯ ЛЮДИНОВСКОГО КРАЯ XIX ВЕКА	47
ИМЕНЕМ КУХМИСТЕРОВА.....	50
РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СООБЩЕНИЯ НА	52
СТ. КАШИРА МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ	52
СТАНЦИЯ, ДАВШАЯ НОВУЮ ЖИЗНЬ.....	54
РОЛЬ КАШИРЫ В СТАНОВЛЕНИИ И РАЗВИТИИ МОСКОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ	57
ИСТОРИЯ РАЗВИТИЯ ГОРОДА ОЖЕРЕЛЬЕ В МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ: ОТ ИСТОКОВ ДО СОВРЕМЕННОСТИ	61
ИСТОРИЯ УЧЕБНОГО ЗАВЕДЕНИЯ: ОТ ПУТЕЙСКОГО ТЕХНИКУМА К ОРЛОВСКОМУ ФИЛИАЛУ ПГУПС	63
СТАНЦИЯ РЫБНОЕ – СЕРДЦЕ МОСКВОСКОЙ ДОРОГИ.....	65
ЛЮДИ РОДНОГО КРАЯ, ПОСВЯТИВШИЕ СЕБЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ТРАНСПОРТУ.....	67
ТИХОРЕЦКИЙ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД ИМЕНИ В. В. ВОРОВСКОГО.....	70
ИСТОРИЯ РАЗВИТИЯ ТИХОРЕЦКОГО МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОГО ЗАВОДА ИМЕНИ В.В. ВОРОВСКОГО	72

ПЕРВЫЙ ЛУЧШИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК КРАСНОДРСКОГО КРАЯ	74
ВЛИЯНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ НА АРХИТЕКТУРНЫЙ ОБЛИК ГОРОДА ТИХОРЕЦКА.....	76
РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СООБЩЕНИЯ	82
В ТУЛЬСКОМ КРАЕ	82
ОНИ ПОСВЯТИЛИ СЕБЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ДОРОГЕ	85
ИСТОРИИ И РАЗВИТИЕ УЗЛОВСКОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТЕХНИКУМА- ФИЛИАЛА ПГУПС В ТУЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ.....	87
История становления железнодорожной отрасли в Тульской области: предприятия	91
ИСТОРИЯ ОТКРЫТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СООБЩЕНИЯ В ЯРОСЛАВЛЕ И ОБЛАСТИ	94
ИСТОРИЯ РАЗВИТИЯ ЯРОСЛАВСКОГО НЕФТЕПЕРЕРАБАТЫВАЮЩЕГО ЗАВОДА И СТАНЦИИ НОВЯРОСЛАВСКАЯ СЕВЕРНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ	96
ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ ЯРОСЛАВСКОГО ФИЛИАЛА ПГУПС.....	99
СТАНЦИЯ УРОЧЬ КАК СИМВОЛ ИСТОРИИ РОССИИ XX ВЕКА.	101
ТРАНСПОЛЯРНАЯ МАГИСТРАЛЬ, ВЗЛЕТ И ТРАГЕДИЯ ВЕЛИКОЙ СТРОЙКИ	103
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОКЗАЛЫ ЯРОСЛАВЛЯ КАК ВЕХИ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ РОССИИ. ..	106
ИСТОРИЯ ОТКРЫТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СООБЩЕНИЯ ГОРОДА ЯРОСЛАВЛЬ.....	108
ИСТОРИЯ ОТКРЫТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СООБЩЕНИЯ Г. ВОРКУТЫ	112
ИСТОРИЯ ОТКРЫТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СООБЩЕНИЯ ЯРОСЛАВСКОЙ ОБЛАСТИ.....	114
ДОСТОПРИМЕЧАТЕЛЬНОСТИ ГОРОДА ЯРОСЛАВЛЬ	117
ОТ КОННЫХ ПОВОЗОК ДО ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ:	119
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ СООБЩЕНИЕ ЯРОСЛАВСКОЙ ОБЛАСТИ.....	119
ОТ ТЕХНИКУМА ДО ВУЗА.....	121

КОЛЛЕДЖ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА. ИСТОРИЯ И СОВРЕМЕННОСТЬ

*Колледж железнодорожного транспорта федерального государственного бюджетного
образовательного учреждения высшего образования
«Уральский государственный университет путей сообщения»*

Автор: Конкин Семён Николаевич

Научный руководитель: Глебов Владимир Владимирович

Железнодорожный транспорт России имеет большую и богатую историю. Сегодня он также играет ведущую роль в единой транспортной системе (ЕТС) страны, наряду с автомобильным, воздушным, трубопроводным и водным транспортом. Ж/д транспорт связывает в единое целое области и районы нашей страны. Данный вид транспорта всегда пользовался и пользуется большим спросом у населения. Благодаря его постоянной работе и модернизации происходит развитие новых транспортных технологий, логистики, туризма и многих других отраслей [1].

Немаловажную роль в работе ЖДТ играет эффективная подготовка будущих специалистов. В настоящее время, в России функционируют средние учебные заведения железнодорожного транспорта (колледжи, техникумы, училища) и ВУЗы (университеты путей сообщения, институты). Отдельная часть техникумов ж/д профиля является самостоятельными учебными заведениями, а наибольшая часть подведомственна Росжелдору (Федеральному агентству железнодорожного транспорта) – в составе Министерства транспорта Российской Федерации [2].

На сегодняшний день, в городе Екатеринбурге Свердловской области, функционирует КЖТ-УрГУПС (Колледж железнодорожного транспорта Уральского государственного университета путей сообщения). Датой основания колледжа является 1 ноября 1929 года. Тогда по распоряжению Народного комиссариата путей сообщения (НКПС) был основан Техникум путей сообщения Пермской железной дороги (ныне Свердловская ж. д.). Годом позже, 1 сентября 1930 года учебное заведение открыло двери для первых студентов-железнодорожников, в техникуме активно началось преподавание специальных дисциплин. С этого времени история колледжа напрямую связана с развитием и функционированием железных дорог Урала. Техникум первые два года не имел своего здания, поэтому занятия проходили в только что построенном здании управления Пермской ж/д, общежитие для студентов располагалось здесь же рядом с первыми учебными комнатами на четвертом этаже управления. За многие годы своего существования техникум был неоднократно переименован. В тяжелую пору Великой Отечественной войны коллектив техникума активно включился в помощь фронту. Ушли в действующую армию многие преподаватели и учащиеся призывного возраста. Часть студентов работала на Свердловской железной дороге, обеспечивая зеленую улицу военным эшелонам на Запад и санитарным составам на Восток. В здании техникума разместился эвакуированный завод. Тем не менее, учебная работа не была свёрнута. Помимо подготовки будущих специалистов среднего звена, пусть и в значительно меньшем количестве, техникум перешел на первичную профессиональную подготовку женщин и подростков, которым предстояло заменить на железной дороге ушедших на фронт мужчин. За годы Великой Отечественной войны техникум подготовил 151 специалиста со средним техническим образованием и обучил на курсах тысячи женщин и подростков рабочим профессиям для железнодорожного транспорта. В 1944 году Свердловский ЭТЖТ стал относиться к МПС СССР (Министерству путей сообщения), при этом являясь учебным подразделением Свердловской железной дороги (СвЖД). В 1956 году на базе Свердловского электротехнического техникума ж/д транспорта был основан первый и единственный транспортный ВУЗ Уральского региона – УЭМИИТ (Уральский электромеханический институт инженеров транспорта). Ныне он носит название – Уральский государственный университет путей сообщения (УрГУПС), а также является одним из крупнейших и перспективных транспортных университетов Российской Федерации. В 1958 году техникум окончил Александр Васильевич Ефимов, будущий ректор (с 1990 по 2007 гг.), а также президент (с 2008 по 2016 гг.) Уральского государственного университета путей сообщения. Профессор и доктор технических наук А.В. Ефимов внёс огромный вклад в развитие УрГУПС и транспортной отрасли России. Благодаря сотрудничеству техникума и института было выпущено большое количество квалифицированных кадров для железной дороги. Выпускники СЭТЖТ смогли получать высшее профессиональное образование в

УЭМИИТе, непосредственно по своим специальностям, тем самым они продолжали совершенствовать свой профессиональный уровень. Спектр специальностей в техникуме в эти годы пополнился непосредственно вузовскими, такими как «Ремонт вычислительной техники», а также «Радиосвязь на железной дороге» [3].



Рисунок 1 – День знаний в Уральском техникуме железнодорожного транспорта (УТЖТ) МПС РФ, фотография из архива КЖТ

1 августа 1993 года СТЖТ официально изменил название на ГОУ СПО «Уральский техникум железнодорожного транспорта Министерства путей сообщения России» (УТЖТ МПС России). Начался новый исторический этап в развитии учебного заведения. В 2003 году было создано ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) [4]. С этой компанией колледж сотрудничает в плане подготовки кадров и по сей день.

В 2007 году УТЖТ вошёл в состав Уральского государственного университета путей сообщения в качестве факультета среднего профессионального образования (ФСПО УрГУПС). Через год, в октябре 2008 года факультет СПО был преобразован в структурное подразделение университетского комплекса – Колледж железнодорожного транспорта (КЖТ УрГУПС). Данное название учебное заведение носит и по сей день. Материально-техническая база техникума постоянно обновлялась и расширялась. Был открыт новый спортивный комплекс. Образовательное учреждение продолжило свой исторический путь в составе первого и крупнейшего транспортного университета Уральского региона.

Среди выпускников колледжа железнодорожного транспорта УрГУПС значатся почётные железнодорожники СССР и РФ, ветераны труда и железнодорожной отрасли. Выдающиеся выпускники стали кавалерами государственных наград СССР и России. Немалое число студентов и преподавателей – участников Великой отечественной войны 1941-1945 гг. Некоторые выпускники стали преподавателями различных дисциплин в своём родном учебном заведении. Благодаря высокому уровню подготовки специалистов, студенты и преподаватели колледжа ж/д транспорта регулярно принимают участие в различных научно-практических конференциях, конкурсах, олимпиадах регионального, всероссийского и международного уровня. В 2019 году КЖТ стал организатором Всероссийской олимпиады профессионального мастерства, здесь проходил заключительный этап. В том же году, в ноябре месяце, в ДК Железнодорожников колледж ж/д транспорта отметил 90-летний юбилей. В 2024 году, учреждение отмечает 95-летие. В разные годы, студенты учебного заведения становились стипендиатами Правительства РФ, Губернатора Свердловской области, Генерального директора ОАО «РЖД», ректора УрГУПС, Начальника СвЖД и других именных стипендий, грантов. Некоторые обучающиеся были награждены нагрудным знаком «Лучший студент УрГУПС» – за выдающиеся успехи и достижения в учебной жизни филиала. Таким образом, научно-исследовательская жизнь колледжа постоянно находится в движении. Помимо этого, студенты-спортсмены регулярно участвуют в соревнованиях по легкой атлетике, пауэрлифтингу, волейболу, баскетболу, футболу и другим видам спорта. Студенты старших курсов изучают предметы на новом оборудовании, на прекрасных тренажерах. Так, например, в лаборатории систем регулирования движения действует макет железной дороги, на котором представлены, как в реальной жизни, диспетчерские пульта управления разных поколений [3].

Таким образом, колледж является ведущим транспортным образовательным учреждением уральского региона. По подсчётам, за свою многолетнюю и богатую историю КЖТ подготовил

более 30,5 тысяч высококлассных специалистов для железнодорожного транспорта и других транспортных отраслей. Более 2-х тысяч выпускников окончили заведение с красным дипломом. Колледж железнодорожного транспорта активно развивается и модернизируется, тесно сотрудничает с другими ж/д техникумами. Студенты старших курсов проходят производственную практику на многих крупных предприятиях области и других регионов. В век IT, в данном учреждении активно внедряются новые информационные технологии для высококлассного обучения студентов. Растёт учебно-научная и материально-техническая база, учебные занятия становятся гораздо более интересными, благодаря инновационным образовательным технологиям. Каждый год, более 90% студентов после окончания КЖТ – УрГУПС, активно устраиваются на работу в ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) и другие российские предприятия, связанные с ж/д транспортом [3]. Это свидетельствует об отличных перспективах развития колледжа железнодорожного транспорта. На протяжении всей своей истории КЖТ-УрГУПС тесно связан с развитием железных дорог на Урале. Вместе с железной дорогой и транспортной отраслью он активно развивается, меняет и расширяет профили подготовки специалистов среднего звена и всегда остаётся очень актуальным для тех, кто выбирает себе будущую профессию.

Список использованных источников:

1. Балагин, Д.В. Общий курс железных дорог. Часть 1 : учебник / Д. В. Балагин, О. В. Балагин, Р. Ю. Якушин. — Омск : ОмГУПС, 2020. — 35 с.
2. Конов, А.А. Модернизация железнодорожного транспорта на Урале в 1956–1991 гг. : монография / А. А. Конов. — Екатеринбург : УрГУПС, 2018. — 351 с.
3. Колледж ж/д транспорта Уральского государственного университета путей сообщения : официальный сайт. Екатеринбург. URL: <https://crt.usurt.ru> (дата обращения: 23.11.2024).
4. Крейнис, З.Л. Очерки истории развития железных дорог. Два столетия : научно-популярное издание / З. Л. Крейнис. — Москва : ГОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2007. — 335 с.

«ИСТОРИЯ ОТКРЫТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СООБЩЕНИЯ В РОССИИ»

Елецкий техникум железнодорожного транспорта – филиал РГУПС

Автор: Суров Никита Сергеевич

Научный руководитель: Смольякова Любовь Михайловна

Ни одна отрасль не стоит в столь тесной связи со всей хозяйственной жизнью народа, как перевозки. Их состояние ставит пределы возможному развитию хозяйства, их успехи рано или поздно отражаются на всех родах деятельности человека. Поэтому развитие общества, его движение вперед находит свое отражение в развитии транспортных средств и связей.

История железнодорожного сообщения берет свои истоки с начала XIX века, в России это было предопределено всем ходом исторического развития страны. Появление первых железных дорог показало явное преимущество этого вида транспорта перед другими.

В августе 1834 года по приглашению горного ведомства в Санкт-Петербург прибыл знаменитый австрийский инженер, профессор Венского политехнического института Франц Антон Герстнер. Он предложил Николаю I организовать транспортное сообщение между Петербургом и Москвой, а затем связать столицу с главной речной артерией России — Волгой, создав магистрали Москва – Казань или Москва – Нижний Новгород. В результате австрийский инженер получил от императора согласие на строительство Царскосельской магистрали. 15 апреля 1836 года Николай I издал указ о создании железной дороги, где главным акционером стал граф Алексей Бобринский, внебрачный сын Екатерины II и Григория Орлова.

Строительство дороги стартовало 1 мая 1836 года. Земляные работы проводились вручную. Вся трасса была разбита на участки, которые были распределены между подрядчиками и группами по 30-40 человек. Технический надзор за процессом осуществляли 17 инженеров, пятеро из которых имели опыт работы на английских железных дорогах. В пик строительных работ на насыпи трудилось до 1800 человек. Во второй половине лета к ним присоединились 1400 солдат

из военизированных строительных батальонов Главного управления путей сообщения. Главными инструментами были лопаты и кирки.

Вместе с этим появилась потребность в новых профессиях, пришлось открывать учебные заведения для обучения специалистов. Например, история Елецкого техникума железнодорожного транспорта берет свое начало в 1869 году, когда по инициативе купца I гильдии и строителя железных дорог С.С. Полякова, а также по просьбе первого Министра путей сообщения П.П. Мельникова, Императором Александром II был издан указ о создании первого в стране Александровского ремесленного железнодорожного училища.

6 февраля 1869 года Министр Путей Сообщения, Инженер Генерал-Лейтенант П.П. Мельников, утвердил Устав данного училища, расположенного в Ельце при мастерских Орловско-Грязинской железной дороги.

В 1840-е годы, после тщательного анализа, Николай I одобрил проект железной дороги Москва–Санкт-Петербург, несмотря на то, что он не предусматривал значительной экономической выгоды. Главным доводом за его реализацию стала возможность быстрого перемещения войск из Московской губернии в Прибалтику и обратно. Принятие этого решения не было простым.

Препятствием для строительства железных дорог в России было то, что расстояния между крупными городами в Европе измеряются сотнями вёрст, тогда как в России— тысячами. К примеру, расстояние от Казани до Москвы составляет около 800 километров, что сопоставимо с расстоянием между Парижем и Марселем.

Чтобы добиться экономического эффекта, в России требовалось строить дороги не по десяткам, а по сотням и даже тысячам вёрст.

Важной вехой в железнодорожной политике явилось решение о строительстве магистрали Петербург – Москва протяженностью 644,6 километров, о чем 1 февраля 1842 года император подписал указ. Этот проект был инициирован правительством, которое взяло на себя финансовые обязательства по его реализации. 11 августа 1842 года был учреждён Департамент железных дорог, в который вошли все распоряжения по созданию новой трассы, а впоследствии и других маршрутов. Строительные работы начались летом 1843 года по проекту П.П. Мельникова, Н.О. Крафта и А.Д. Готмана. Планировалось, что дорога будет двухколейной и протянется в кратчайшем направлении примерно на 604 версты.

В конце 1880-х годов стало ясно, что необходимо построить Транссибирскую магистраль — железную дорогу через всю Россию. 12 февраля 1891 года правительственные министры единогласно поддержали идею создания Транссиба. Первый камень этого грандиозного проекта был заложен 19 мая 1891 года во Владивостоке. Решено было возводить магистраль поэтапно в три очереди и завершить все работы в течение десятилетия. Строительством руководили опытные инженеры А.И. Урсати, О.П. Вяземский, К.Я. Михайловский, А.И. Меженинов и другие специалисты. На строительных работах трудились более ста тысяч рабочих. Начальная стоимость проекта оценивалась в 350 миллионов рублей золотом, что эквивалентно 44 тысячам рублей за версту. Работы проводились вручную, с использованием лопат, топоров, ломов и пил. Несмотря на множество трудностей, таких как густые леса, горные массивы, реки и озёра, а также паводки и наводнения, строительство велось с поразительной скоростью. В общей сложности было проложено около 9100 верст, включая боковые пути, со средним темпом 740 километров в год.

Правительство приняло решение построить железную дорогу к Поволжью, важнейшему сельскохозяйственному региону страны. В 1874 году была открыта Моршано-Сызранская железная дорога, заканчивавшаяся на станции Батраки, а в 1877 году – Оренбургская дорога, начинавшая свое движение с той же станции. Оренбургская линия обеспечила удобный трансфер российских товаров в Азию и экспорт сырья из восточных регионов.

Летом пассажиров и грузы перевозили пароходы по Волге, а зимой – сани или экипажи Общества Оренбургской железной дороги по рельсам на утолщенном льду. Мост через Волгу был крайне необходим.

Проект моста разработал инженер Н.А. Белелюбский, а строительство близ Батраков началось в 1876 году под руководством В. Березина и К. Михайловского. Проект контролировал император Александр II.

Открытие моста приурочили к юбилею царствования Александра II, и его заявили Александровским. Он долгое время являлся единственным связующим звеном между центральной частью России, Заволжьем, Уралом и Сибирью.

Сызранский мост стал крупнейшим и наиболее совершенным в Европе.

Железные дороги играли ключевую роль в годы Великой Отечественной войны с 1941 по 1945 год. В этот период было перевезено 20 миллионов вагонов для нужд фронта, эвакуировали мирное население и производственные мощности, а также транспортировали раненых. Несмотря на активные бомбардировки гитлеровской авиации, которая сбросила 44% своих авиабомб на железнодорожные объекты СССР, железные дороги продолжали функционировать.

В 1956 году в Советском Союзе был изготовлен последний паровоз - ПЗ6-0251. К 1980 году весь железнодорожный транспорт был полностью переведен на тепловую и электрическую тягу.

В период с 1960 по 1980 годы активно развивалось строительство железных дорог к месторождениям полезных ископаемых в Сибири. В 1984 году произошло открытие движения по Байкало-Амурской магистрали.

В 1984 году в СССР началась регулярная эксплуатация первого скоростного электропоезда ЭР200, который курсировал между Москвой и Ленинградом, достигая скорости до 200 км/ч. Первоначально время в пути составляло 4 часа 50 минут, но затем сократилось до 3 часов 55 минут.

В 2001 году в Российской Федерации была инициирована реформа железнодорожной отрасли. В результате данной реформы было распущено Министерство путей сообщения, а его функции переданы ОАО «Российские железные дороги» (РЖД).

В 2007 году в рамках продолжающейся реформы от РЖД были выделены грузовые операторы, среди которых первая грузовая компания, приватизированная в 2011-2012 годах. С 2010 года основную часть дальних пассажирских перевозок осуществляет дочерняя структура — Федеральная пассажирская компания. РЖД также имеет различные доли в компаниях, занимающихся пригородными перевозками и других профильных организациях.

Таким образом, железная дорога и ее инфраструктура прошла тяжелый и долгий путь. Она имеет богатую историю. Железная дорога стала не только средством передвижения, но и инструментом объединения огромной страны, способствовала развитию промышленности, торговли и культуры. Она сыграла решающую роль в освоении Сибири, создании единого экономического пространства и формировании национальной идентичности.

Несмотря на значительные достижения, современная российская железная дорога сталкивается с новыми вызовами: глобальной конкуренцией, необходимостью модернизации и внедрения инновационных технологий, а также сохранением безопасности и экологичности.

Путь в будущее российской железной дороги лежит через развитие высокоскоростных линий, модернизацию инфраструктуры, внедрение цифровых технологий и экологически чистых решений. Только так она сможет сохранить свою роль ключевого элемента российской экономики и стать символом прогресса и устойчивого развития.

Трудом сотнями тысяч людей был создан самый большой проект в России, который по своей сути является одним из самых важных экономических факторов, с помощью которого наша Родина является лидирующей страной в мире.

Список использованных источников

1. Алексей Суворов: История железных дорог России. От создания паровых машин до современных скоростных поездов. Издательство: Эксмо, 2022 г.
2. Сайт Елецкого техникума железнодорожного транспорта [https://etgt.ru/index.php?option=com_content&task=view&id=16&Itemid=45]
3. Проект Министерства транспорта Российской Федерации [https://railways.projects.mintrans.ru/19.html]
4. «Мчится поезд. История железных дорог в России» Автор: Наталья Майорова Год издания: 2014. Издательство: Белый город, Воскресный.

ВЛИЯНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ НА АРХИТЕКТУРНЫЙ ОБЛИК, ОРГАНИЗАЦИЮ ИНФРАСТРУКТУРЫ РОДНОГО ГОРОДА, СЕЛА, РАЙОНА, ОБЛАСТИ

Елецкий техникум железнодорожного транспорта – филиал РГУПС

Автор: Боева Анастасия Александровна
Научный руководитель: Токарева Екатерина Сергеевна

Здравствуйте. Меня зовут Анастасия, и я обучаюсь в Елецком Техникуме Железнодорожного Транспорта, по специальности «Строительство и эксплуатация зданий и сооружений», и мне стала интересна история развития железных дорог, и они конкретно влияют на мой родной город. Тема достаточно непростая и интересная. Но для начала надо познакомиться с их историей создания.

Ближе всех к нынешнему прообразу действующего железнодорожного полотна были рельсы из дерева, которые взяли свое начало в Германии в XVI веке. Подобие этих рельс было и в Британии. Они применялись для перемещения вагонеток, наполненных грузом.

Спустя два века деревянные рельсы были заменены железными. Первая железная дорога для общественного пользования была открыта в 1825 г. К локомотиву было прицеплено около 33-х вагонов. Машинистом поезда выступил сам изобретатель тепловоза, Дж. Стефенсон. Поезд двигался со станции Дарлингтон. Его скорость составляла 8 км в час. В 21 вагоне находилось около 600 пассажиров, а 12 оставшихся были нагружены мукой и углем.



Рис.1 Открытие Стоктон-Дарлингтонской железной дороги

Электрическая тяга появилась 31 мая 1879 г, и сразу же в этот день была продемонстрирована первая электрифицированная железная дорога. Показ происходил в Берлине на выставке – длина дороги, которую построил В. Сименс, составляла 300 м. Электродвигатель, мощность которого была 9,6 кВт, приводил в движение электровоз. Скорость его составляла 7 км в час, а в 3-х миниатюрных вагончика вмещалось 18 пассажиров.

На первом этапе развития железных дорог, термина «пассажирский вагон» ещё не было. Вместо вагонов использовали обычные кареты, которые устанавливали прямо на железнодорожную платформу или же сразу на рельсы. Большинство вагонов были открытыми и не имея окон и крыш. Освещения, удобных сидений и отопления в них тоже отсутствовало.

В первых грузовых вагонах перевозили разные грузы, и они были универсальными. Позже в них возили грузы, которые боялись осадков. Спустя время вагоны стали делать с крышами.

Здесь мы ознакомились с созданием поездов в мировом контингенте. Давайте узнаем, как развивалась железная дорога в России.

История железных дорог началась в России в 1834 году. Тогда горное ведомство пригласило в Петербург известного на весь мир инженера Франца фон Герстнера. Он посетил много городов, посетил даже Урала, а потом предоставил царю Николаю I серьезный отчет. Прямая цитата: «...нет такой страны в мире, где железные дороги были бы более выгодны и даже необходимы, чем в России, так как они дают возможность сокращать большие расстояния путем увеличения скорости передвижения...» Это совпадало с целями правительства: нужно было объединять, заселять и осваивать огромные территории.

Было принято решение построить сначала небольшую линию и посмотреть, как железная дорога перенесет русский климат. Это и была знаменитая Царскосельская дорога, проложенная в 1836 году. Первый паровоз несколько дней до Царского села и обратно в Петербург водил сам инженер фон Герстнер.

Колея европейских дорог так же повторяет ширину римских повозок. В России решили иначе, и сделали колею шире — так можно перевезти больше грузов, да и пассажирам ехать комфортнее. В 1845 году в России уже начали строиться свои паровозы, а второй половине XIX процесс был налажен и доволен до ума. Для строительства железных дорог привлекли частные компании. На деньги, вырученные от продажи Аляски, был образован специальный фонд, который выдавал кредиты на строительство железнодорожных магистралей. Так же строились мосты через крупные реки.

Была проложена «хлебная» дорога — в Поволжье. Позже построили стратегически важную Оренбургскую железную дорогу — военно-торговый путь в Азию. Для освоения Сибири и Дальнего Востока в 1857 году приняли решение строить Транссиб. Эта дорога по своей протяженности и скорости сооружения до сих пор не знает равных в мире. Так же он был признан величайшим техническим достижением рубежа XIX и XX веков.

Развитие железных дорог связано с именами П.П. Мельникова и С.Ю. Витте. При Мельникове строились достаточно дешевые дороги и создано МПС (Министерство Путей Сообщения) возглавляемое им, а Витте предложит сделать государственную монополию на железнодорожные тарифы и ввести принцип, которым до сих пор определяется цена на железнодорожные билеты: чем дальше, тем дешевле.

Строительство дорог не прекращалось. Во время Великой Отечественной войны проложили Северо-Печорскую дорогу до Воркуты. Это имело большое значение, т. к. там был уголь для металлургии. Построили Волжскую рокаду, обеспечившую всем необходимым Сталинградский фронт и дорогу по ледовой переправе от Шлиссельбурга, по которой шли грузы в блокадный Ленинград. Если собрать все военные эшелоны в один состав, то им можно обмотать Землю по экватору четыре раза.

В советские времена тоже строили новые дороги, но, в основном, в союзных республиках. Самая крупная стройка советских времен на территории России — Байкало-Амурская магистраль, (1974-1984), давшая новый толчок освоению Сибири.

1 октября 2003 года МПС было преобразовано в АОО «РЖД» генеральным директором председателя, управления которого является Белозеров Олег Валентинович.

Ознакомившись с историей железной дороги, я хочу разобраться, а как данная отрасль повлияла на мой город. В архитектурном и инфраструктурном плане, это постройка Елецкого железнодорожного вокзала в 1896 году. В августе 1866 года Елецкое земство выступило с инициативой о разрешении «устройства железной дороги от Ельца до станции Грязи Козлово-Воронежской железной дороги» По ходатайству Елецких дворян, купцов и промышленников император Александр II 1 марта 1867 года утвердил концессию на строительство железной дороги от города Елец до станции Грязи Воронежской земской железной дороги. Спустя пару месяцев купец первой гильдии Самуил Соломонович Поляков начал стройку, в которой приняли участие тысячи людей, которые набирались из числа жителей окрестных деревень. Из-за низкого уровня мастерства рабочих и для будущих работников железной дороги С. С. Поляков учредил в Ельце первое в России железнодорожное училище имени императора Александра II (ныне ЕТЖТ — филиал РГУПС). Позже было построено паровозное депо и сортировочная горка. В 1890 от станции Богоявленск Рязано - Козловской жд была проложена линия к станции Астапово (ныне Лев Толстой), от которой дороги прошли в трёх направлениях — на Лебедянь, Данков и Троекурово. В 1891 эти линии были объединены под началом общества Рязано - Уральской жд. Линия Астапово — Лебедянь получила продолжение до Ельца, в 1899 железная дорога от Данкова была доведена до Смоленска. В 1896г была проложена линия Елец — Касторная. Это позволило сделать из Ельца крупный железнодорожный узел и стал иметь стратегический характер. Утро 4 декабря 1941 для моих земляков, ельчан, было жутким. Люди проснулись от авиационных бомбежек. Под конец дня Елец был взят. Елец — крупный железнодорожный узел, отсюда идут дороги в 5 направлениях. Так же он располагался на двухпутном железнодорожном направлении, соединяющем Донецкий угольный бассейн на юге страны с важными промышленными центрами на севере — Москвой и Ленинградом. Отрезав его, Красная армия могла лишиться снабжения. Враг целенаправленно растянул свои порядки, но укрепиться не успел. Город требовалось освободить. Времени на подготовку не было. Командующий — Маршал Советского Союза С.К. Тимошенко отдал приказ: «Вражеский клин срезать, Елецко-Ливенскую группировку срезать, и выйти в тыл 2

танковой дивизии, наступавшей на Москву». Так началась Елецкая наступательная операция. С 4 по 9 декабря в городе шли ожесточённые бои. Но используя грамотную тактику ведения боя и слабые стороны врага, немцев выкинули из города. После войны город отстроили. Так благодаря железнодорожной отрасли появилось множество рабочих мест, что помогло развитию Ельца.

Сейчас Елец — железнодорожный узел на пересечении линий Ожерелье — Узловая — Елец — Старый Оскол — Валуйки и Брянск — Орёл — Елец — Грязи — Волгоград. Также к северо-востоку отходит однопутная тепловозная ветка на станцию Лев Толстой.

Подводя итог, отмечу, что железная дорога имеет очень интересную историю. Так же она смогла полностью изменить мой родной город в лучшую сторону.

Список использованных источников:

1. https://ru.ruwiki.ru/wiki/Железная_дорога_Стоктон_—_Дарлингтон
2. https://spravochnick.ru/istoriya_rossii/istoriya_razvitiya_zheleznodorozhnogo_transporta/
3. Елец [Путеводитель / В.П. Горлов, М.А. Зыков, С.В. Краснова и др.; Общ. ред. В.П. Горлова]. — Воронеж : Центр.-Чернозем. кн. изд-во, 1978. — 232 с., 4 л. ил. ил.; 17.
4. История железнодорожного транспорта России. Том 1. 1836 - 1917 гг. Санкт-Петербург - Москва. 1994 год. 336 страниц

ВЕЛИКИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК. ВКЛАД БОРИСА БЕЩЕВА В РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ.

Елецкий техникум железнодорожного транспорта – филиал РГУПС

Автор: Водопьянова Алина Сергеевна

Научный руководитель: Токарева Екатерина Сергеевна



Борис Павлович Бещев родился в 1903 году в ярославском селе Великое в семье рабочих текстильной фабрики.

Возможно, название села говорит о его «величии». Он был выдающейся личностью: 29 лет, с 1948 по 1977 год, возглавлял Министерство путей сообщения. Никто не занимал этот пост так долго. Однако это не исчерпывающий перечень его достижений: в 1985 году де Фонгаран, почетный генеральный секретарь Международного железнодорожного конгресса, перечислил трех человек, которых он считает «великими железнодорожниками мира». Невозможно в одном предложении охватить все достижения советских железных дорог за почти 30 лет пребывания Бещева на посту министра. Однако некоторые важные факты можно упомянуть:

- грузооборот железнодорожного транспорта в СССР увеличился в восемь раз;
- построено 23 500 километров основных путей;
- создан информационно-вычислительный центр Министерства путей сообщения;
- организован специализированный вагонный парк, включающий зерновозы, цементовозы, рефрижераторы и двухъярусные платформы для перевозки автомобилей.

Особое внимание стоит уделить двум инициативам министра: замене паровозов на тепловозы и электровозы, а также созданию ЭР200 — первого скоростного поезда.

Будучи министром, Борис Павлович сразу же предложил перевести железные дороги на электро- и тепловозы. Если бы они продолжали использовать паровозы с низким коэффициентом полезного действия, то к 1970 году железным дорогам потребовалось бы дополнительно 160 миллионов тонн угля, что эквивалентно годовой добыче угля на Кузнецком и Карагандинском угольных разрезах.

В 1954 году на Всесоюзном совещании железнодорожников заместитель председателя Совета министров СССР Лазарь Каганович с энтузиазмом заявил: «Я — за паровоз! Я против тех, кто считает, что паровозы у нас исчезнут». Интересно, что в 1930-е годы, занимая пост наркома путей сообщения, Каганович способствовал карьерному росту Бещева. Тем не менее, Борис

Павлович смог одержать победу над «консерваторами»: в феврале 1956 года Совет министров СССР утвердил важное постановление «О генеральном плане электрификации железных дорог». Этот план был рассчитан на 15 лет. В период с 1956 по 1960 год было электрифицировано 8470 километров железных дорог, что значительно снизило себестоимость перевозок. К 1977 году, когда Бещев покинул пост министра, электрифицированные линии составляли более трети всей протяженности сети в СССР.

Борис Бещев, который в восемь лет остался без обоих родителей, до революции завершил курсы земского начального училища в селе Великое (сейчас это Ярославская область), а затем продолжил обучение в Великосельском высшем начальном училище (ныне — МОУ «Великосельская средняя школа Гаврилов-Ямского муниципального района»). По воспоминаниям современников, его любимыми предметами были физика и математика. Перед тем как поступить в Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта в 1930 году (сейчас — ПГУПС), он работал телеграфистом на одной из железнодорожных станций в Поволжье и активно участвовал в комсомольской и профсоюзной деятельности. После получения диплома инженера Борис Павлович начал свою карьеру на станции Ховрино, которая сейчас входит в состав Октябрьской железной дороги. Он быстро разобрался в производственной ситуации и предложил рационализаторские меры, направленные на сокращение времени формирования составов и ускорение пропуски вагонов.

В должности начальника Орджоникидзевской (ныне Северо-Кавказской) железной дороги он разработал методы увеличения ее пропускной способности, что было крайне важно в предвоенные годы, когда в Северной Осетии происходило стремительное наращивание добычи нефти. За успешное выполнение этой задачи Борис Бещев был награжден своим первым орденом Ленина, а всего у него было семь таких наград.

В январе 1940 года Наркомат путей сообщения направил Бещева на Октябрьскую железную дорогу. В это время разгорелась Зимняя война. Борис Павлович занимался установлением связей между командирами частей Красной Армии и руководством дороги, так как необходимо было срочно решать вопросы, связанные с доставкой оружия и боеприпасов к театру военных действий. В конце года его назначили начальником Октябрьской железной дороги, и он активно включился в работы по реконструкции Ленинградского железнодорожного узла, поскольку советско-финская война продемонстрировала необходимость этого для укрепления обороноспособности страны.

В начале января 1940 года Народный Комиссариат путей сообщения отправил Бещева на Октябрьскую железнодорожную магистраль. В разгаре шла Зимняя война. Борис Павлович сосредоточился на установлении контактов между начальниками подразделений Красной Армии и руководством железнодорожного транспорта, поскольку необходимо было оперативно урегулировать проблемы, связанные с перевозкой вооружения и боевых материалов к местам ведения боевых действий. В конце года его утверждают главой ОЖД, и он приступает к активной работе над модернизацией Ленинградской железнодорожной системы: последствия советско-финляндской войны выявили необходимость усиления оборонных возможностей государства.

Сразу же после начала Великой Отечественной войны Бещеву, будучи членом коллегии Народного Комиссариата Пищевой Снабжения, определили представителем по Ленинградскому фронту. Одной из ключевых миссий, возложенных на него, стала эвакуация заводов из Ленинграда. За два месяца до того, как замкнулся обруч блокады, из нашего города по железной дороге эвакуировали свыше 740 тысяч жителей и более 90 предприятий.

В конце 1941 года Б.П. Бещев был отозван с Ленинградского фронта и назначен заместителем Оперативно-эксплуатационного управления НКПС.

Его вклад в военные усилия страны заслуживает особого внимания. Под его руководством было осуществлено масштабное перемещение промышленных предприятий и рабочей силы из европейской части СССР на Урал и в Сибирь. В результате этой операции, 2600 предприятий и 18 миллионов рабочих, инженеров и членов их семей были эвакуированы.

Удивительно, что министр путей сообщения, который на протяжении всей жизни проявлял глубокий интерес к науке и технике, также обладал выдающимися дипломатическими способностями. Конец 1960-х годов. Вьетнам находится в состоянии войны, в которую активно вовлечены Соединенные Штаты. Наша страна предоставляет поддержку антиамериканским силам, в частности, поставляя военную технику и боеприпасы во Вьетнам. Железнодорожный маршрут проходит через территорию Китая. В то время отношения между СССР и КНР были крайне напряженными. Тем не менее, Борис Бещев сумел достичь соглашения с китайским коллегой о беспрепятственном транзите советских грузов. Борис Павлович постоянно размышлял о развитии

железнодорожного транспорта в стране, уделяя этому делу все свое время. Однако у него были и увлечения, среди которых футбол занимал особое место. В молодости он сам играл в футбол, а достигнув высокого государственного поста, активно поддерживал свою любимую команду «Локомотив». В 1957 году на финале Кубка СССР, который собрал 103 тысячи зрителей (рекорд посещаемости на тот момент), «железнодорожники» одержали победу над «Спартаком».

Министр всегда защищал интересы своей отрасли и работников на всех уровнях. Это иногда приводило к разногласиям и даже конфликтам с руководством страны. В 1960–1970-е годы в СССР парк пассажирских вагонов в основном пополнялся за счет поставок из Германии. Журналисту «МК в Питере» доводилось читать, что дальновидный министр путей сообщения настаивал на равномерном распределении производства вагонов между СССР и ГДР. Однако в правительстве к его мнению не прислушались. К сожалению, во второй половине 1970-х годов в железнодорожной отрасли начали проявляться кризисные явления, которые затронули и обычных пассажиров. Они сталкивались с трудностями при покупке билетов, частыми задержками поездов и переполненными электричками.

73-летний министр осознал, что не способен эффективно справляться с нарастающими, как снежный ком, проблемами, и решил покинуть свое министерское кресло. Министр путей сообщения Борис Бещев был одним из инициаторов реконструкции железных дорог в России. В 1985 году генеральный секретарь Международных конгрессов железных дорог включил его в число великих железнодорожников мира.

Список использованных источников:

1. Бещев, Б. П. Железнодорожный транспорт СССР / Б. П. Бещев. — Москва : Госполитиздат]
2. Бещев, Б. П. Железнодорожный транспорт СССР в шестой пятилетке / Б. П. Бещев. — Москва : Госполитиздат]

САМЫЙ ВЫСОКИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ МОСТ В РОССИИ

Елецкий техникум железнодорожного транспорта – филиал РГУПС

Автор: Головкина Светлана Сергеевна

Научный руководитель: Романова Евгения Валентиновна

В Липецкой области Елецкого района есть село Казаки, про которое ходит несколько легенд о его основании. Одна из легенд является то, что летом 1395 года, в ходе татаро-монгольской битвы, раненые три казака стали первыми поселенцами на берегу реки Воргол. Постепенно посёлок разросся и образовалось целое село, получившее название по роду службы и званию своих первых поселенцев.

В отказных книгах 1628 года упоминается, что основано село Казаки в конце XVI века елецкими казаками Александровской слободы.

Село расположено на пяти холмах, между которых протекают речки Воргол, Хомулец, Гаточка. Это самое большое село в Елецком районе.

На небольшом расстоянии от села находится лес, занимающий площадь в 900 десятин, известный под названием Хомутов. С именем этого леса связана масса легендарных сказаний в народе о живших в нем разбойниках. В основе этих сказаний лежит немалая доля правды. Здесь в былую пору процветали грабежи, что хорошо было известно жителям окрестных сел, которые страшились поздней порой проезжать дремучий Хомутов лес, тянувшийся с вековыми, непроходимыми чащами и оврагами на несколько верст. Теперь этот лес значительно вырублен и в большей части своей представляет кустарники, разделенные большими участками пахотной земли. Лес является особо охраняемой территорией в Липецкой области.

Прежде основной доход жители получали с частных и общественных мельниц. Вниз по течению Воргола, за Казаками, расположена единственная уцелевшая величественная мельница купца Талдыкина 1867 года постройки. Построена мельница в виде замка. Сейчас территория усадьбы реставрируется. Среди женского населения было развито искусство кружевоплетения.

Вокруг села находилось много дворянских усадеб. На берегу Воргла за железнодорожной линией и крахмалопаточным заводом расположились два живописных имения — В.А. Варгунина и В. Тизенгаузена.

В селе Казаки есть храм, который построен в XVI веке. О нём упоминается в старинной выписке на земельные казацкие владения 1592 — 93 годов, где отмечается, что в нём было три престола: Вознесения, Георгия Победоносца и Толгской Божьей Матери. В XVIII веке появился кирпичный собор. Перед войной (в конце 30-х годов XX века) церковь была взорвана, колокол сняли и разрубили на части на металлолом. Иконы хотели сжечь власти, а люди разобрали и унесли по домам. В начале церковь пытались сжечь, но она не загорелась. Затем сделали подкоп и пытались взорвать. С церкви упал только крест. В 1942 году в здании забивали скот, потом был табачный и зерновой склад. После войны все разрушили и растащили. Но ни люди, ни время не смогли разрушить стены храма. В конце 90-х годов началось восстановление храма.

Известные уроженцы и жители

В Казаках родился Герой Советского Союза С. П. Меркулов. Его имя носит школа села.

В Казаках родился, провел детство и юность, часто приезжал и там же похоронен поэт и писатель Михаил Иванович Глазков. В автобиографической книге «Горюч-камень» М. И. Глазков описывает своё военное детство, прошедшее в Казаках. В Казаках стало традицией проводить ежегодно литературные вечера, посвященные Глазкову.

Пётр Иванович Жагель (1923—1981) — советский журналист, редактор мелитопольской газеты «Серп и молот»

Тихонов Николай Иванович (1901—1976) Художник, архитектор Н. И. Тихонов родился 17 декабря 1901 года в с. Казаки Елецкого уезда Орловской губернии (ныне Елецкого района Липецкой области). Учился в Высшей художественно-технической мастерской (1921—1927), где получил звание художника монументальной живописи, затем окончил архитектурный факультет Московского Высшего художественно-технического института (1930). С 1927 года Н. И. Тихонов работал художником-декоратором в Большом театре, с 1929 года — архитектором. По его проектам построены корпуса институтов в Улан-Удэ, Семипалатинске, Грозном, ряд заводов и общественных зданий в других городах. Много занимался педагогической деятельностью, был доцентом в художественных вузах. Член Союза архитекторов СССР (1937). Н. И. Тихонов — автор многих живописных полотен, 245 из них — в основном пейзажи родного края — находятся в Елецком краеведческом музее. Он был также и незаурядным музыкантом-любителем, играл на скрипке, фортепиано. Умер в 1976 году.

Сегодня, село — центр территории Казацкой сельской администрации. Впрочем, она занимает практически все Казаки, в которых усадьбы вольных хлебопашцев исстари были однодворческими, потому и разбросан населенный пункт на обширной территории справа и слева федеральной трассы Тамбов — Орел.

Начиная с 70 — 80-х годов XIX столетия, на развитие села большое влияние оказала железная дорога. Кружевоплетение, водяные мельницы, построенные на реке Воргол, плодородные земли и залежи известкового камня — все это привлекало в Казаки иностранных земледельцев и промышленников.

Село Казаки является промежуточной Железнодорожной станцией Орловско-Курского региона Московской железной дороги, находится на участке с тепловозной тягой ж-д линии «Семинарская — Елец» в Липецкой области (Елецкий район). В эксплуатации ОАО РЖД на этом участке: 1 платформа длиной 100 метров – боковая, низкая, прямая.

Знаменито село и тем, что здесь над Ворглом стоит самый высокий, не только в России, но и в мире, железнодорожный мост-виадук, который занесён в книгу рекордов Гиннеса.

Строительство железной дороги в Казаках было начато в 1869 г, тогда от сельской территории отошло под железную дорогу 5,2 десятины земли.

В 1871 году через реку Воргол был построен деревянный железнодорожный мост высотой более 40 метров, длиной около 300 метров. Это сооружение носило статус стратегически важного объекта, занесённого в особые графы секретного ведомства царской России. Недалеко от него была построена железнодорожная станция.

После революции, в 1924 году, постановлением ВЦИК мост перешёл в ведение военных служб и был усиленно охраняем. Железнодорожные ветки соединяли южные, восточные, северные рубежи России.

О всей ценности железной дороги селяне не задумывались. Мост был местом работы для многих. И только в годы войны каждый ощутил важность этого объекта.

В 1941 году, когда немецко-фашистские войска наступали на елецком направлении, наши войска при отступлении взорвали его. Это было поручено командиру бронепоезда № 4 младшему лейтенанту В. М. Морозову.

В его журнале осталась запись следующего содержания: «29 ноября 1941 года разведка сообщила, что к станции Казаки движется колонна танков и пехоты численностью до батальона. С целью ограничения продвижения гитлеровцев в сторону города Ельца принято решение взорвать железнодорожный мост через реку Воргол ст. Казаки путем загрузки ж/д платформы взрывчаткой и пустить ее на объект».

В 1942 году быстро возвели деревянный мост, по которому вновь пошли составы. А в 1947 году появился новый металлический мост. Высокий, длинный, выкрашенный в темно-красный цвет, он живописно украшал панораму Казаков. По своей высоте занимал первое место по всей Московской железной дороге.

В 2000 году ведомственная комиссия вынесла ему приговор: выработал ресурс. 7 февраля 2003 года началось строительство нового моста. На берегу речки Воргол новгородские строители разбили городок из вагончиков, где поселились рабочие, инженеры, начавшие возведение уникального сооружения. Прораб Олег Нуриев называл его виадуком. Его детище того вполне заслуживало. Пятипролётный гигант с очень высокими промежуточными опор — по 42 метра каждая. Такие параметры не у каждого сооружения. От высоты дух захватывало. А люди, работающие на самом верху, казались гномиками.

А также на здании железнодорожного вокзала станции казаки Елецкого района липецкой области была установлена мемориальная доска. Её торжественное открытие состоялось в 2005 году. Она посвящена воинам 148 и 307-й стрелковых дивизий и бронепоезда №4 «Ильичевец» под командованием младшего лейтенанта В.М. Морозова 13-й армии Юго-Западного фронта, которые с 30-го ноября по 2 декабря 1941 года вели оборону станции Казаки.

Список производимых станцией операций

- Прием и выдача по вагонных отправок грузов, допускаемых к хранению на открытых площадках станций;
- Прием и выдача мелких отправок грузов, требующих хранения в крытых складах станций;
- Прием и выдача грузов по вагонными и мелкими отправлениями, загружаемых целыми вагонами, только на подъездных путях и местах необщего пользования;
- Прием и выдача по вагонных отправок грузов, требующих хранения в крытых складах станций;
- Прием и выдача мелких отправок грузов, допускаемых к хранению на открытых площадках станций.

Список использованных источников:

1. [https://vk.com/wall-154560361_19014]
2. [<https://dzen.ru/a/Yn5v7nfWsmkyAMLa>]
3. [<https://erkazaki.ru/o-poselenii/istoriya/>]
4. [[https://ru.ruwiki.ru/wiki/Казаки_\(Липецкая_область\)](https://ru.ruwiki.ru/wiki/Казаки_(Липецкая_область))]

ЕЛЕЦКОЕ ОТДЕЛЕНИЕ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ- ФИЛИАЛ ОАО «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ»

Елецкий техникум железнодорожного транспорта – филиал РГУПС

Автор: Кабанова Анастасия Сергеевна

Елец-один из древнейших городов России, вписавший немало славных страниц в ее историю.

Елецкое отделение Юго-Восточной железной дороги-филиал ОАО «Российские железные дороги» - одно из крупнейших предприятий, выполняющего важную роль, в социально-экономическом развитии не только Ельца, но и Липецкой области, в развитии народно-хозяйственного комплекса субъекта Федерации.

На предприятиях Елецкого отделения ЮВЖД трудились более 5,5 тысяч человек - работники локомотивного и вагонного хозяйства, путейцев и связистов, машинистов и их помощников, монтеров, энергетиков, специалистов погрузочно-разгрузочных работ и т.д.

Еще в далеком 1868 г. в старинном купеческом Ельце пролегла первая стальная колея, давшая возможность доставлять и отправлять грузы и пассажиров по всей России. 30 августа 1868 г. из Грязей в Елец пришел первый поезд. Тогда же ельчане получили концессию на постройку дороги от Ельца до Орла, а уже в августе 1870 г. она была сдана в эксплуатацию. Таким образом Елец оказался напрямую связан с Москвой и с Витебским, куда от Орла также прокладывалась железная дорога, и из хлебоборного центра России открывался кратчайший путь сбыта сельхозпродукции в Москву и через Ригу за границу.

История елецких железнодорожников - это история всей страны. Они принимали самое активное участие в революционном движении и в немалой степени способствовали становлению Советской власти в городе. В 1932 г началось строительство мощной, оснащенной новой техникой магистрали Москва-Донбасс. Однако трудовой энтузиазм вскоре сменился военных графиком работы железнодорожников - началась Великая Отечественная война. Движение поездов было переведено на военный график, обеспечивающий первоочередное движение воинских эшелонов, доставку на фронт техники. Ельчаном выпала историческая миссия осуществлять крепкую и надежную связь между центром и Паволжьем, Сибирью, Уралом.

Послевоенные годы принесли ельчанам изменения: 23 сентября 1946 года было создано Елецкое отделение, которое относилось тогда к Московско-Донбасской железной дороге. К началу 1950 Елецкие железнодорожные предприятия были полностью восстановлены. С 1951 г. выпуск промышленной продукции в стране в два раза превысил уровень предвоенного 1940 г. Это значило, что совершенствуется и растет вместе со всей страной и железнодорожный транспорт. Не стал исключением и Елец.

В 1950-60-е г.г. Елецкое отделение успешно развивается, используя современные методы работы, что позволило первых пятилеток значительно увеличить все показатели: рост грузооборота не на планируемые 35-40 %, а все 90а 25%-объем пассажирских перевозок, на 57%-производительность труда и т.д.

В 1964 г. Елецкое паровозное депо реконструировано в тепловозное, и машинист М. Архипов привел первый грузовой, а его коллега А.Зубов-первый пассажирский поезд на новой тепловозной тяге. В 1966 г. Юго-Восточная железная дорога была награждена орденом Трудового Красного Знамени в связи с празднованием 100-летия дороги. А спустя 20 лет Елецкое отделение отметило еще один этап своей истории-переход на электротягу. Первый электропоезд привели в Елец Н. Захарченко и В. Еслуков.

2003г.-знаменательный в истории не только елецких железнодорожников, но и всех работников стальных магистралей страны-было образовано ОАО «РЖД». На предприятиях Елецкого отделения началась широкомасштабное техническое перевооружение с использованием новейших технологий и оборудования, автоматизации и механизации.

В 2006 г. Елецкое отделение отметило свое 60-летие. К этому времени все его структурные подразделения располагаются на территории 4-х областей- Липецкой, Курской, Тульской и Белгородской. Эксплуатационная длина железнодорожных путей составляет 630 км, на протяжении которых находится 37 станций.

Успехи, достигнутые Елецким отделением за последние годы- это результат упорного труда рабочих и инженерно-технического персонала, которые трудятся во всех его структурных подразделениях. К ним относятся: Локомотивное депо Елец, дистанция пути Елец, дистанция пути Липецк, дистанция пути Лев-Толстой, Елецкая дистанция электроснабжения, Елецкая дистанция сигнализации, централизации и блокировки, вагонное ремонтное депо Елец, вагонное эксплуатационное депо Казинка, станция Казинка, станция Липецк, Елецкая дистанция гражданских сооружений.

На территории Елецкого отделения расположены также структурные подразделения ЮВЖД, которые находятся в оперативном подчинении отделения дороги. Это: Елецкий региональный центр связи; дирекция по обслуживанию пассажиров; путевая машинная станция-140;строительно-монтажный поезд №663, НУЗ «Отделенческая больница на ст. Елец ОАО «РЖД»; Елецкий техникум железнодорожного транспорта; Профессиональный лицей №1, Елецкая дорожно-техническая школа машинистов локомотивов.

Локомотивное депо Елец ведет свою историю с 1868 г, когда из Грязей в Елец прибыл первый поезд. На дороге тогда было 40 паровозов и 790 вагонов. Для их технического

обслуживания и было создано паровозное депо. Особая страница в истории депо-переход на новый вид тяги-тепловозы. В 1990 депо перешло на электротягу.

Дистанция пути Елец ведет свое начало с 1869 г. В пределах узла сходились железные дороги: Рязано-Уральская с направлением Лев-Толстой, Сызрань-Вяземская и Московско-Донбасская. В составе Елецкого отделения дороги дистанция пути существует примерно с 1957 г.. Длина дистанции составляет 410 км. В разные годы дистанция переживала реорганизации, ее то укрепляли, то уменьшали. С сентября 2002 г. в связи с ликвидацией Касторинской дистанции пути увеличилась развернутая длина дистанции.

Дистанция пути Лев Толстой как самостоятельная единица образована в 1908 г. До этого времени предшествовал в 1880 г. участок от Раненбургской дистанции пути, который делился на 13 околотов (участков): Л.Толстой-Халатово, разъезд «Коллективист», станция Лебедярь, Рождество, Лутошкино, Талица, Данков, Янушово, Политово, Птань, Дворики, Куликово Поле, Л.Толстой-Троекурово.

Дистанция пути Липецк образовалась в 1963 г. и включала в себя 9 околотов, ныне-12. Протяженность дистанции пути - 364,8 км, на котором трудятся 340 чел.

Елецкая дистанция сигнализации, централизации и блокировки-первое упоминание об этой службе относится к 1933 г. С 1 июля 2006 г. предприятие получило новое название: «Елецкий региональный центр связи», на котором трудится 426 чел. Протяженность обслуживаемой территории более 600 км.

Елецкая дистанция электроснабжения была создана в 1960 г. в соответствии с приказом начальника ЮВЖД о переводе на электрическую тягу важных грузонапряженных магистралей, в том числе Москва-Елец-Дебальцево. В 2003 г. Елецкая дистанция электроснабжения была первой на ЮВЖД, где внедрена система АТРС (управление телемеханикой по радиоканалу).

Елецкая дирекция по обслуживанию пассажиров была образована при Елецком отделении ЮВЖД в 1986 г. В ее состав вошли резервы проводников, пункты технического обслуживания пассажирских вагонов Ельца и Липецка, вокзалы Елец, Липецк, Лев Толстой, билетные кассы линейных станций Касторинского, Грязинского, Лев –Толстовского и Ефремовского направления Елецкого отделения дороги. Елецкий ж.д. вокзал был построен в 1896 г. и является важным стратегическим объектом, центром пяти железнодорожных направлений.

Вокзал ст. Липецк сдан в эксплуатацию в 1993 г. Вокзал ст. Лев-Толстой был построен в 1890 г. и связан с именем русского писателя Л.Н. Толстого. В 2003 г. вокзал был капитально отремонтирован с сохранением следов своего исторического прошлого. В 1999 г. Елецкая дирекция по обслуживанию пассажиров была реорганизована в структурное подразделение Дирекции по обслуживанию пассажиров ЮВЖД-филиал ОАО «РЖД».

Елецкая дистанция гражданских сооружений, водоснабжения и водоотведения была создана в 1936 г. В 1966 г. была организована служба гражданских сооружений, которая объединила на всей дистанции здания и сооружения ЮВЖД.

Станция Елец в 1943 г. стала границей вновь созданной Сталинградской железной дороги по пути Москва-Донбасс. В 1959 г. Елецкое отделение Московско-Курско-Донбасской железной дороги вошла в состав ЮВЖД, станция Елец также переведена в состав ЮВЖД.

Станция Казинка впервые упоминается в 1899 г., по характеру работы-грузовая с большим объемом сортировочной работы, является станцией примыкания НЛМК.

Вагонное ремонтное депо Елец было основано в 1868 г. Вагонный участок входил в состав депо. В 1936 г. из состава паровозного депо были выделены вагонные мастерские ст. Елец. В 1944 г. были построены цеха-вагоно-сборочный и механический, токарное и кузнечное отделения. В 1968г. был внедрен поточный метод ремонта тележек грузовых вагонов. В 1973 г. перешли на поточный метод ремонта колесных пар грузовых вагонов.

Вагонное эксплуатационное депо Казинка было создано в 1935 г. Главная профессия в вагонном депо-осмотрщик вагонов.

Строительно-монтажный поезд № 663-мощнейшая железнодорожная строительная организация. Свою историю СМП-663 начал в 1932 г., когда в Ельце был организован 6-й строительный участок строительство дороги Москва-Донбасс.

Путевая машинная станция-140, в отличии от служб, занимающихся текущим ремонтом дорог, ремонтирует дорожное полотно капитально и свою историю начала деятельности берет в 1952г.

В различные годы Елецким отделением ЮВЖД руководили Хотин Г.Г. Строков В.А. Манько М.П. Гладышев С.Д., Озеров Н.П. Бутко Н.В. Супрун В.Н., Миронов А.Ю., Халяев В.И., Агошков Е.В. вклад которых в развитие предприятия трудно переоценить.

Список используемых источников:

1. Иванов П.И. "Развитие железнодорожного транспорта в России: прошлое и настоящее". Издательство "Транспорт", 2018.
2. Книга Тулининовой О.В. «Елец –город промышленный». Страницы истории елецких предприятий, научно-краеведческое издание-Елец, 2008-127 стр.
3. Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года. Официальный документ Министерства транспорта РФ.

ИСТОРИЯ РАЗВИТИЯ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Елецкий техникум железнодорожного транспорта – филиал РГУПС

Автор: Медведев Максим Дмитриевич

Научный руководитель: Медведев Максим Дмитриевич

Как вы хорошо знаете, человечество никогда не могло существовать не передвигаясь. Древние римляне говорили: «дорога – это жизнь». В самом деле, невозможно представить жизнь страны, без четко работающего транспорта.

И действительно, и днем и ночью идут по железным дорогам нашей страны поезда. Миллионы туристов едут, чтобы посмотреть мир, тысячи командированных – чтобы в далеком городе решить свои важные дела. Но едут не только люди, едут и грузы.

Но не всегда так было. И хочу познакомить с историей рождения Юго–Восточной железной дороги.

Нескончаемые грунтовые дороги России были очень плохие. Особенно было трудно весной и осенью. Лошади вязли в песке, выбивались из сил. Выбравшись из песка, они попадали в море грязи. Земляная жижа скрывала пни, камни; наезжая на них, проваливаясь в глубокие выбоины, телеги ломались, лошади нередко калечились. Случалось, что возчики бросали обозы с вещами без всякого присмотра и уезжали домой с лошадьми. Купцам приходилось отыскивать свои товары, разбросанные вдоль дороги по городам и деревням. Так было из года в год. Чтобы добраться от одного города в другой, одноконным подводам требовалось несколько суток. Доставка грузов по воде была еще более медленной. Чем больше расстояние, тем дороже становился товар. Плохие дороги наносили громадный урон внутренней торговле и потребителю, так как особенно в отдаленных губерниях цены все время колебались. Необходимо было создание железных дорог.

Появление первых железных дорог показало явное преимущество этого вида транспорта перед другими. Средняя скорость перевозки грузов превзошла скорость движения по обычным дорогам в 6 – 10 раз. Пассажиры по рельсам стали передвигаться в 4 раза быстрее, чем по почтовым трактам. Стоимость пассажирских перевозок снизилась в среднем на 37 %, перевозки грузов – в 2 – 3 раза.

Для постройки железных дорог было образовано несколько обществ, но они, ничего не сделав, распались. Поэтому в 1864 году правительство само на средства казны приступило к строительству дороги Москва – Орел – Курск. Из-за того, что эта железная дорога строилась очень медленно, правительство решило отдавать сооружение отдельных линий различным частным компаниям.

Директор правления только что построенной дороги Москва – Рязань Фон Дервиз еще в 1863 году просил у правительства разрешения построить железную колею от Рязани до Козлова (Козлов - это нынешний город Мичуринск Тамбовской области). Концессия была дана только 12 марта 1865 года. Дорогу надо было построить за три года. Учредитель акционерного общества Фон Дервиз внес в Российский Государственный банк залог в сумме 591 725 рублей.

Постройка дороги была проведена в небывало короткий срок для того времени. Строительство дороги закончилось на полтора года раньше срока, который был предусмотрен. Такие высокие темпы объясняются тем, что был значительно сокращен объем земляных работ, особенно на равнинной местности от Рязань до Козлова. Здесь прямо на грунт насыпали небольшой песчаный слой, затем укладывали сырые непропитанные шпалы, а вдоль дороги рыли небольшие канавки. В районе строительства рабочая сила имела в избытке. Испытавшие

страшную нужду крестьяне десятками тысяч шли на строительство и предлагали свои руки за любую плату.

И 4 сентября 1866 года железная дорога Рязань – Козлов была открыта для движения поездов. А на следующий день купечество, священнослужители и другие хозяева Козлова в окружении огромной толпы трудового люда, чьими руками была построена дорога, торжественно встретили прибывший из Рязани первый поезд!

В строительстве дороги было много недостатков. Во всех газетах писалось о том, что за огромные деньги строитель выстроил никуда не годную во всех отношениях дорогу. В первое время движение поездов по этой линии было организовано без расписания. Пассажирских поездов не было вовсе, а товарные маршруты формировались по мере поступления грузов.

Но были и положительные стороны. Козловская линия врезалась в плодородные районы России. Она связала Москву с густонаселенными губерниями. Старые торговые пути стали быстро терять свое былое предназначение. Спрос на перевозку хлеба и сельскохозяйственных продуктов был очень большой. В связи с большими перевозками Фон Дервиз приступил к строительству второго пути, который был введен в эксплуатацию 1 июня 1870 года.

Линия Рязань – Козлов положила начало существованию и развитию Юго-Восточной железной дороги.

Постройка Рязано-Козловской дороги открыла новую страницу в железнодорожном строительстве, показав, насколько это дело выгодно и прибыльно для предпринимателей

В 1866 году министерство путей сообщения разработало проект строительства важнейших железнодорожных линий. Была высказана мысль о необходимости строительства ветвей к уже существующим и намечаемым к строительству железным дорогам с целью расширения района их действия. В числе таких ветвей Рязанско-Козловской дороги была линия Козлов – Воронеж.

В Елецком уезде активно развивалась промышленность, рос торговый оборот. За 8 лет (1855-1863) число промышленных предприятий выросло от 79 до 313. На долю мукомольной промышленности приходилось 44,5% всей выработанной в 1866 году промышленной продукции. В конце 1860-х годов хлеба вырабатывалось больше, чем можно было доставить и продать в других районах. По ходатайству Елецких дворян, купцов и промышленников государь Александр II утвердил концессию на строительство железной дороги от Ельца до станции Грязи Воронежской земской железной дороги.

Учредителем Козлово-Воронежской дороги стало воронежское земство. 27 октября 1866 года Министр Путей Сообщения Павел Петрович Мельников поставил в известность Воронежскую земскую управу об утверждении представленного плана Козлово – Воронежской дороги. Больших мостов предусматривалось – 4, малых мостов и труб – 78, переездов – 102, станций – 9. Акционерное общество, которое было создано для строительства железной дороги от Рязани до Козлова, имело право владеть дорогой 81 год со дня пуска ее в эксплуатацию. По истечении этого срока дорога должна перейти бесплатно к правительству, которое, однако, обязано будет выплатить акционерам стоимость подвижного состава. [1]

Получив концессию, Воронежское земство охотно освободило себя от забот и ответственности за постройку дороги и сдало ее крупному подрядчику – купцу 1-й гильдии Самуилу Соломоновичу Полякову. Строительство дороги для того времени велось очень быстро, хотя необходимой технической документации и тщательного обследования трассы к началу строительства не было.

Здесь, как и на строительстве дороги от Рязани до Козлова, был избыток дешевой рабочей силы. Уже в январе 1868 года специальная комиссия, созданная министерством, обследовала дорогу и определила готовность ее для эксплуатации.

1 февраля 1868 года, по только что построенной ветке в небольшом городе Ельце прибыл первый грузовой поезд. Шёл он из города Грязи, пройдя 103 версты (110 км), а 1 июля 1868 года было открыто движение пассажирских поездов. Так зарождалась будущая Юго-Восточная железная дорога. Город стал пересечением важнейших железных дорог, что обеспечило выход продукции на рынки многих губерний России. [2]

В этом же году начало свою работу мастерские - для ремонта паровозов и вагонов это Елецкое локомотивное депо, оно расположилось на окраине города за рекой Сосна. В то время в начале постройки железных дорог приглашались преимущественно машинисты-иностранцы, поэтому наш земляк С.С. Поляков обращается к министру путей сообщения П.П. Мельникову с ходатайством об открытии в Ельце Железнодорожного училища.

В связи с новой магистралью 1868 году в Ельце появился железнодорожный вокзал (рис. 1). Елец, станция 2 класса. Здание пассажирского вокзала для двух линий Юго-Восточных дорог

железных дорог: Орловско-Грязской и Елец-Валуйской, затем для Богоявленск-Елецкой ветки Рязано-Уральской железной дороги и, наконец, для Елец-Узловая, ветки Сызранско-Вяземской железной дороги. Общий, в 20 квадратных сажени (это 42, 672 квадратных метра — прим. Р. Д.), зал 1 и 2 классов, при котором буфет-столовая для пассажиров 1 и 2 класса величиною 44 сажени. Отдельный большой, в 65 кв. сажени, зал 3 класса; мужская и дамская уборная, почтово-телеграфное отделение, буфет с горячими и холодными блюдами, спиртными напитками, чаем и кофе, книжно-газетный шкаф. Со станции и на станцию ежедневно отправляется и прибывает 18 пассажирских, разного наименования поездов. [3]

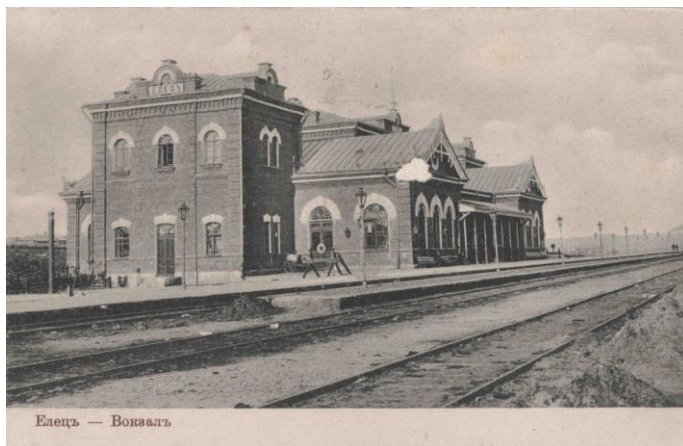


Рис. 1. Железнодорожный вокзал

Для обслуживания железной дороги в Ельце было открыто первое в России техническое железнодорожное училище, получившее имя государя Александра II. И это история нашего Елецкого техникума железнодорожного транспорта!

Список использованных источников:

1. 2018-2023 © Усманский краеведческий портал 399370, Липецкая область, г. Усмань <https://usmanlib.ru/kray/uezdnaya-istoriya/zheleznaya-doroga>
2. <https://kurech.eletsmuseum.ru/судьбоносное-событие-в-истории-ельца>
3. Родзевич, Александр Иванович. Спутник пассажира по юго-восточным железным дорогам / Сост. А.И. Родзевич, коммерч. агент юго-вост. ж. д. Вып. 1-3. Козлово-Воронежско-Ростовская линия : 46 ил. в тексте, 5 отд. план. городов и карт. юго-вост. ж. д. / 3 т.; 16. — Москва : О-во юго-вост. ж. д., 1899-1900, 1899.

ИСТОРИЯ ОТКРЫТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СООБЩЕНИЯ РОДНОГО КРАЯ

Елецкий техникум железнодорожного транспорта – филиал РГУПС

Автор: Преснякова Алина Сергеевна
Научный руководитель: Токарева Екатерина Сергеевна

Елец — это один из старейших городов Липецкой области, который сыграл важную роль в истории железнодорожного строительства. История железной дороги в моем родном крае, как и в многих других городах России, тесно связана с общим развитием транспортной инфраструктуры страны.

Начать статью стоит с рассмотрения причин, почему для развития железнодорожной сети был выбран именно Елец. Можно привести пару причин, например:

Первое это, конечно, географическое положение. Город находится на пересечении важных торговых путей, связывая южную часть с остальным государством, что делает его удобным пунктом для транспортировки товаров.

Во-вторых, стоит отметить, экономический потенциал. Регион вокруг Ельца богат природными ресурсами, такими как глина и известняк, а также сельскохозяйственным производством. Железная дорога позволяет эффективно транспортировать готовую продукцию, а также сырье для местной промышленности, что способствует экономическому развитию города.

Сказать необходимо и про развитие купечества в городе. К 1862 году отмечалось увеличение количества купцов до 5496 человек, что свидетельствует о благоприятной среде для развития предпринимательства. За 8 лет (1855-1863) число промышленных предприятий выросло от 79 до 313. На долю мукомольной промышленности приходилось 44,5% всей выработанной в 1866 году промышленной продукции. Таким образом, 1860-х годах хлеба вырабатывалось больше, чем можно было доставить и продать в других районах.

Первые попытки постройки железной дороге в Орловской губернии были предприняты еще в 1863 году, когда главнокомандующий путями сообщения генерал-лейтенант, Павел Петрович Мельников, предложил построить дорогу Орел-Елец. Однако, население не приняло задумку, ведь многие боялись лишиться прибыли за перевозку грузов.

Однако транспортная ситуация в городе со временем обострилась и стала крайне напряженной: перевозка грузов на телегах была дорогой и затруднительной в силу частого возникновения пробок. Так, Елецкий уезд, как и вся Орловская Губерния, нуждался в постройке быстрого вида транспорта.

Тогда уже в августе 1866 елецкое земство подало челобитную императору с инициативой о разрешении «устройства железной дороги от Ельца до станции Грязи Козлово-Воронежской железной дороги». Она стала продолжением рижско-орловской линии, соединявшей низовья Волги с центральными губерниями, а также балтийскими портами нашей страны, что имело огромное значение для экономики, развития и безопасности России.

Через год (1 марта 1867 года) император Александр II утвердил концессию на строительство магистрали. А спустя 2 месяца (1 мая 1867 года) купец первой гильдии Самуил Соломонович Поляков начал стройку. Купец занимался благотворительностью и являлся концессионером. Он и привлек свой капитал к строительству дороги. Главным инженером по производству работ стал 36-летний капитан Михаил Данилов. Дорога строилась однопутной, но земляное полотно и каменные части мостов на дальнейшую перспективу должны были быть устроены под два пути.

Привлекали в основном неквалифицированную рабочую силу (квалифицированных тогда попросту не было) — носильщиков, возчиков, ровняльщиков, тачечников, костыльщиков, шпальщиков.

Данный расклад «главного» по железным дорогам империи не устроил, поэтому построил он не только дорогу.... Для поднятия профессионализма строитель и работников магистрали С. С. Поляков учредил в Ельце первое в России железнодорожное училище имени императора Александра II (ныне ЕТЖТ — филиал РГУПС), а кроме того, построил здание гимназии (сегодня школа № 1 им. М. М. Пришвина) и женское училище.



Рис. 1 Дореволюционное здание Елецкого Техникума, ныне ЕТЖТ – филиал РГУПС

Первый поезд прибыл в Елец из Грязей на 2 года раньше запланированной сдачи дороги — 30 августа 1868-го. В этом же году свою работу начало Елецкое локомотивное депо. До 1869 года дорога была изолированной, но строилась изначально с расчетом на соединение в Грязях с магистральной линией Москва -Воронеж.

Сдача всей железнодорожной ветки Елец — Грязи протяженностью 103 версты (почти 111 км) состоялась 1 марта 1870 года.

Предусматривалось строительство и наличие 4 промежуточных станций: Дон, Чириково, Липецк, Казинка.

Для представления пути, по которому проходит железная дорога, стоит привести выписку из доклада от 23.03.1867 (по новому стилю – 11 марта) министра путей сообщения

«Высочайше утверждено направление Елецко-Грязинской линии. Она начинается у города Ельца с юго-восточной стороны, около Засосницкой слободы; поднимается на водораздел между реками Сосна и Дон; спускается в долину Дона, перейдя его близ деревни Матюшкиной; вступает из Орловской в Воронежскую губернию; направляется между оврагами, следуя направлению реки Студенец; на 51-й версте от Ельца переходит в Тамбовскую губернию, приближаясь к городу Липецку с его северной стороны у слободы Студёнки. Далее следует долиной реки Матыра и на 104-й версте от Ельца подходит к станции Грязи Козлово-Воронежской железной дороги».



Рис. 2 Строительство «Чугунного» железнодорожного моста через р. Быстрая Сосна

А какой же вокзал был построен в городе при этой железной дороге? Первый Елецкий вокзал был возведен в 1874 году вместе с открытием ветки «Узловая–Елец», ныне название «Старый вокзал Сызрано-Вяземской железной дороги», и он является, к сожалению, давно брошенным...

Здание нового железнодорожного вокзала было построено в 1896 году как Центральный вокзал «Елец» на железнодорожных ветках Орёл–Грязи и Елец–Валуйки и получил звание II класса, что было довольно высокое звание, ведь к первому классу относились лишь вокзалы крупнейших городов, к примеру столичные.



Рис. 3 Центральный вокзал г. Ельца, построенного в 1896 году.

Развитие железной дороги в Ельце, Орловской губернии, в конце XIX века оказало значительное положительное влияние на экономическую, социальную и культурную жизнь города. Местные производители получили возможность сбывать свою продукцию на более широких рынках, а это, в свою очередь, способствовало росту местной экономики, масса людей узнали о нашем, Елецком, кружеве.

Появление железной дороги также привело к созданию рабочих мест и увеличению занятости населения. Местные жители начали получать стабильный доход, что способствовало улучшению их жизненных условий. Увеличение численности рабочей силы также способствовало развитию инфраструктуры города: строились новые жилые кварталы, учреждения образования и здравоохранения, что делало жизнь в Ельце более комфортной.

Таким образом, создание железной дороги в Ельце в XIX веке стало важным фактором, способствовавшим экономическому процветанию и социальному развитию города. Она не только улучшила транспортную доступность региона, но и создала условия для роста местной экономики, повышения уровня жизни населения и культурного обмена. Этот период стал основой для дальнейшего развития Ельца как значимого узла между Центральной и Южной Российской Империи, оставившего заметный след в его истории и культуре.

Заканчивая свою статью, не могу не отметить, что совсем недавно, точнее 30 августа на Юго-Восточной железной дороге отметили 155-летие Елецкого железнодорожного узла. Именно в эту дату первый состав из города Грязи прибыл в Елец. С открытием новой железнодорожной линии через Липецк началось регулярное движение как грузовых, так и пассажирских поездов. В том же году было запущено Елецкое локомотивное депо.

Список использованных источников:

1. Лебедев, В. П. Исторический аспект развития железнодорожного транспорта в России. – Москва: Научная книга, 2016.
2. Липецкая газета. 2006г., 2 полугодия. Статья «Под перестук колес рождается история» <http://pub.lib48.ru/images/newspapers/lipgazeta/2006-2/HTML/360/>
3. Головачёв А. А. История железнодорожного дела в России. - Санкт-Петербург : тип. Р. Голике, 1881.

ИСТОРИЯ ЕЛЕЦКОГО ТЕХНИКУМА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Елецкий техникум железнодорожного транспорта – филиал РГУПС

Автор: Романов Даниил Иванович

Научный руководитель: Голубева Валентина Петровна

Первое в России железнодорожное училище – Елецкий техникум железнодорожного транспорта в 2024 году отмечает свое 155-летие.

История техникума началась в 1869 году, когда по инициативе строителя железных дорог купца I гильдии Самуила Полякова и ходатайству первого министра путей сообщения Павла Мельникова указом императора Александра II было открыто первое в России ремесленное железнодорожное училище, названное по имени императора – Александровское.

Значимость появления такого рода учебного заведения была вызвана стремительным развитием отрасли. Главный инспектор частных железных дорог Андрей Дельвин, выступая в 1868 году на открытии Орловско-Витебской железной дороги, заявил, что «недостаток низших техников железнодорожной службы составляет один из наиболее сильных тормозов к правильному устройению этой службы на дорогах».

Елец для строительства учебного заведения был выбран не случайно. В деле «Об учреждении ремесленного железнодорожного училища в г. Ельце» есть записка Самуила Полякова от 15 марта 1868 года, адресованная Павлу Мельникову, в которой он пишет: «Местом для училища я полагаю избрать г. Елец, который по значительности народонаселения и по расположению своему в центре Юго-Восточной сети железных дорог представляет удобный для этого пункт, тем более что в Ельце кроме частных заводов расположены главные мастерские Елецко-Грязской железной дороги».

Устав училища был создан и утверждён в феврале 1869 года, а официальное открытие состоялось 17 апреля – в день рождения Александра II.

В учебном заведении готовили начальников станций и их помощников, телеграфистов, техников и мастеровых по ремонту подвижного состава и пути, машинистов. В училище

принимались лица в возрасте от 14 до 17 лет, окончившие уездные школы. В основном это были дети железнодорожных служащих и рабочих. Помимо таких профильных предметов, как железнодорожное дело, подвижной состав, топография, телеграфия, теоретическая и паровая механика, воспитанники уделяли немало времени изучению точных наук, рисованию и черчению, а также Закону Божьему, гимнастике и пению.

Для учащихся были созданы правила поведения во время уроков, на переменах и в повседневной жизни. К примеру, им запрещалось посещать трактиры и тому подобные заведения. Посещение театрализованных представлений разрешалось только в праздники с особого разрешения начальника училища. За соблюдением этих правил строго следили и наказывали учащихся, которые их не соблюдали.

В 1891 году училище было передано его попечителем Даниилом Поляковым (сыном Самуила Полякова) в ведомство Министерства путей сообщения.

Численность учащихся в царские времена составляла до 100 человек, в год выпускалось около 30 мастеров. К 1917 году его окончили уже более 1400 человек.

За время своего существования первое железнодорожное училище не один раз меняло название, а вместе с ним менялись программы и методики обучения. Так, например, в 1917 году оно было преобразовано в среднетехническое училище строительных специальностей, в 1922-м его переименовали в Елецкий строительный техникум НКПС, а уже в следующем – в Елецкую профессионально-техническую школу строительных специальностей. В 1930 году профшкола была преобразована в Елецкий путейско-строительный техникум НКПС. Стал проводиться набор учащихся на новые отделения – «путейско-строительное» и «гражданские и коммунальные здания». Количество учащихся возросло до 350 человек.

В годы Великой Отечественной войны техникум 2 раза эвакуировали: сначала в Саратов, затем в удмурдский город Можга. Студенты, бросив обучение вместе с преподавателями, пошли на фронт защищать свою Родину. Многие не вернулись, но на их место пришли новые студенты. Когда в 1943 году техникум вернулся в г. Елец, открывается ещё одно новое отделение – «искусственные сооружения». После бомбежек пострадала крыша корпуса и здание общежития. Но силами студентов и добровольцев все было восстановлено. В это же время учебное заведение получает своё современное название – Елецкий техникум железнодорожного транспорта.

1952 год был знаменателен тем, что техникум перевели в новый учебный корпус, построенный по проекту архитектора Михаила Готлиба. Силами преподавателей и учащихся на прилегающей территории был заложен фруктовый сад, посажены берёзовые аллеи, которые и сегодня радуют глаз, облагорожена территория, построена спортплощадка и стадион. Для удовлетворения нужд Елецкого железнодорожного узла с 1962 по 1969 год в техникуме работали вечернее и заочное отделения. В это время появились новые специальности, в частности «путевые и строительные машины», «мосты и другие искусственные сооружения». В 2017 году техникум вошёл в состав университетского комплекса Ростовского государственного университета путей сообщения (РГУПС), став его филиалом. В настоящее время он также находится в составе РГУПС.

За 155 лет учебное заведение подготовило более 40 тыс. специалистов для железных дорог страны и других отраслей промышленности. В числе именитых выпускников – генерал-майор инженерных войск, Герой Социалистического Труда, генерал-полковник Михаил Макарец, который командовал Железнодорожными войсками с 1983 по 1992 год; генерал-лейтенант Сергей Климец – командующий Железнодорожными войсками с 2008 по 2010 год; гвардии подполковник, Герой России Сергей Пятницких и Владимир Воробьёв, бывший с 2002 по 2006 год начальником Северо-Кавказской дороги, а с 2006 по 2012-й – вице-президентом ОАО «РЖД». Сергею Пятницких, который погиб при штурме Грозного от пули снайпера на территории техникума установлен бюст.

Сегодня техникум ведёт подготовку по шести специальностям железнодорожного транспорта, гражданского и транспортного строительства, а также сестринскому и лечебному делу. Профессии осваивают более 750 студентов под руководством 60 преподавателей. Это, действительно, важное учебное заведение с богатой историей, которое сыграло ключевую роль в подготовке специалистов для железнодорожной отрасли России.

Техникум не только обеспечивал подготовку технических кадров, но и формировал правила поведения и дисциплины среди студентов, что подчеркивало важность профессиональной этики в работе на железной дороге. Изучение таких предметов, как механика, телеграфия и топография, наряду с гуманитарными дисциплинами, показывало комплексный подход к обучению.

История техникума также отражает изменения в обществе и экономике России, включая его трансформацию в разные исторические периоды — от царской России до настоящего времени. Эвакуация во время Великой Отечественной войны и возвращение в родной город после войны свидетельствует о стойкости и преданности студентов и преподавателей. Сегодня техникум продолжает свою миссию по подготовке квалифицированных специалистов для железнодорожного транспорта, сохраняя традиции и адаптируясь к современным требованиям отрасли. Это важный этап в истории не только самого учебного заведения, но и всей железнодорожной системы России.

ЕТЖТ — это не просто учебное заведение, а настоящая кузница кадров, где традиции встречаются с современными технологиями. Основанный в 1869 году, техникум стал символом надежности и качества подготовки специалистов для одной из самых важных отраслей страны.

Представьте себе атмосферу того времени: студенты, полные энтузиазма, изучают механизмы паровозов и осваивают искусство телеграфии, погружаясь в мир, где каждая деталь имеет значение. Этот техникум стал не только местом получения знаний, но и настоящей школой жизни, где закладывались основы профессиональной этики и взаимопомощи.

Во время Великой Отечественной войны, когда многие учебные заведения закрылись или были эвакуированы, Елецкий техникум продолжал свою работу, сохраняя дух стойкости и преданности делу. Это место стало вторым домом для студентов, которые, несмотря на трудности, стремились к знаниям и самосовершенствованию.

Сегодня, отмечая 155-летие, техникум не только гордится своим наследием, но и смело смотрит в будущее. С новыми программами обучения и современным оборудованием он готов подготовить новое поколение специалистов, способных справляться с вызовами времени. Это не просто праздник — это возможность вспомнить о тех, кто стоял у истоков, и о тех, кто будет двигать железнодорожный транспорт вперед.

Елецкий техникум — это история, которая продолжается, и его двери всегда открыты для тех, кто готов стать частью этой удивительной традиции. Среди организаций среднего профессионального образования (филиалов РГУПС) Елецкий железнодорожный техникум занимает второе место по количеству реализуемых специальностей. Это единственное учебное заведение в нашем университетском комплексе, где сохранилась подготовка медицинских специалистов для транспортной отрасли. Средний балл аттестата поступающих — 4,0 — выше, чем средний по стране, что свидетельствует о серьезности и престиже специальностей, по которым учат в техникуме.

Одной из ключевых особенностей техникума является внимание к практическому обучению. Студенты имеют возможность проходить стажировки на действующих предприятиях железнодорожного транспорта, что позволяет им не только применить теоретические знания, но и получить ценный опыт работы в реальных условиях.

Елецкий техникум также активно участвует в культурной жизни региона. Здесь проводятся различные мероприятия: научные конференции, выставки, конкурсы и фестивали. Студенты имеют возможность проявить свои таланты в творческих коллективах и спортивных секциях. Выпускники техникума занимают ключевые позиции в различных организациях транспортной отрасли, а многие из них становятся лидерами в своих областях. Их успехи подтверждают высокое качество образования, полученного в стенах техникума.

С каждым годом Елецкий техникум продолжает развиваться, внедряя новые технологии и обновляя учебные планы в соответствии с требованиями современного рынка труда. Он стремится не только сохранить свои традиции, но и стать центром инновационного образования, готовящего специалистов для будущего.

Таким образом, ЕТЖТ — это место, где история встречается с современностью, а традиции переплетаются с инновациями. Это учебное заведение продолжает вдохновлять студентов на достижение новых высот и формировать будущее железнодорожного транспорта в России. Он располагает современным оборудованием и учебными лабораториями, что позволяет студентам получить практические навыки, соответствующие требованиям отрасли.

В техникуме имеются:

- Лаборатории по специальностям: здесь студенты могут работать с реальным оборудованием, изучая его устройство и принципы работы.
- Учебные классы с мультимедийным оборудованием: это обеспечивает доступ к современным образовательным ресурсам и позволяет проводить интерактивные занятия.
- Спортивные и культурные площадки: техникум активно поддерживает физическую культуру и спорт, предлагая студентам различные секции и кружки.

Елецкий техникум также уделяет внимание научной деятельности студентов. Здесь имеют место:

- Научные конференции: студенты могут представлять свои исследования и проекты, что способствует развитию критического мышления и исследовательских навыков.
- Кружки по интересам: это возможность углубленно изучать определенные темы, работать над проектами и участвовать в конкурсах.
- Участие в совместных проектах: партнёрство с индустрией позволяет разрабатывать новые технологии и внедрять их в учебный процесс.

Елецкий техникум также активно участвует в социальных проектах, направленных на помощь обществу. Это может включать:

- Волонтерские программы: студенты участвуют в различных акциях, помогая людям в трудной жизненной ситуации.
- Экологические инициативы: программы по охране окружающей среды, включая уборку территорий и проведение экологических акций.

Выпускники Елецкого техникума имеют хорошие шансы на трудоустройство благодаря высокому качеству образования и практическому опыту. Многие из них продолжают своё образование в вузах, а также открывают собственные бизнесы или становятся высококвалифицированными специалистами в крупных компаниях.

Елецкий техникум железнодорожного транспорта — это не просто учебное заведение, а полноценный центр подготовки кадров для железнодорожной отрасли. Он сочетает в себе традиции и инновации, обеспечивая студентов всем необходимым для успешной карьеры. Благодаря своему подходу к обучению, активному сотрудничеству с индустрией и социальной ответственности, техникум продолжает занимать важное место в системе образования России.

Список использованных источников:

1. <https://kedu.ru/tutor/eletskiy-tehnikum-zheleznodorozhnogo-transporta-rostovskogo-gosudarstvennogo-universiteta-putey-soo-16591/>
2. http://etgt.ru/index.php?option=com_content&task=view&id=16&Itemid=45
3. <https://rgups.ru/filiali/etzht/>

ЕЛЕЦ – КРУПНЕЙШИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ УЗЕЛ

Елецкий техникум железнодорожного транспорта – филиал РГУПС

Автор: Романов Даниил Иванович

Научный руководитель: Романова Евгения Валентиновна

Один из древнейших городов России – Елец, не просто богат и уникален своей культурой, историей, самобытностью и наследием, он и остается важным стратегическим центром в сфере экономики и промышленности.

Елец является самым древним городом Липецкой области. Первые упоминания о городе относятся к 1146 году, как центр удельного княжества Рязанского.

Юго-восточное положение города на окраине русских земель определило его роль и судьбу как защитника родной земли от половцев, монголо-татар и крымских татар. Храбрые воины - ельчане всегда вставали на защиту просторов не только родного города, но и всей страны. В 1414 году Елец в очередной раз подвергся набегу монголо-татар, земли пришли в упадок и запустение, а город прекратил свое существование.

В конце XV – начале XVI веков Елец вошел в состав Московского княжества, началось строительство новой крепости. За XVI – XVII века новую крепость неоднократно разоряли крымские татары, негативно сказались на городе события смутного времени, но несмотря ни на что, Елец к концу XVII века заявил о себе как ремесленный, металлургический и торговый центр с хорошо развитой экономикой и социальной структурой.

В XVIII веке, Елец прославился на всю Российскую империю. Город быстро разрастался, строились каменные дома, мощенные улицы и мостовые, товары из кожи и муки пользовались особым спросом, а по приказу Екатерины II в городе часто проходили ярмарки всероссийского масштаба. К 1860 году в Ельце было двенадцать каменных храмов, заложен фундамент

Вознесенского собора – главная визитная карточка города, действовал телеграф, уличное освящение и система водоснабжения.

Для дальнейшего процветания города, в 1866 году, дворянское и купеческое сословие, промышленники подали ходатайство императору Александру II на строительство железной дороги от Ельца до станции Грязи. Ветка Елец-Грязи должна была стать продолжением Рижско-Орловской магистрали, соединявшей центральные губернии, балтийские порты с низовьями Волги. Все это имело огромное социально-экономическое, военное значение для России. 1 марта 1867 года концессию на строительство стальной магистрали утвердили, но Крымская война, крестьянская реформа, дороговизна строительного процесса привели к финансовой проблеме в бюджете страны и выделения средств на строительство железной дороги. Тогда было принято решение о привлечении частного капитала.

«Королем» стальных магистралей в XIX – XX веках был купец I гильдии Самуил Соломонович Поляков, его и привлекли к строительству ветки. 1 мая 1867 года началось строительство железнодорожной магистрали. В строительстве были задействованы тысячи неквалифицированных людей набираемых из числа жителей окрестных сел и деревень – костыльщики, носильщики, ровняльщики, возчики, тачечники, шпальщики... Квалифицированных специалистов попросту не было.

Для поднятия уровня мастерства и квалификации будущих работников стальной магистрали в 1869 году, по инициативе С.С. Полякова и по ходатайству Министра путей сообщения П.П. Мельникова, Указом императора Александра II в Ельце было открыто первое в России Александровское ремесленное железнодорожное училище при мастерских Орловско-Грязской дороги.

В Александровском училище в основном проходили обучение дети железнодорожных работников в возрасте от четырнадцати до восемнадцати лет, общей численностью до ста человек. Срок обучения составлял пять лет, два года, из которых предусматривали практику на железной дороге по выбранной специальности: путевой мастер, машинист, телеграфист, помощник машиниста.

Сам Самуил Соломонович выходец из небогатой семьи, был без образования, но четкий ум от природы, энергичность и здравый смысл сделали из него легендарную личность. Он прекрасно видел и понимал, что для развития во всех направлениях нужны знания, образование и высокая квалификация. Поэтому он не остановился на строительстве Александровского ремесленного училища, его силами были построены здания мужской и женской гимназий в городе.

Железнодорожная ветка Елец – Грязи протяженностью 110 км должна была быть открыта 1 марта 1870 года, однако первый состав отправился в путь из Грязей в Елец на два года раньше – 30 августа 1868 года. Земляное полотно, части каменных мостов строились на перспективу под две линии путей, но первоначально выстраивали один путь. Для балластной призмы использовался песок. Мосты через реки Воронеж и Дон состояли из трех пролетов длиной 140 м. На линии предусматривалось четыре промежуточных станции: Казинка, Липецк, Чириково, Дон. Дорога строилась с расчетом соединения в Грязях с веткой Москва – Воронеж.

Город хранит в памяти имена людей, взявших на себя ответственность за строительство стальной магистрали: надворный советник Михаил Данилов выполнял функции главного инженера; инженер-технолог Константин Троицкий отвечал за систему водоснабжения и технические работы; инспектор Орловско-Грязской дороги Виктор Кислаковский; начальник участка Феофил Цыхотский; мостовик Эраст Зубов, архитекторы Казимир Гриневский и Николай Артёмовский; ответственным за сдачу дороги в эксплуатацию был Фердинанд Рыздзевский.

Для размещения работников и служащих строили дома, казармы, полуказармы, сторожки. Здания возводились в едином стиле, в материале отдавали предпочтение кирпичу, дереву.

По новой стальной магистрали через Липецк регулярно шли составы. Экономика и промышленность города еще больше пошла в гору. Введенному в эксплуатацию елецкому вокзалу был присвоен II класс. Для провинциального городка XIX века это был довольно высокий класс. Железнодорожные пункты по пропускной способности и значимости делились на: полустанции; станции II, III, IV классов и к классу I относились крупнейшие вокзалы, такой как столичный.

В 1866 году было объявлено о строительстве железнодорожной магистрали от Ельца к Московско-Орловской ветки. Будучи предприимчивыми, елецкое купечество добилось одновременного строительства Елецко-Грязинской линии. Воронежское направление железной дороги уже работало в полную мощь и Грязинская ветка открывала елецким купцам выход к

донецким угольным и грушевским антрацитовым шахтам, которые обеспечивали топливом дороги в юго-восточном направлении от Москвы. А линия Елец – Орел – Москва – Витебск открывало путь товарам в Москву, Ригу, за рубеж.

Магистраль Елец – Орел сдали в эксплуатацию в 1870 году, ее протяженность составила 183 км. Елец оформился в крупнейший транспортный узел, где сошлись Данково-Лебедянская, Воронежско-Валуйская и Тульско-Ефремовская стальные магистрали, заняв почетное место на железнодорожной карте России.

В 1874 году завершено строительство Ряжско – Вяземской ветки, это участок «Павелец – Тула – Калуга –Вязьма». От станции Узловая Ряжско -Вяземская дорога проходила в южной части города.

С растущим грузовым и пассажирским поток устаревший вокзал справлялся с трудом, несмотря на то что в городе, в районе Лучка с 1874 года действовал еще один вокзал относящейся к Сызрано–Вяземской железной дороге. Поэтому 1899 году устаревший «причал стальных кораблей» был перестроен в современный большой вокзал пассажирского назначения. Новый вокзал описан в газете «Спутник пассажира по юго-восточным железным дорогам», издававшийся в конце XIX века: «Елец, станция 2-го класса. Громадное здание сооруженного в 1899 году пассажирского вокзала, общего для двух линий юго-восточных железных дорог: Орловско-Грязской и Елец-Валуйской, затем для богоявленск-елецкой ветки Рязано-Уральской железной дороги и, наконец, для Елец-Узловая, ветки Сызранско-Вяземской железной дороги. Общий, в 20 квадратных сажений (это 42, 672 квадратных метра — прим. Р. Д.), зал 1-го и 2-го классов, при котором буфет-столовая для пассажиров 1-го и 2-го класса величиною 44 сажени. Отдельный большой, в 65 кв. сажений, зал 3-го класса; мужская и дамская уборная, почтово-телеграфное отделение, буфет с горячими и холодными блюдами, спиртными напитками, чаем и кофе, книжно-газетный шкаф. Со станции и на станцию ежедневно отправляется и прибывает 18 пассажирских, разного наименования, поездов. Кроме пассажирского вокзала, на станции расположен целый ряд сооружений, как то: 10 жилых домов, 7 построек заняты Первым техническим железнодорожным училищем имени Императора Александра II, пять зданий паровозных и вагонных мастерских. Столовая для рабочих, товарная контора, контора службы движения, санитарная казарма, две товарные крытые платформы, баня, кузницы, пять складов материальной службы, три паровозных здания на 62 паровоза и т. Д.».

От линии «Ряжск – Козлов», в 1890 году, выстроен участок до станции Астапово. А от станции Астапово шли две ветки, одна на город Данков Рязанской губернии, другая на город Лебедянь Тамбовской губернии.

Прямая ветка Лебедянь – Елец открыта в 1894 году. А в 1897 году введена в эксплуатацию линия «Елец – Касторная – Валуйки».

Тяжелые испытания выпали на долю железнодорожного вокзала Ельца в годы Великой Отечественной войны. Он регулярно подвергался бомбардировкам, как объект стратегического назначения. В 1963 году произведена капитальная реконструкция здания. Сегодня, современный вокзал – это развитый транспортный узел, оснащенный всей необходимой инфраструктурой, принимающий сотни поездов и тысячи пассажиров в течении суток.

Список использованных источников:

1. <https://kznam.ru/?p=23699>
2. <https://dzen.ru/a/YsHWG4iReEzwZmpK?ysclid=m3bxq3oc5x120013676>
3. <https://gudok.ru/zdr/167/?ID=1644939>
4. https://bypass.rgups.ru/site/assets/files/91473/kratkaia_istoricheskaja_spravka-1.pdf
5. <https://dzen.ru/a/ZxtlTYqNJRLsRDus>
6. <https://gudok.ru/zdr/167/?ID=1432785>

ИСТОРИЯ ОТКРЫТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СООБЩЕНИЯ ЛИПЕЦКОЙ ОБЛАСТИ

Елецкий техникум железнодорожного транспорта – филиал РГУПС

Автор: Щедров Артём

Научный руководитель: Токарева Екатерина Сергеевна

Железные дороги сыграли значительную роль в развитии Липецкой области, стимулировав экономический рост, связывая крупные города и промышленные центры, и предоставив региону новые возможности для транспортировки грузов и пассажиров. История их появления и становления на территории нынешней Липецкой области тесно связана с общими процессами развития железнодорожного сообщения в России в XIX и XX веках. Этот процесс стал ключевым элементом в формировании экономического ландшафта региона.

Железнодорожное сообщение в России начало активно развиваться в XIX веке. Первая железная дорога страны, соединившая Санкт-Петербург и Царское Село, была открыта в 1837 году. Это стало началом масштабного строительства сети железных дорог, которые способствовали ускорению перевозок товаров, сельскохозяйственной продукции и промышленных изделий. К середине XIX века железнодорожное сообщение считалось жизненно важным для транспортировки сырья и товаров, что стало особенно актуально для промышленных и сельскохозяйственных регионов.

Развитие железных дорог в России стало стратегическим направлением государственной политики. Мощным толчком к строительству железнодорожных путей стала необходимость более эффективной доставки угля и руды к заводам, а также продукции сельского хозяйства – к рынкам сбыта. Кроме того, железные дороги способствовали более тесному взаимодействию между разными регионами страны.

Железнодорожное сообщение на территории Липецкой области стало возможным благодаря экономическому подъему, вызванному развитием металлургической и сельскохозяйственной отраслей. В конце XIX века региональные власти и предприниматели начали осознавать необходимость соединения Липецка и окружающих его территорий с более крупными транспортными артериями страны. Это стало важной вехой, поскольку Липецк уже считался перспективным центром для промышленного производства.

Одной из первых значительных железных дорог в регионе стала линия, соединяющая Липецк с Ельцом. Этот участок, построенный в 1868 году, обеспечил региону выход на более широкую сеть Юго-Восточной железной дороги. Связь с крупным транспортным узлом позволила местным производителям и торговцам расширить свои рынки сбыта. Липецк приобрел стратегическое значение как узловой пункт на маршруте перевозок, что способствовало быстрому росту его экономики.

Не менее важным событием стало строительство Орловско-Грязской железной дороги, завершённое к концу XIX века. Эта линия связала Орел и крупный железнодорожный узел Грязи, что открыло новые перспективы для перемещения грузов и пассажиров. Доступ к масштабной транспортной системе позволил увеличить объемы торговли и дало толчок промышленному развитию, включая металлургию, машиностроение и переработку сельскохозяйственной продукции.

Появление железной дороги дало мощный импульс развитию Липецка и окружающих его территорий. Железнодорожное сообщение стало важным связующим звеном между различными отраслями экономики, способствуя укреплению связей между сельским хозяйством, промышленностью и торговлей. Возможность перевозки угля, металла и сельскохозяйственной продукции в больших объемах по железной дороге обеспечила развитие металлургической промышленности. В Липецке и других населенных пунктах начали строиться заводы и фабрики, что привело к росту населения и увеличению количества рабочих мест.

Железнодорожные перевозки также имели ключевое значение для военных нужд. В годы Первой мировой войны железные дороги Липецкой области играли важную роль в снабжении армии. Железнодорожные узлы использовались для транспортировки солдат, оружия и продовольствия, что потребовало расширения инфраструктуры и модернизации путей.

Период революции и гражданской войны (1917–1922) в России стал настоящим испытанием для железнодорожной системы. Липецкая область не стала исключением: её

железные дороги пострадали от разрушений и остановок работы. Однако даже в этих сложных условиях железнодорожное сообщение продолжало играть важную роль в перевозке войск и снабжении Красной армии. В первые годы после окончания гражданской войны восстановление путей стало важной задачей, что способствовало дальнейшему укреплению железнодорожной инфраструктуры.

Советский период ознаменовался новым этапом в развитии железнодорожного сообщения Липецкой области. Железные дороги приобрели стратегическое значение для экономики страны. В годы индустриализации железнодорожная сеть региона претерпела значительные изменения. Были построены новые пути, модернизированы станции, внедрялись новые технологии, что способствовало повышению эффективности перевозок. В это время железные дороги использовались не только для грузоперевозок, но и для массового перемещения рабочей силы.

Строительство железнодорожных веток, соединяющих Липецкую область с промышленными центрами, такими как Воронеж и Курск, усилило экономические связи, способствовало увеличению объема товарооборота и повышению мобильности населения. В годы Великой Отечественной войны железные дороги региона обеспечивали снабжение фронта и перевозку необходимых грузов, что делало их стратегически важным звеном в военной логистике. После войны пути, разрушенные бомбардировками и боевыми действиями, были быстро восстановлены.

В последние десятилетия Липецкая область активно модернизирует свою железнодорожную сеть в соответствии с новыми экономическими условиями и современными требованиями. Важным направлением является повышение скорости и комфорта перевозок, улучшение экологической безопасности железных дорог и внедрение инновационных технологий. Модернизация инфраструктуры включает обновление подвижного состава, строительство современных вокзалов, автоматизацию процессов управления движением.

Грузовые перевозки остаются важной составляющей экономики региона. Железнодорожная сеть обеспечивает транспортировку металлургической продукции, сельскохозяйственных товаров и угля, что способствует развитию внешнеэкономических связей. Создание современных логистических центров и модернизация терминалов делает Липецкую область привлекательной для бизнеса и инвесторов.

Железнодорожное сообщение оказало огромное влияние на социальную жизнь региона. Станции и вокзалы стали не только транспортными узлами, но и своеобразными центрами социальной активности. Вокзалы Липецкой области, многие из которых были построены в начале XX века, стали архитектурными памятниками своего времени. Они отражают дух и традиции прошлых эпох, служат связующим звеном между историей и современностью.

Развитие железнодорожного сообщения способствовало увеличению культурного обмена между регионами. Жители Липецкой области получили возможность путешествовать, знакомиться с культурой других регионов России, укрепляя национальное самосознание. Туризм и культурный обмен играют важную роль в формировании региональной идентичности и сплочении общества.

В будущем Липецкая область продолжит развивать железнодорожную инфраструктуру. Основными направлениями станут модернизация существующих путей, строительство новых логистических центров, улучшение качества пассажирских перевозок. Большое внимание уделяется внедрению экологических технологий и снижению негативного влияния транспорта на окружающую среду. Инновации и современные подходы помогут укрепить экономическое положение региона и его конкурентоспособность.

Регион также рассматривает участие в проектах, связанных с развитием высокоскоростных магистралей. Это откроет новые возможности для бизнеса, повысит инвестиционную привлекательность Липецкой области и позволит жителям быстрее и комфортнее передвигаться по стране.

История железнодорожного сообщения Липецкой области – это история стремительного развития, инноваций и интеграции в экономическую и культурную жизнь региона. Железные дороги укрепили связи с другими регионами, способствовали развитию промышленности и улучшению качества жизни населения. Сегодня железнодорожная сеть остаётся важной частью экономики и социального развития области, открывая перед ней новые перспективы и возможности.

Список использованных источников:

1. <https://gudok.ru/zdr/167/?ID=1432785>

2. Ляпин Д. А. История Липецкой области с древнейших времен до 1991 года / Д. А. Ляпин – [Б. м. : Б. и.], 2016. – 248 с.
3. Елецкое отделение «ЮВЖД» // Елец промышленный: страницы истории елец. предприятий / авт.-сост. О. В. Тулинова. – Елец, 2008. – С. 30-35.
4. Головачев А. А. История железнодорожного дела в России / А. А. Головачев. – М. : Дело, 2016. – 568 с. – Из содерж.: [Выдача концессии и финансирование стр-ва Орловско-Грязской (Елецко-Грязской) дороги] : с. 204-207, 319-334.
5. Дорога железная, как ниточка тянется... : [к 50-летию Елец. отд-ния Юго-Восточ. ж.-д.] // Красное знамя [г.Елец]. – 1996. – 10 сент.

ГОРДОСТЬ ЛИХОЙ

Лиховской техникум железнодорожного транспорта (ЛиТЖТ – филиал РГУПС)

Автор: Артемчук Егор Русланович
Научный руководитель: Боголюбская Т.М.

Поселок Лиховской, как населенный пункт, возник с появлением станции Лихая в 1871 году. Название поселка и станции произошли от близлежащего казачьего хутора Лихой, который, в свою очередь был назван от расположения на реке Лихая.

Лиховской растянулся на 5 километров по обе стороны железной дороги вокруг станции.

Станция Лихая - крупный железнодорожный узел - является ключевым объектом поселка, который в 2005 году получил статус микрорайона города Каменск – Шахтинского. В микрорайоне порядка 30 взаимосвязанных узлов и объектов предприятий железнодорожного транспорта (ремонтные депо, Локомотивное депо, Вагонное депо и др.) Значительная часть жителей микрорайона Лиховской занята в обслуживании железнодорожного узла и прилегающей к нему инфраструктуры. На 2010 год из 6000 работающих - 5300 занято на предприятиях Лиховского железнодорожного узла.

Железная дорога – это сердце нашего города, а люди, работающие на железной дороге – наша гордость. С июня 1962 г. по июль 1972 г. начальником Лиховского отделения Юго-Восточной железной дороги стал Семенков Иван Григорьевич. Это был период расцвета Лихой.

С прибытием Ивана Григорьевича Семенкова на Лиховское отделение началось интенсивное преобразование поселка Лиховского. По его инициативе был построен и пущен в эксплуатацию асфальтовый завод, в результате чего было заасфальтировано более 350 тыс. кв. метров дорог и тротуаров, улиц, аллей, парков и площадей. Началось массовое озеленение поселка, посажено и выращено более 550 тысяч различных деревьев и кустарников, в том числе и декоративных - серебристых елей, туи. После постройки теплицы ежегодно высаживались цветы в парках.

При Иване Григорьевиче начата застройка жилых домов в районе Старых Черемушек. Произведена реконструкция старого парка железнодорожников. В нем открыт летний кинотеатр, маленький летний бассейн для детского сада. Сооружены аттракционы для детей и молодежи. В честь 20-летия Победы в Великой Отечественной войне спроектирован и разбит новый парк Победы, сооружены комплексы мемориальных памятников



1985г. Парк Победы. Семенков Иван Григорьевич во главе праздничной колонны.

Построен плавательный бассейн. Открыта детская музыкальная школа. Вступила в строй общеобразовательная школа № 34(ныне 17). Создан спортивный стадион со служебными помещениями для спортсменов и амфитеатром для зрителей. При активном участии Ивана Григорьевича Семенкова поселок был газифицирован, благодаря его стараниям и заботам проведена артезианская вода из Гуково в Лихую. На южной окраине поселка были выделены участки земли под дачи для железнодорожников. На привокзальной площади сооружена стела, посвященная запуску искусственного спутника в космическое пространство. Сдано в эксплуатацию более 10 000 кв. метров жилой площади. Для организации отдыха железнодорожников построены туристические базы на реке Северский Донец и на Черноморском побережье под Анапой. Открыты для детей железнодорожников детские ясли на станциях Лихая, Морозовская, Новомихайловская. На станции Глубокая создан водопровод с установками водоразборных колонок.

Масштаб личности Семенкова И.Г., несоизмерим одними лишь местными рамками... С именем Ивана Григорьевича Семенкова связано не только интенсивное преобразование поселка Лиховского, но и непосредственное участие строительства железнодорожного транспорта на Кубе в качестве Советника посла СССР на Кубе по железнодорожному транспорту; а после – работа на должности главного инженера - заместителя начальника БАМа.

Иван Григорьевич родился в деревне Бастеловичи, Мстиславского района, Могилевской области в семье крестьян. Окончил Московский институт инженеров железнодорожного транспорта в 1950 году по специальности «Эксплуатация железных дорог». Трудовой путь начал дежурным по станции на станциях Грузовая, Большая Донская. Стал начальником станции Сборная Сталинградского отделения; заместителем, а затем начальником станции Узловая; заместителем начальника отдела эксплуатации, а затем - главным инженером Елецкого отделения.

С 1962 года Семенков Иван Григорьевич, работая на Лиховском отделении, зарекомендовал себя умелым организатором и грамотным руководителем. Он активно участвовал в общественной жизни отделения, чутко и внимательно относился к нуждам и запросам людей, работающих на предприятиях, лично был скромен, требователен к себе и подчиненным.

Иван Григорьевич много внимания уделял приведению в образцовое состояние хозяйства отделения дороги, повышению производительности труда, технической культуры на предприятиях. Лиховское отделение под его руководством неоднократно занимало первые места в сетевом соревновании железных дорог.

Он организовывал и направлял работу предприятий на максимальное использование новой техники, внедрение передовых методов труда. Много внимания уделял реконструкции вагонного депо Лихая по методу депо «Московка», организовал промывку крытых вагонов и цистерн.

В 1969 - 1970 г.г. станции Каменская, Миллерово, Какичев, Белая Калитва были переведены на электрическую централизацию стрелочных переводов и сигналов. На участке Миллерово - Ольховая построена полуавтоматическая блокировка. Возведено более 130 служебно-технических зданий, бытовых корпусов в дистанциях пути в Лихой, Белой Калитве, Миллерово, локомотивном депо Глубокая, Лихая, вагонном депо Морозовская и Каменской механизированной дистанции погрузо-разгрузочных работ

Иван Григорьевич оказал большую помощь в формировании и курсировании пассажирского поезда «Лихая - Москва».

Семенкова И.Г. неоднократно избирали членом бюро ГК КПСС, депутатом Ростовского областного и Каменск - Шахтинского Советов депутатов трудящихся.

За успешное выполнение производственных планов и участие в технической реконструкции по переводу участка Лихая - Чертково на электротягу в 1966 году Иван Григорьевич Семенков награжден орденом «Трудового Красного Знамени». Кроме этого Семенков И.Г. был награжден также орденом «Знак Почета», медалью «За Доблестный труд», именными часами Министра путей сообщения, Знаком «Почетному железнодорожнику». Ростовским обкомом КПСС был представлен к награждению орденом Ленина, медалями: «За строительство Байкало-Амурской магистрали», «Я - хозяин магистрали страны», «Почетный пассажир 1-го поезда БАМа». Ивану Григорьевичу Семенкову было присвоено звание «Почетного гражданина поселка Лиховского».



Какую жизнь прожил человек, такая о нем и сохранится память. О Иване Григорьевиче Семенкове до сих пор благодарные жители поселка Лиховского вспоминают и говорят с теплотой и любовью.

В память о Семенкове И.Г., по инициативе общественных организаций МКР Лиховского, Решением Городской думы г. Каменск-Шахтинский (от 30.11.2005 г. № 133) переулок в МКР Лиховском переименован в его честь и назван его именем, а на стене главного корпуса Лиховского техникума железнодорожного транспорта установлена памятная доска

Список использованных источников:

1. <http://kamensk-obzor.ru/video/59-semenkov-lihaya.html>
2. kamensk.donland.ru/presscenter/news/71262/

МОЙ ПРЕПОДАТЕЛЬ – СОКОЛОВ ВЛАДИМИР ПАВЛОВИЧ

Лиховской техникум железнодорожного транспорта (ЛиТЖТ – филиал РГУПС)

Автор: Великохатко Михаил Эдуардович
Научный руководитель: Туякова Людмила Петровна



Наша страна всегда отличалась высококвалифицированными преподавателями. Я хотел бы рассказать о нашем выдающемся педагоге Владимире Павловиче Соколове.

Владимир Павлович в 1969 году завершил службу в армии по специальности электромеханика-стрелок. Узнав от знакомых о наличии вакансий для электромехаников, он получил предложение работать на Лиховской дистанции СЦБ. Свою карьеру Владимир Павлович начал 27 января 1970 года в качестве электромонтёра четвёртого разряда на третьем посту станции Лихой дистанции СЦБ. В том же году он поступил на заочное обучение в РИИЖТ по специальности «Автоматика, телемеханика и связь». 26 февраля 1976 года он успешно защитил диплом по специальности «Инженер-электрик путей сообщения».

В качестве электромонтёра Владимир Павлович проработал три года, совмещая трудовую деятельность с заочным обучением. За этот период он смог повысить квалификацию до шестого разряда, а в конце 1973 года перешёл на должность дежурного электромеханика. На дежурстве, в основном в ночное время, если ты сделал

свою работу, то разрешалось изучать предметы связанные с автоматикой и телемеханикой. На последнем курсе Владимир Павлович ночью на работе занимался курсовым проектированием. Был случай когда на работе были внезапные проверки во главе с начальником дистанции, главным инженером и общественными инспекторами, они сначала проверили у Владимира Павловича его работу, как дежурного электромеханика, а за тем проверили его курсовой проект и даже помогли с замечаниями.

В 1975 году его назначают старшим электромехаником на третьем посту станции Лихой. Спустя год он занял должность начальника участка от станции Лихая до станции Тарасовка, а затем стал начальником Северным участком Лиховской дистанции СЦБ и связи, и впоследствии работал главным инженером. Работа главного инженера была напряженной. В это время кардинально шла замена старого оборудования на более новое, в первую очередь замена релейных шкафов старого образца. В течении двух лет была произведена замена старого оборудования на новые. Внедрялся бригадный метод, то есть комплексная замена аппаратуры на перегоне. В ШЧ он проработал 16 лет.

После работы на железной дороге Владимир Павлович перешёл в сферу шахтной автоматики, где трудился на протяжении 12 лет, занимался монтажом и наладкой аппаратуры шахтной автоматики. Владимир Павлович, благодаря этому опыту, работы на шахтной автоматике, может передавать более глубокие знания студентам в сфере “микропроцессорная электроника”. Так как Владимир Павлович отработал на шахте 12 лет, то на пенсию он вышел в 50 лет.



В 1999 году, узнав о том, что Владимир Павлович на пенсии, Николай Иванович Скляр, первый директор Лиховского техникума железнодорожного транспорта, пригласил его работать в техникуме. С 16 февраля 1999 года по 25 мая того же года работал в качестве совместителя преподавателя и занимался производственными практиками для автоматиков очного и заочного обучения.

С 25 мая 1999 и по сегодняшний день работает преподавателем Лиховского техникума железнодорожного транспорта и преподает следующие междисциплинарные курсы:

- МДК.01.01 Теоретические основы построения и эксплуатации станционных систем железнодорожной автоматики;
- МДК.02.01 Т.1.1 Построение электропитающих устройств систем СЦБ и ЖАТ;
- МДК.02.01 Т.1.3 Обслуживание, монтаж и наладка устройств систем СЦБ и ЖАТ;
- МДК.02.01 Т.1.4. Изучение правил технической эксплуатации железных дорог и безопасность движения;
- МДК.02.01 Р.3, Р.4 Основы технического обслуживания устройств систем СЦБ и ЖАТ.



В 1999 году в нашем техникуме при поддержке ПЧ и ШЧ был разработан проект по созданию первого учебного полигона. На этом полигоне поставили два электропривода (первый электропривод с двухпроводной схемой управления, а второй электропривод с пятипроводной схемой управления) две рельсовых цепи, два маневровых светофора и один мачтовый светофор. Благодаря работе Владимира Павловича и работников дистанции ПЧ и ШЧ наши студенты изучают неисправности электроприводов и различных светофоров, изучение рельсовых цепей и работы стрелочного перевода.

Владимир Павлович внес вклад в проект



разработки и монтажа схем в релейных помещениях учебных лабораторий «Стационарных и перегонных систем автоматики», «Электропитающих и линейных устройств автоматики и телемеханики», «Технического обслуживания, анализа и ремонта приборов и устройств систем СЦБ и ЖАТ», размещение и обслуживание электроприводов и светофоров в мастерской «Монтаж устройств систем СЦБ и ЖАТ», помогал в разработке и не посредственном участии в постройке учебных перегонов.

В 2004 году совместно со студентами в лаборатории была смонтирована релейная централизация схемы ЭЦ-12-00. Владимир Павлович выполнил совместно со студентами монтаж релейного помещения лаборатории. Сдача релейного помещения для помогающих студентов была оформлена как реальное дипломное проектирование, с приемной комиссии во главе с начальником дистанции СЦБ и его заместителями. Поэтому наши студенты могут изучать и находить неисправности в схемах ЭЦ-12-00.

В лаборатории находятся две комнаты: одна для лекционных занятий, а во второй находится макет дежурного пульта и стенды для его работы, а также стенды для работы старого полигона.

В 2008 году назрела необходимость сделать стенд для дежурного пульта. В учебных лабораториях «Стационарных систем автоматики», «Электропитающих и линейных устройств автоматики и телемеханики», «Технического обслуживания, анализа и ремонта приборов и устройств систем СЦБ и ЖАТ», вместе со студентами Владимир Павлович сделал сначала монтажную схему релейных стендов включающие пульт дежурного, а после начал делать монтаж стендов, чтобы при занятости рельсовой цепи нужные реле становились под ток. Теперь студенты могут изучать взаимодействие дежурного пульта с его схемами на релейных стендах.

В мастерской «Монтаж устройств систем СЦБ и ЖАТ» находится разнообразное оборудование: два электропривода с двухпроводной схемой управления; электропривод с пяти проводной схемой управления; горочный электропривод; разнообразные светофоры (маневровый светофор М15, входной светофор Ч2, горочный светофор Г); пульт горочного маршрута; стенд со схемами работы стрелок.

В 2024 году Владимир Павлович участвовал в строительстве учебного полигона для изучения устройств по специальности 27.02.03. «Автоматика и телемеханика на транспорте (железнодорожном транспорте)».



Всего за свою преподавательскую деятельность он обучил 960 студентов, из которых 88 с отличием окончили наш техникум. И в настоящее время многие из бывших его студентов продолжают работать на железной дороге.

На железной дороге все, кто знают Владимира Павловича, относятся к нему с уважением, и при необходимости приходят к нему за советом по возникшей проблеме.

В нашем техникуме Владимир Павлович проработал 25 лет и остаётся одним из самых опытных, рассудительных преподавателей и одним из лучших специалистов в сфере

«Автоматика и телемеханика на транспорте (железнодорожном транспорте)» в нашем техникуме!

«ЕСТЬ ТАКАЯ СТАНЦИЯ ЛИХАЯ ...»

Лиховской техникум железнодорожного транспорта (ЛиТЖТ – филиал РГУПС)

Автор: Долгоносов Дмитрий Александрович

Научный руководитель: Полякова Наталья Александровна

В этом году я сделал первый шаг к исполнению своей мечты – стать машинистом локомотива, поступив в Лиховской техникум железнодорожного транспорта – филиал РГУПС. Мне очень нравится учиться. Я каждый день приезжаю на занятия на электричке, и вид, и звуки

станции Лихая меня завораживают, пока я иду по переходному мосту, поэтому меня заинтересовала история появления этой станции.

Расположена станция Лихая на пути из столицы России в Ростов-на-Дону и является узловым остановкой Ростовского региона. Находится в городе Каменск-Шахтинский, в состав которого входят два бывших поселка городского типа. Сейчас это микрорайоны города под названием Заводской и Лиховской. Ранее станция принадлежала Юго-Восточной железной дороге, но с 1987 года перешла к Северо - Кавказской железной дороге. Данная двухпутная магистраль электрифицирована переменным током, также от станции проложена неэлектрифицированная двухпутная магистраль к Волгограду. Ранее существовала еще однопутка на Изварино, но сейчас она находится в разобранном состоянии.

Неожиданным стало для меня и происхождение названия станции Лихая. Существует две версии, и обе связаны с чем-то плохим и лихим. Первый вариант связывают с оброненной фразой императрицы Екатерины II, которая в 1787 году имела неосторожность остановиться в этом укромном месте тракта на ночевку. На утро многие из свиты императрицы обнаружили, что их обокрали. Воры не постыдились ограбить и саму Екатерину Великую. В гневе она сказала, что данное место лихое. И с тех пор поселение, в котором переночевала важная особа, так и стали называть. Вторую версию рассказывают местные историки. Связана она тоже с местным бандитом, главарем разбойников, промышленявших в здешних местах по фамилии Лихачев. Какая версия правда, а какая - нет, сейчас судить сложно. Ясно одно, что в давние времена данное поселение славилось множеством опасных разбойников.

Начало строительства станции связывают с 1869 годом. В 1871 году был сдан в эксплуатацию участок Лихая – Зверевое – Шахтная, что послужило началом образования магистрального узла. Вокруг станции вырос поселок. В дальнейшем было открыто движение на участках Лихая – Гуково, Лихая – Плешаково, Лихая – Морозовская. На север от станции участок пути был однопутным. Потребовалось 7 лет, чтобы построить второй путь от Лихой до Северо-Донецкой железной дороги, а затем в 1913 году - до станции Каменская. За сутки из Лихой отправлялось 2-3 поезда. Главной тяговой силой были паровозы. В начале XX столетия после открытия пути Лихая – Царицын, данная станция становится узловым пунктом. Определить официальное время окончания строительства железной дороги Лихая – Царицын сегодня сложно. В тоннеле под железнодорожным полотном у хутора Богураева есть надпись на тесаных камнях – «построена в 1896 году». На данный момент станция считается крупным железнодорожным узлом, который имеет 119 подъездных путей. Через данный пункт проходят как пригородные, так и междугородние поезда. Средняя стоянка поездов на станции составляет 18 минут. За время остановки работники периодически проверяют исправность подвижного состава, производится смена локомотивной тяги поездов.

Обращает на себя внимание и вокзал на станции, он относится к островным и расположен продольно вдоль путей. Во время Великой Отечественной войны здание было разрушено, новое было возведено в конце 40-х - начале 50-х годов прошлого века. Платформы располагаются с двух сторон от вокзала. Для безопасности движения пассажиров во время посадки и высадки из поездов построены путепроводы. Они имеют трехчастную разбивку и находятся симметрично с выделенной центральной площадкой. Здание построено по нетрадиционным чертежам. Центральная часть вокзала, где располагается главный вход, находится в одноэтажном уровне. Венчает центральную часть небольшой фронтон треугольной формы. Основная линия фасада представлена промежуточными частями между боковыми линиями и центральной частью здания. Окна в здании имеют полукруглые верхние завершения. Фасад вокзала имеет разделение пилястрами. По всему периметру здания располагается карниз, украшенный ордерными дентикулами. Крыша четырехскатная и двухскатная. Уклон имеет небольшой. Внутри вокзал имеет обычное для таких сооружений строение: зал с кассами, зал ожидания, медпункт и полицейское отделение. На территории, прилегающей к вокзалу, есть несколько небольших ларьков и кафе, где пассажиры могут приобрести необходимые в дороге товары и продукты. Все платформы Лихой имеют островной характер. Добраться до каждой можно по пассажирским путепроводам. Всего имеется три платформы. К самой станции примыкает десять путей. По ним осуществляется движение как грузовых поездов, так и междугородних, которые либо имеют остановку на данной станции, либо нет.

Интересна история станции и в годы Великой Отечественной войны. В воскресный солнечный день 22 июня 1941 года сотни железнодорожников - лиховчан, глубочан, белокалитвинцев вместе со своими семьями, пригородными поездами выехали на реки Северский Донец, Глубочку, отдохнуть, поплавать, позагорать. Ничто не обещало нарушить этот счастливый

день отдыха. Но радио, голосом Левитана, принесло страшную весть: на нашу Родину напала фашистская Германия. Без всякого оповещения люди спешили на свои предприятия, в свои учреждения. Всюду возникали митинги. Во всех выступлениях преобладала одна тема: «Мы верим в нашу доблестную Красную Армию, если потребуется, будем работать день и ночь, пока не разобьем врага». После митинга многие железнодорожники тут же записывались в ряды народного ополчения. С первых дней войны железнодорожный транспорт был переведен на военное положение. Были определены две первоочередные задачи: бесперебойное продвижение эшелонов с востока на запад и одновременно навстречу им нескончаемый поток поездов с запада на восток с эвакуированными людьми, заводским оборудованием, материалами, зерном. Эвакуация в тыл подвижного состава во многом помогла советским железнодорожникам справиться с огромным объемом военных перевозок в годы ВОВ. Если позволяло время, эвакуировалось и путевое хозяйство: рельсы, шпалы, скрепления. Впоследствии они использовались при строительстве новых железнодорожных линий. Перебазирование в восточные районы страны стало важнейшим этапом перевода экономики на военные рельсы. Юго-Восточную железную дорогу считали магистралью глубокого тыла и потому особых мер по организации противовоздушной обороны до 1941 года не проводилась. Однако, массированным налетам гитлеровской авиации Лихая начала подвергаться уже с сентября-октября 1941 года, раньше, чем другие узлы Юго-Восточной. Основной урон был нанесен станции и поселку в первый налет фашистской авиации 21 октября, не столько от бомб, сколько из-за отсутствия четкого вывода с узла поездов с боеприпасами и горючим. Не имея опыта, железнодорожники не успели вывести со станции на перегоны поезда с взрывоопасными грузами до начала бомбежки. Одна из бомб попала в вагон с аммоналом, рвались и взлетали на воздух вагоны с боеприпасами, цистерны с горючим. Над станцией ревели сплошное море огня, грохотали взрывы бомб, снарядов, пылающих цистерн. После этого налета поезда со взрывчаткой и горючим никогда не задерживались на узле. Первая бомбежка показала и безграничную самоотверженность лиховчан, это подтверждает факт о том, что фашистская авиация еще продолжала бомбить объекты узла, а оставшиеся в живых, преодолевая страх и прошедшие испытания огнем и смертью товарищей, лиховские железнодорожники приступили к восстановлению путей, чтобы дать дорогу поездам через узел. На восстановление путей, стрелочных переводов, средств водоснабжения пришли не только свободные от дежурства паровозники, движенцы, путейцы, вагонники, связисты, но и члены их семей. в 17 часов началась бомбежка, а в 3 часа ночи работа узла была уже восстановлена, и поезда пошли. Вокруг куда ни глянь, зияли воронки от фугасных бомб, громоздились груды искореженного металла, дымились догоравшие остовы вагонов. Вторая очень крупная бомбежка состоялась 23 февраля 1942 года. Мощностъ взрывов была такова, что детали вагонов, цистерн, колесные пары разлетались радиусом до трех километров. И снова железнодорожники выстояли. Были уничтожены вокзал, депо, даже железнодорожный мост через реку Северский Донец. В начале 1942 года фронт все ближе подходил к станции Лихой. Военное командование ставило перед железнодорожниками все более сложные задачи. В один из дней оно потребовало быстрее подготовить под погрузку 1200 вагонов и перебросить в них с максимальной скоростью воинское соединение из Чертково в Елец. Несмотря на острую нехватку порожняка, он был изыскан, отремонтирован и сформирован в составы. Задание было выполнено в срок. Наши войска вовремя получили подкрепление и выбили немцев из Ельца.

19 июля 1942 года в поселок вошли фашисты. Люди, не успевшие эвакуироваться в связи с работой на железнодорожном узле, скрывались, прятались по хуторам и в шурфах отработанных угольных шахт. Когда же немцам удалось собрать некоторых из них, они уклонялись от работы под самыми различными предлогами. В окрестностях Лихой вскоре начала действовать подпольная группа коммунистов и комсомольцев, руководимая офицером Красной Армии А.В. Рыжковым. Подпольщики расклеивали листовки, в которых сообщали населению о положениях на фронтах, передавали Советскому военному командованию о времени прохождения через Лихую фашистских эшелонов с живой силой и техникой, идущей на Сталинград, наводили на цель наши самолеты. С их помощью был пущен вражеский эшелон, взорван виадук, создавший пробку на двое суток в движении поездов. 13 февраля 1943 года наши войска освободили Лихую. Поселок лежал в руинах. Фашистские варвары уничтожили за 7 месяцев оккупации все, что было создано трудом многих поколений. Подвиг героев - лиховчан, ныне живущие жители поселка, помнят и чтут. После войны на окраине поселка был заложен прекрасный парк имени Победы в Великой Отечественной Войне и воздвигнут величественный мемориал всем жертвам войны. В 2019 году на станции была открыта комната истории, трудовой и боевой славы Лиховского железнодорожного узла.

После освобождения Лихой было начато её восстановление с целью обеспечить железнодорожное сообщение на всём протяжении от Ростова до Москвы. 1946 год официально считают окончанием восстановительных работ и в этом же году было организовано Лиховское отделение дороги. В 1950-е годы станция Лихая была одной из самых передовых. Стрелки были оборудованы электрической сигнализацией. Это автоматизировало операции по приему и отправлению поездов и по маневровой работе. Предприятие было оборудовано радиосвязью, что ускорило обработку составов на сортировочных горках на 20% и повысило безопасность движения. В 1962 году электрификация участка Лихая-Ростов была завершена. Это позволило отказаться от паровой тяги и перейти на обслуживание главного хода Москва - Ростов электровозами. В 2001 году Лиховское отделение расформировали и присоединили к Ростовскому отделению СКЖД.

Лиховской технологической узел включает в состав 30 станций, которые имеют связь по территориальному принципу работы. Совместными усилиями работники данного железнодорожного узла выполняют операции по пропуску и приему грузовых составов, отправке пассажирских поездов.

В 2008 году в связи с увеличением транспортного потока на перегоне Лихая — Замчалово открылся третий путь. Его открытие – начало выполнения большой программы по внедрению на магистрали трехпутного движения. Это позволит на 50% увеличить пропускную способность.

На станциях Лихая, Морозовская, Гуково внедрены автоматизированные системы коммерческого осмотра поездов и вагонов. Эта система позволяет обеспечить электронный контроль габаритов погрузки, повысить безопасность работы персонала и увеличить пропускную способность станции.

В 2021 году Лихая отметила свой 150-летний юбилей. За это время небольшая станция превратилась в крупнейший узел с богатой историей. И я горжусь тем, что моей отец сейчас, а я после окончания обучения, будем продолжать эту славную историю.

Список использованных источников:

1. Дерябкина, Т.В. Станция Лихая на перекрестке дорог и событий / Т.В. Дерябкина. – Каменск – Шахтинский: ООО “Литера”, 2021.
2. История организаций и управления железнодорожным транспортом России. Факты, события, люди. К 200 – летию транспортного ведомства и образования на транспорте России. Под ред. А.А. Тимошина. – Москва: ГОУ “УМЦ ЖДТ”, 2009. – 466 с.
3. Крейнесс, З.А. Очерки историй железной дороги Книга 4. – Москва: ФГОУ “УМЦ ЖДТ”, 2011- 448 с.
4. <https://ru.wikipedia.org/wiki/Лихая>
5. <https://fb.ru/article/365553/stantsiya-lihaya-istoriya-opisanie-interesnyie-svedeniya>

ИСТОРИЯ СТАНОВЛЕНИЯ СТАНЦИИ ЛИХОЙ

Лиховской техникум железнодорожного транспорта (ЛиТЖТ – филиал РГУПС)

Автор: Квиткина Алина Сергеевна

Научный руководитель: Мухортова Оксана Петровна

28 ноября 1871 года было открыто регулярное движение поездов от Воронежа до Ростова. Эта дата считается «днём рождения» станции Лихой и посёлка Лиховского. Строительство Воронежско-Ростовской железной дороги началось в 1869 году. Рабочие станции жили в бараках и землянках. Всего было немногим больше десятка домов. Из Лихой в сутки отправлялось всего 2-3 поезда, которые от Козлова до Ростова доставляли пассажиров за неделю. В тот год на станции было всего 8 путей, вокзал из дерева, депо вместимостью один паровоз и угольная погрузочная стенка.

Через 7 лет в северном направлении от станции Лихой до станции Северо-Донецкой был построен второй путь, и только еще через 51 год до станции Каменская.

В 1900 году станция Лихая стала узловой.

Более 150 лет назад был запущен первый сквозной поезд от Царицына (ныне Волгоград) до станции Лихая, который провела локомотивная бригада паровозного депо Морозовская. Ввод в

эксплуатацию Восточно-Донецкой линии от Царицына до Лихой позволял прямым путём доставлять волжско-камский лес в угольные районы Украины, а уголь Донбасса – в Царицын.

Церемония проводов первого сквозного поезда сопровождалась молебном, церковным колокольным звоном, кроплением святой водой паровоза, а также участием руководителей магистрали. Дорога прокладывалась по степи, лишенной лесов и водоемов, с редкими населёнными пунктами. Проектом линии также предусматривались квартиры для администрации, служащих, машинистов и их помощников. Все станции и разъезды линии были оснащены служебными и жилыми помещениями для железнодорожников.

Паровозы тогда были маломощными. Пассажирские называли «вокленовки», товарные – «зигилёвками». Вес поезда составлял 360-400 тонн, а скорость 15-20 км/час. Эти локомотивы были сложны как в ремонте, так и в текущем содержании, так как парораспределительный механизм располагался под котлом.

Освещались локомотивы керосиновыми лампами. На товарном паровозе – 2 буферных фонаря, на пассажирском – ещё 3-й, над котлом. Вернее всего они выполняли роль сигнальных огней, а не осветительных: слабый свет мог обеспечить видимость пути всего на несколько метров. В пургу фонари вообще не освещали дорогу.

Состав формировался из 15-20 двухосных вагонов. Расписания движения грузовых поездов не существовало: когда ехать и с какой скоростью, решал сам машинист. Об отправлении и прибытии пассажирского поезда извещал станционный колокол. На локомотивах того времени не полагалось даже кочегаров. Экипировкой паровоза занимался помощник машиниста. На товарных паровозах не было контрбудки, и помощник во время рейса и в ливень, и в буран работал на тендере под открытым небом.

Согласно одной из инструкций, топливо на паровозы должно было «подаваться в деревянных бадьях мерою весом в 5 пудов посредством деревянного треножного крана», подобного колодезному «журавлю». Но в Морозовской этой инструкции не придерживались. В металлическую бадью насыпали до 15 пудов (250 кг) угля и поднимали на борт локомотива. За рейс помощник кидал в топку до 7-8 тонн угля [1].

Учитывая плохую организацию безопасности движения, не удалось обойтись без аварий. 26.01.1889 года в нескольких метрах от станции Лихая лопнул бандаж переднего колеса и разлетелся на куски. Пассажиры отделались легким испугом. 13.01.1892 года близ станции произошел «наезд» пассажирского поезда на впереди идущий товарный [2]. 24.09.1916 пассажирский поезд на большой скорости столкнулся с рабочим балластно-товарным поездом. Среди пассажиров было 40 пострадавших, машинист балластного поезда умер от полученных увечий [3].

Для восстановления железнодорожного хозяйства после революции 1917 года был создан Народный Комиссариат путей сообщения (НКПС), который руководил всеми видами транспорта, упразднены частные железные дороги, ужесточен контроль и мобилизованы ресурсы.

В 1920-1924 г.г. станция Лихая вошла в состав УССР и подчинялась городу Луганску.

В 1924 году станция Лихая перешла в подчинение к Южно-Восточной железной дороге.

В 1932 году комсомольцы станции Лихая и локомотивного депо Глубокая явились инициаторами организации дальних маршрутов, что позволило в два-три раза ускорить их продвижение до места назначения. Впервые порожние вагоны со станции Лихая подавались на шахты целыми составами под погрузку, следовали без переработки через узловые станции, по пути следования выходили паровозы с комсомольскими экипажами. Так вместо двух-трех недель до станции Москва-Сортировочная поезд шел за 88 часов [4].

21 октября 1941 года гитлеровская авиация начала совершать массированные налеты на станцию. Железнодорожники не были готовы к обороне, т.к. Юго-Восточная дорога считалась магистралью глубокого тыла. Большинство разрушений было связано с отсутствием организации работы по выводу со станции поездов с горючими, взрывоопасными материалами. Не смотря на отсутствие опыта лиховчане под обстрелами, взрывами и огнем восстанавливали пути, стрелочные переводы, средства водоснабжения для того, чтобы поезда продолжали путь через узел. Железнодорожники обеспечивали бесперебойное продвижение эшелонов с востока на запад для эвакуации людей, промышленности, путевого хозяйства, которое использовалось при строительстве новых дорог в тылу, и с запада на восток с военными, оборудованием, боеприпасами, продуктами питания.

19 июля 1942 года в поселок вошли фашисты. Жители, как могли, саботировали и подрывали деятельность врагов.

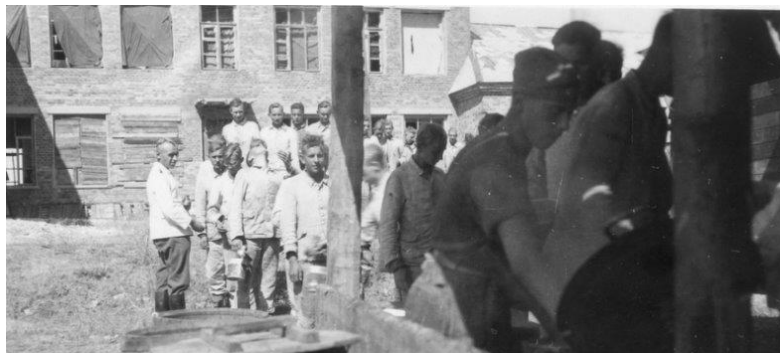


Рисунок 1 – Станция Лихая, сентябрь 1942 г.

13 февраля 1943 года Лихая была освобождена. В память о погибших был заложен парк Победы и воздвигнут мемориал жертвам войны [5].

После войны все силы были брошены на восстановление разрушенных объектов. В 1946 году в СССР дороги были не только восстановлены, но и введены в эксплуатацию новые. На железнодорожном транспорте была введена новая система управления: НКПС преобразован в Министерство путей сообщения (МПС). Что позволило сократить управленческий штат в 3-4 раза, улучшить взаимодействие на «горизонтальном» уровне [6].

19 сентября 1946 года было образовано Лиховское отделение Юго-Восточной железной дороги



Рисунок 2 – Границы Лиховского отделения (1952 год)

30 декабря 1962 года к перрону вокзала Лихая прибыл из Ростова первый пассажирский поезд, ведомый электровозом.



Рисунок 3 – Первый электровоз в Лихой

В 1966 году под руководством начальника Лиховского отделения Юго-Восточной железной дороги Семенкова И. Г. участок Лихая – Чертково был переведен на электрическую тягу. Иван Григорьевич уделял внимание не только развитию станции, повышению производительности участка, но качеству жизни жителей поселка. Были построены туристические базы, асфальтовый завод, парк Победы, плавательный бассейн, детские аттракционы, кинотеатр, открыты музыкальная школа, ясли, спортивный стадион, начата застройка жилых домов, произведено озеленение территории и т.д. [7]

В 1987 году, в ночь с 6 на 7 августа, произошла крупнейшая катастрофа на станции Каменская, после чего Лиховское отделение было выведено из подчинения Юго-Восточной железной дороги и вошло в состав Северо-Кавказской железной дороги (СКЖД). Затем было упразднено и в 1997 году включено в состав Ростовского отделения.

В 2008 году в южном направлении введен в эксплуатацию третий электрифицированный путь на перегоне Лихая – Замчалово, что увеличило пропускную способность участка на 50 %.

В связи с переходом СКЖД на безотделенческую структуру приказом ОАО «РЖД» от 29 апреля 2010 года все отделения дороги были упразднены, и сейчас станция Лихая входит в Ростовский регион дороги.

В 2022 году станция Лихая заняла второе место по снижению негативного воздействия на окружающую среду.

Хочется верить, что Лихая продолжит развиваться и радовать своими победами. Все трудности и проблемы решаемы, если прилагать усилия, не опускать руки и верить в лучшее.

Список использованных источников:

1. Первый сквозной от Волги от Дона / Марина Флегматова / АО «Издательский дом «Гудок». – Москва, 24.07.2020. – [Электронный ресурс]. Режим доступа: – URL: <https://gudok.ru/content/infrastructure/1528996/> (дата обращения 20.11.2024)
2. Столкновение поездов близ станции Лихая / Газета «Приазовский край» № 4 от 14.01.1892
3. Столкновение поездов / Газета «Приазовский край» № 235 от 25.09.1916
4. Сквозной маршрут. / Газета «Вперед» 29.10.1974
5. Рельсы в огне / Газета «Гудок», 8 февраля 1942 года
6. Развитие системы управления на железнодорожном транспорте (с 1917 г. по настоящее время) / Красковский А.Е., Рогоза Д.И. / Научная электронная библиотека «КиберЛенинка». Москва, 2024 – [Электронный ресурс]. Режим доступа: – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/razvitie-sistemy-upravleniya-na-zheleznodorozhnom-transporte-s-1917-g-po-nastoyashee-vremya/viewer>
7. Семенков. Иван Григорьевич (1928-2001). Человек легенда. / История Каменск-Шахтинского. – [Электронный ресурс]. Режим доступа: – URL: <http://kamensk-istoriya.ru/video/59-semenkov-lihaya.html>

ЧЕЛОВЕК СВОЕГО ДЕЛА!

Лиховской техникум железнодорожного транспорта (ЛиТЖТ – филиал РГУПС)

Автор: Паздникова Арина Васильевна

Научный руководитель: Иванова Анастасия Алексеевна

Лиховской техникум железнодорожного транспорта был открыт 1 сентября 1994 г. За более чем четверть вековую историю учебное заведение пережило немало, но ни разу не изменили своему предназначению: в учебном заведении всегда готовили и продолжают готовить квалифицированные рабочие кадры и специалистов среднего звена для железной дороги.

В 2024 году Лиховскому техникуму железнодорожного транспорта – филиалу РГУПС юбилей, исполняется 30 лет. За эти годы учебное заведение подготовило « 4259 » специалистов среднего звена, сумевших найти себя в жизни, и успешно трудящихся на предприятиях ОАО РЖД.

Настало время оглянуться вокруг себя. Мы давно шагнули в 21 век. Время обязывает нас, что бы наши студенты, не были похожими друг на друга, понимали и адекватно оценивали окружающий мир, умели жить полноценной жизнью в современных реалиях нашей жизни. Во

многим, от преподавателей зависит, состоится ли как личность выпускник ЛиТЖТ, и как в дальнейшем сложится его судьба. Законы рыночных отношений обуславливают необходимость подготовки таких специалистов, которые способны умело применять приобретенные знания для решения возникающих проблем, и быстро адаптироваться в жизненных условиях, критически мыслить, делать необходимые обобщения и выводы, уметь работать в команде и самостоятельно.

Именно в Лиховском техникуме железнодорожного транспорта трудился Ульянов Валентин Иванович – человек своего дела!

«Мы строим БАМ, БАМ строит нас!» — так звучит один из популярных лозунгов бамовцев, строителей легендарной Байкало-Амурской магистрали. БАМ стал своеобразной витриной советского нацстроительства. Развивать железнодорожную отрасль в регионы БАМа приглашали многих железнодорожников, которые показывали хорошие результаты в работе на железнодорожном поприще. Одним из таких строителей БАМа был Ульянов Валентин Иванович, который половину своей жизни посвятил Юго – Восточной железной дороге (ныне Северо – Кавказская железная дорога) и 17 лет был ведущим преподавателем Лиховского техникума железнодорожного транспорта Ростовской области.

Ульянов Валентин Иванович родился 28 ноября 1935 года в семье служащих. После окончания 10 классов средней школы поступил на 3й курс техникума, но окончить его не смог, так как был призван в ряды вооруженных сил на срочную службу. По окончании срочной службы в 1957 году, поступил на работу в Глубокинский кондукторский резерв старшим кондуктором грузовых поездов, работал главным кондуктором и в декабре 1960 года, по решению Глубокинского РККПСС переведен на работу инструктором отдела пропаганды райкома партии. В 1961 году Глубокинский район был ликвидирован и с января 1962 года работал дежурным по железнодорожной станции Погорелово, затем Замчалово Лиховского отделения Юго – Восточной железной дороги. В 1963 году переведен на должность начальника станции Репная, где работал до 1972 года. В феврале 1972 года переведен на должность заместителя начальника отдела движения по технической части в аппарат Лиховского отделения, затем начальником грузового отдела и работал там до 1983 года. В августе 1983 года приглашен на Байкало – Амурскую железную дорогу, где работал начальником грузового отдела Уральского отделения дороги, начальником отдела движения и пассажирской работы – заместителем начальника отделения, первым заместителем начальника Уральского отделения, начальником Уральского отделения. В 1993 году приказом Министра путей сообщения переведен на должность первого заместителя начальника Байкало – Амурской железной дороги и работал до сентября 1995 года. По достижению возраста 60 лет уволился в связи с выходом на пенсию. С 29.03.1997 года по 07.09.2015 года работал преподавателем спец. дисциплин в Лиховском техникуме железнодорожного транспорта.

Имеет отраслевые и государственные награды: нагрудный знак «150 лет железным дорогам», знак «Почетный железнодорожник», медали: «За строительство БАМа», «Ветеран труда», Юбилейная медаль «100 лет Транссибирской магистрали».

Свой профессиональный опыт Валентин Иванович передавал своим студентам, многие из которых занимают высокие посты на разных дорогах нашей страны. Дисциплина, упорство, осознание ответственности за каждое действие прививал своим ученикам Ульянов. Именно от него впервые студенты узнали, что железная дорога ошибок не прощает. Любой материал по своим дисциплинам Валентин Иванович преподавал так, что выпускники до сих пор помнят многие его слова и следуют его правилам! Самое главное он никогда не кичился своими наградами и должностями, он старался научить любить свою профессию так, как ее любил он!

Именно такие люди показывают на своем примере, что профессионалом своего дела можно стать, только если вкладывать всю душу в свой труд и тогда результат не заставит себя ждать!

Список использованных источников

1. Научно-практический рецензируемый журнал "Техник транспорта: образование и практика".

ПЕРВАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА В РОСТОВСКОЙ ОБЛАСТИ: КАК ВСЕ НАЧИНАЛОСЬ

Лиховской техникум железнодорожного транспорта (ЛиТЖТ – филиал РГУПС)

Автор: Торопченко Ангелина Сергеевна

Научный руководитель: Зябкина Ирина Николаевна

Начало строительства

В воскресенье, 2 апреля 1861 года, у балки Тангаш, расположенной в двух верстах от Новочеркасска, прошла торжественная церемония открытия строительства, на которую собралось множество зрителей.

Для выполнения строительных работ было привлечено до 3000 рабочих, в основном крестьян из Харьковской и Курской губерний, а наиболее опытные десятники были наняты из Смоленской губернии. Работы проводились вручную, и рабочий день длился с восхода до захода солнца. Тяжелые земляные работы, связанные с выемками и насыпями, выполняли рабочие с тачками, а также частично использовались конные возчики.



Рисунок 1 Первая железная дорога

Строительство Грушевско - Донской дороги стартовало в 1861 году в ответ на ходатайство, основанное на экономических выгодах и потребностях развивающейся горнодобывающей промышленности. 16 мая того же года император Александр II «соизволил высочайше утвердить» предложения военного министра о возведении железной дороги, запрашиваемой Хомутовым.



Рисунок 3 Наказной атаман Донского казачьего войска

Михаил Григорьевич Хомутов

В середине XIX века угольная промышленность на Дону начала активно развиваться.

К концу 1850-х годов Грушевский рудник стал крупнейшим в южной России, где функционировали 44 шахты, и добывалось 3,6 миллиона пудов твердого топлива. В 1863 году число действующих шахт увеличилось до 59, а объем добычи достиг 5,3 миллиона пудов. Уголь

транспортировался на большие расстояния с помощью фур, запряженных волами. Примитивные методы добычи и устаревшие средства транспортировки делали высококачественные донские антрациты слишком дорогими. Российским промышленникам было выгоднее приобретать уголь из Англии, чем добывать его на Дону.

На должность руководителя строительных работ (инженера-строителя) по рекомендации главного управляющего путями сообщения и общественными зданиями К.В. Чевкина был назначен инженер путей сообщения подполковник Валериан Александрович Панаев с окладом 6000 рублей в год.

Шпалы и лесоматериалы были приобретены в России, в то время как рельсы закупались через ведомство путей сообщения. Металлические мостовые конструкции, паровые машины, гидравлические краны, поворотные круги, механическое оборудование для ремонтных мастерских, паровозы и вагоны были куплены В.А. Панаевым у брюссельского производителя Эвгарда в Бельгии, с последующей доставкой и установкой на месте. В начале весны 1863 года весь заказ был доставлен на Таганрогский рейд пятью пароходами из Антверпена.

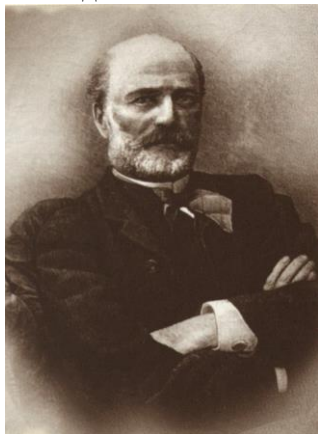


Рисунок 2 Панаев Валериан Александрович

Железнодорожная линия длиной 66 верст, проходящая от Грушевского посада (г. Шахты) через Новочеркасск до станции Аксайской (г. Аксай), с ответвлением к угольным шахтам и пристанью на берегу Дона, была введена в эксплуатацию 29 декабря 1863 года (10 января 1864 года по новому стилю). В этот день на станции Новочеркасск состоялась торжественная церемония. Открылись пять новых станций: Грушевская, Атюкта, Максимовка, Новочеркасск и Аксай. На каждой из них были возведены вокзалы: в Новочеркасске — двухэтажный каменный, в Аксае — временный деревянный, а остальные — одноэтажные каменные.

Железная дорога была оборудована электромагнитным телеграфом, который передавал сигналы по гальванизированной проволоке диаметром 4 мм, натянутой на деревянных столбах с фарфоровыми изоляторами и устройствами для натяжения провисающих проводов. На станциях были установлены телеграфные аппараты систем Морзе и Сименса. Все станции были ограждены сигнальными железными дисками, установленными на деревянных столбах высотой 2,6 сажени.

Торжественное открытие Ростово - Аксайского участка состоялось в воскресенье, 4 (16) февраля 1868 года. В половине первого дня в Ростов-на-Дону прибыл поезд с наказным атаманом, а также другими чиновниками из Новочеркаска и строителями. В первый год после открытия Грушевской линии к Ростову товарные перевозки увеличились на 80%, а в 1869 году — еще на 10%. В этом году было перевезено 259817 пассажиров и 8,8 миллиона пудов грузов, в основном антрацита и строительного леса. Валовый доход в 1869 году составил 333103 рубля, а расходы — 275900 рублей, что позволило Грушевской дороге начать приносить чистую прибыль.

Тягу поездов обеспечивали четыре паровоза с шестью ведущими колесами и тендерами. В задней части каждого паровоза была установлена металлическая будка для машиниста. Для перевозки пассажиров и грузов дорога приобрела 161 товарный вагон, 2 багажных вагона и 14 пассажирских (включая 7 закрытых, 2 летних с навесом и 4 открытых). Также был построен грузоподъемный мост через Северский Донец у станции Каменская и установлен кран на железнодорожном ходу с грузоподъемностью 370 пудов.

Спустя год, 13 декабря 1864 года, по высочайшему повелению государя было утверждено положение об администрации Грушевской железной дороги, которая с тех пор стала именоваться Грушевской. Для непосредственного управления эксплуатацией, обслуживанием и ремонтом

технических средств создается управление, возглавляемое начальником дороги, с целью продления до Ростова – на - Дону.

Регулярное движение поездов стартовало в феврале 1864 года. Однако результаты первого года эксплуатации дороги оказались неутешительными: доходы от грузовых и пассажирских перевозок не покрывали расходы, что привело к убыткам в размере 38,6 тыс. рублей.

В 1867 году правление войска Донского, получив высочайшее разрешение, передает управление Грушевской дороги купцу С.С. Полякову, который обязался продлить ее от станции Аксайской до Ростова-на-Дону. Этот участок длиной 12,5 верст был построен за полгода, и движение по нему открылось 1 февраля 1868 года. Рельсовый путь проходил по правому берегу Дона, по территории нынешней набережной, и завершался на станции Ростов (Ростов - Пристань). Пассажирское здание станции располагалось примерно напротив Богатынского спуска.

Таким образом, открытие Грушевско - Донской железной дороги положило начало созданию Северо - Кавказской железной дороги, которая связала земли войска Донского (Ростовская область) с центральными регионами России. Это событие, а также его место и время, имеют большое значение для нашего города. Краеведы шахтинского клуба «Корни твои» считают важным установить памятный знак в этом месте, подчеркивая его историческую значимость.

Список использованных источников:

1. http://www.donvrem.dspl.ru/Files/article/m11/0/art.aspx?art_id=1584
2. <https://transway-ug.ru/istoriya-severo-kavkazskoy-zheleznoy-dorogi/>

МОЙ ПРЕПОДАВАТЕЛЬ – АЛЕКСЕЙ ИВАНОВИЧ ПРИСЯЖНЕНКО

Лиховской техникум железнодорожного транспорта (ЛиТЖТ – филиал РГУПС)

Автор: Шапашникова Юлия Сергеевна

Научный руководитель: Шурахтенко Екатерина Валерьевна



В Лиховском техникуме железнодорожного транспорта – филиала РГУПС, созданном в 1994 году, трудятся замечательные педагоги, но Присяжненко Алексей Иванович является по-настоящему личностью. Он обладает высоким профессионализмом и прекрасными человеческими качествами, широким мировоззрением, целеустремленностью, отзывчивостью. Всегда первым придет на помощь.

Важность профессии педагога в подготовке специалистов для железнодорожной отрасли не сопоставима ни с чем, ведь от профессионализма педагога зависит не только будущее студентов, но и будущее железнодорожного транспорта. Передача знаний и опыта молодому поколению – основные задачи педагога. Присяжненко Алексей Иванович передает свои знания и опыт студентам специальности 27.02.03 Автоматика и телемеханика на транспорте (железнодорожном транспорте).

Алексей Иванович вкладывает всю душу в работу со студентами, передает им свой опыт и знания уже на протяжении 6-ти лет. Преподает такие МДК как:

-МДК.01.01 Теоретические основы построения и эксплуатации станционных систем железнодорожной автоматике;

-МДК.01.02 Теоретические основы построения и эксплуатации перегонных систем железнодорожной автоматике;

-МДК.01.03 Теоретические основы построения и эксплуатации микропроцессорных и диагностических систем автоматики;

-МДК.02.01 Основы технического обслуживания устройств систем СЦБ и ЖАТ;

-МДК.03.01 Технология ремонтно-регулирующих работ устройств и приборов систем СЦБ и ЖАТ.

Является руководителем учебной и производственной практики (по профилю специальности).

Помимо преподавательской деятельности он возглавляет цикловую методическую комиссию. Включен в реестр демонстрационного экзамена ИРПО как эксперт ДЭ.

За время своей педагогической деятельности Алексей Иванович не прекращает работу по самосовершенствованию, о чем свидетельствуют многочисленные свидетельства, сертификаты, полученные в результате прохождения различных курсов повышения квалификации, участия в семинарах, научно-практических конференциях.

Поэтому в профессиональном образовании Алексей Иванович вовсе не случайный человек. Для него техникум – огромная часть жизни. Вдохновенно и с энтузиазмом он помогает будущим железнодорожникам осваивать выбранную профессию электромеханика сигнализации, централизации и блокировки.

Алексей Иванович так организует весь учебный процесс, учебную и производственную практику, что обучающиеся с удовольствием осваивают азы выбранной специальности, развивают свои способности.

Изучая семейный архив преподавателя, можно заметить, что большинство его родственников также посвятили свою трудовую жизнь железной дороге. В качестве примера можно привести отца Алексея Ивановича, Ивана Ивановича, который всю жизнь проработал в Лиховской дистанции электроснабжения.

В 1969 году Алексей Иванович закончил Лиховскую школу №34. Далее по направлению военкомата прошел курсы водителя автотранспорта. Поступил работать водителем в Лиховскую дистанцию электроснабжения. Далее – служба в армии. После армии поступил в Воронежский техникум железнодорожного транспорта (ВТЖДТ) на отделение Автоматика, телемеханика и связь, который закончил в 1975 году. В 1976 году поступил во Всесоюзный заочный институт инженеров транспорта (ВЗИИТ). Выбранная профессия сцбиста привела его в коллектив Лиховской дистанции сигнализации, централизации и блокировки, а с 1991 года перешел в ревизорский аппарат по безопасности движения Северо-Кавказской железной дороги, где проработал более двадцати лет.

По стопам отца пошли и дети Алексея Ивановича, Александр и Татьяна. Александр работает электромехаником в Лиховской дистанции СЦБ, а Татьяна – электромехаником связи в Лиховском региональном центре связи. Оба закончили Лиховской техникум железнодорожного транспорта.

Алексей Иванович никогда не прекращает работу над собой, о чем свидетельствуют его многочисленные курсы повышения квалификации. Например, в декабре 2023 года он прошел курсы повышения квалификации УМЦ ЖДТ по программе «Новые требования по аттестации педагогических работников». Также он принимал участие в научно-практических конференциях, различных конкурсах, включая конкурс дипломных проектов на Грант Северо-Кавказской железной дороги. Представленный на конкурс дипломный проект по теме «Разработка



технических решений и предложений по повышению безопасности движения на железнодорожных переездах», выполненный под руководством Присяженко Алексея Ивановича, получил высокую оценку специалистов Северо-Кавказской железной дороги, студенту, разработавшему реальный проект, была присуждена денежная премия.

Алексей Иванович также участвовал во Всероссийском конкурсе профессионального мастерства преподавателей профильных образовательных организаций ОАО "РЖД", где признан победителем в номинации "Самый смелый участник конкурса".

Также Алексей Иванович принимал участие во Всероссийском педагогическом конкурсе "Рабочая программа как профессиональный инструмент преподавателя", где его программа заняла

второе место в номинации "Лучшая рабочая программа по дисциплинам профессионального цикла".

На протяжении трех лет преподаватель сотрудничает с редакциями журнала "Техник транспорта: образование и практика" и УМЦ ЖДТ.

Алексей Иванович организует учебный процесс и производственную практику будущих железнодорожников таким образом, чтобы студенты с удовольствием осваивали выбранную ими профессию, развивали свои способности и верили в себя.



Всего за свою преподавательскую деятельность он обучил 424 студента, из которых 34 с отличием окончили наш техникум. Для своих студентов он становится примером. Многие из них уже работают в коллективах дистанций сигнализации, централизации и блокировки Северо - Кавказской железной дороги.

В 2024 году Алексей Иванович участвовал в строительстве учебного полигона для изучения устройств по специальности 27.02.03. «Автоматика и телемеханика на транспорте (железнодорожном транспорте)».

За свой плодотворный и добросовестный труд Присяженко Алексей Иванович отмечен благодарностями и грамотами, но самая важная награда, по его словам, - это уважение коллег и благодарность учащихся. Поэтому он всегда приходит на работу с хорошим настроением и улыбкой на лице.

ОСНОВНЫЕ ЭПИЗОДЫ РАЗВИТИЯ ПАРОВОЗОСТРОЕНИЯ ЛЮДИНОВСКОГО КРАЯ XIX ВЕКА

ГАПОУ КО «Людиновский индустриальный техникум»

Автор: Михалев Александр Олегович

Научный руководитель: Головачев Иван Васильевич

Развитие российского машино – и паровозостроения в Российской империи напрямую сопряжено с появлением первых железных дорог. Появление железнодорожного транспорта являлось новым словом в развитии транспортных сетей, вопросах доставки пассажиров и товаров в различные точки страны. Учитывая размеры территории, доступность и скорость гужевого транспорта Российской империи, для нашего государства середины XIX века вопрос развития развитой сети железных дорог был достаточно острым. Данная проблема породила другую связанную с развитием железнодорожного транспорта. Несмотря на то, что к 30 – м годам XIX века Россия медленно, но неуклонно переходит к стадии промышленного переворота, большую часть материалов для железнодорожного строительства, наша страна была вынуждена покупать за рубежом и опираться на опыт западных специалистов. Начавшаяся Крымская война показала ненадежность наших западных партнеров, что породило острую необходимость разработки отечественных предприятий паровозостроения.

Особая роль в данном деле отводилась Людиновскому краю. Данный регион юга современной Калужской области XIX веку входил в состав Мальцовской промышленной империи. В районе действовали крупные предприятия по работе с металлургической продукцией, куда стекались многие высококвалифицированные рабочие. Кроме того данные заводу уже успели зарекомендовать себя в разработке первых в Российской империи рельс для ж/д Петербург – Москва, и производстве винтовых двигателей, для Русский корветов. Кроме того, сам хозяин заводов Сергей Иванович Мальцов успел зарекомендовать себя как опытный промышленник и управленец, заводы которого были передовиками уже не в одной области.

Цель исследования: изучение роли Людиновского края в развитии отечественного машиностроения XIX века

Задачи исследования:

- Изучить процесс формирования паровозостроения в Мальцовском промышленном районе;
 - Изучить технологию реализации процесса паровозостроения в Людиновском крае
 - Изучить наследие процесса паровозостроения в Людиновском крае
- Объект исследования: Паровозостроение в Людиновском крае
Предмет исследования: Процесс развития паровозостроения в Людиновском крае.
Географические рамки: Людиносский край, Калужской области
Хронологические рамки: вторая половина XIX века

Пик проблемы развития паровозостроения в правление Александра 2 с ростом объема грузо- и пассажироперевозок. В 1867 Министерство сообщения опубликовала объявление в адрес русских предпринимателей о необходимости разработки новых подвижных составов соответствующих новым реалиям. К решению данного вопроса привлекались все желающие промышленники. В 1867 в Министерство поступило 29 предложений от компаний о желании принять участие в организации строительства новых составов. Министерство выбрало 5 из 29 компаний с расчетом на производство 20-25 паровозов в год на предприятие.

Наиболее крупными из предприятий были Невский механический завод Семянникова, Московский завод Вильямса и Мальцовские заводы в Людиново. С Людиновский завод в 1968 году ориентировался на производство 50 паровозов общей суммой 1200000 рублей. Половину суммы полагавшейся на строительство завод получил сразу для организации производства паровозов.

Для организации производства в Людиново более совершенные техники и технологии, чем использованные в производстве паровых машин для пароходов, требовалось введение в эксплуатацию нового оборудования для котельной, кузнечной и литейной мастерских завода, а так же новые мастера близко знакомые с данным производством. [2]

Для данной цели Мальцов начинает закупку оборудования для паровозостроения со старых английских заводов. Так же на завод были приглашены специалисты из Франции специализирующиеся на новых, европейских методах производства паровозов. Одной из проблем данной организации производства, было сравнительно старое западное оборудование. Осенью 1968 20 специалистов из Франции во главе с Любелем и Фежером приступили к переоборудованию завода.

В 1869 Мальцев начинает постройку Радецкого паровозостроительного завода недалеко от Брянска при Глиняном озере у Десны. На данный завод было переведено много специалистов с Людиновского завода знавших свое дело. Так во главе деревообрабатывающего цеха был Григорий Иванович Подяков, разработавший методику и технологию производства всех деревянных деталей первых паровозов на Людиновском заводе. Во главе слесарной мастерской стал Иосиф Михайлович Кондратьев разработавший технология производства металлических деталей паровоза. В вагонсборочной мастерской работал Николай Васильевич Евстратов. К 1870 году управляющим на завод был поставлен английский специалист паровозостроения Смит. Весной 1870 между Людиново и Радицей был построен телеграф. [4]

Данный факт красноречиво говорит о том, что первый опыт паровозостроения на заводах Людиново оказался успешным, что привело к дальнейшему расширению масштабов производства и развитию новых заводов на основе привлечения опыта специалистов дочернего предприятия. Особой чертой Мальцовского производства было сочетание опыта местных рабочих (которых заводчик не скупился ставить на руководящие должности) и опыта иностранных специалистов. Уже в 1870 году был налажен процесс производства паровозов на основе местных ресурсов и оборудования.

Первые паровозы начали поставляться из Людиново в Радицу в 1870 году в полусобранном виде особым путем: возле кузнечного цеха в районе русла озера Ломпадь устанавливался баркас с рельсами на которые паровоз спускался по проложенным путям. Баркас сплавляли до Сукремля и буксировали пароходом до Сукремского завода. Далее паровоз снимали с баркаса и вручную переправляли к руслу реки Болвы. От туда паровоз доставляли на баркасе, буксируемым пароходом «Николай» Любохонского шлюза. Далее паровоз снова буксировали вручную на пароход «Анастасия» и доставляли к Глиняному озеру в район Радицы. В Радице паровоз проходили окончательную сборку, проверку и окраску, после чего вводились в эксплуатацию. [1] По факту Мальцов одним из первых в России прибег к принципу специализации и разделения труда на предприятии. Тем не менее, подобные операции по транспортировке паровозов были достаточно сложными и затратными как по времени, так и средствам. Поэтому в 1877 году

Мальцов приступил к строительству железной дороги Людиново – Брянск – Радица. Вся дорога строилась за деньги промышленника. [6]

Дорога была пущена в эксплуатацию за 6 месяцев. Во время ее строительства на Людиновском заводе налаживается выпуск двухосных паровозов без тендера, для эксплуатации на железной дороге, с боковой загрузкой дров и воды. Вместе с этим на Утриловском рельсопрокатном заводе начинается наладка выпуска рельс нового более легкого типа. Подобная деятельность Мальцова была высока оценена Русским техническим обществом. Инспектор общества в 1886 отмечал, что к данному времени было построено лишь две железные дороги на предприятиях одного предпринимателя, одной из которых была Мальцовская. [5] Мальцовская железная дорога полностью была построена с учетом топографии и погодных условий Российской империи. После наработки Мальцова будут использовать в развитии дальнейшего железнодорожного строения в России. [8]

Впоследствии по данному типу в 1881 – 1882 будет построена дорога станции Марьино к городу Обояни в Курской губернии. Дорога обошлась строителям в 11500000 рублей. Не последнюю роль а производстве рельс и составов сыграл и Людиновский завод.

И Людиновский и Радецкий завод работали полностью на собственном топливе, используя местный уголь, железо и чугун, вскоре так же был налажен выпуск и местной стали. Уже к 80- м годам завод начал полностью пользоваться услугами местных мастеров, набравшихся опыта у французских коллег. На заводах изготавливались все детали паровозов кроме колес и бандажей, выписываемых из Англии. [3]

Уже в 1870 с рельс Людиновского завода сошел первый товарный паровоз, организованный по технологии производства британских промышленников. В 1872 на Московский политехнической выставке этим паровозам были присуждена большая золотая медаль, что подтверждало высочайшее качество отечественной продукции. На выставке Людиновский паровозы превзошли французские, австрийские и немецкие образцы. Людиновские паровозы работали на железных дорогах Харькова, Курска, Севастополя, Владикавказа. К 1878 было приобретено 75 паровозов марки серии М, 20 товарных паровозов серии Д и 10 пассажирских серии Бм.

С 1881 начинается выпуск паровозов для правительственного заказа. Подобные паровозы были сконструированы Коломенскими заводами на базе Людиновских паровозов серии Л. Этими паровозами снабжались все западные дороги России, а так же дороги Екатеринбурга, Закавказья, Перми, Ростова, Казани. Большую роль играли и частные заказы, Так из 120 паровозов Людиновского завода около 68 строились для нужд частных. Во многом частные заказы на паровозы и железнодорожную продукцию приносили основную прибыль Мальцовской промышленной империи. [1]

Несмотря на то, что государство платило значительно больше чем, частники, тем не менее, в целях соблюдения политики протекционизма и сокращения государственных отчислений за границу, оно требовало, что бы все заказы делались исключительно из русского сырья и материалов. Для многих заводов это было большой трудностью, поскольку требовало крупных затрат на приобретения нового оборудования, найм квалифицированных специалистов и изменение технологии производства. Так нехватка рессорной стали, побудила Мальцова основать предприятия по рессорному делу, что было связано с затратами на производство.

С 1878 заказы на паровозы после Турецкой войны были сокращены, что сказалось не лучшим способом на процесс развития отечественного паровозостроения. Многие предприятия находились в кризисе из –за устаревания технологий и оборудования и падением заказов от государства. К 1881 Людиновский завод окончательно закончил выпускать паровозы ограничившись партией в 373 штуки. В 1884 было выпущено еще 20 паровозов по заказу, но серьезного влияния на развития паровозостроения оно не оказало.

Окончательно паровозостроение в Людиново добило подорванное здоровье Сергея Ивановича Мальцова, а с его смертью в 1893 о паровозостроении на время забыли. Только в годы советской власти на Людиновском машиностроительном заводе начинается наладка выпуска новых тепловозов для российских железных дорог. Огромную роль в данном производстве сыграли потомки первых паровозостроителей России.

В заключение можно отметить, что роль Мальцовской империи в развитии отечественного паровозостроения достаточно трудно переоценит. Людиновское предприятие было одним из первых заводов России использовавшие технологии, позволявшие организовать производство полностью с ориентацией на собственные ресурсы и технологии. Данное предприятие полностью использовало труд местного населения, обеспечивая работой целый город. По итогам, паровозы

выпущенные заводом долгое время оставались одними из лучших во всей России, а завод Людиново стал одним из флагманов отечественного паровозо – тепловозостроения на долгие времена.

Список использованных источников:

1. Афонина Л.И. Социально – экономическое положение рабочих в Мальцовском промышленном округе второй половины XIX века. М., Вестник МГУ. 2013. 223 с.
2. Ерохина Н.И, Паровозостроение на Людиновском заводе//Н.И, Ерохина. Вестник Дятьковского совета краеведов. – 1997. №1. С. 116 – 122.
3. Ильинский Д.И., Иваницкий В.И Очерк истории русской паровозостроительной и вагоностроительной промышленности. М., 1929.
4. Истомин Д.И., Старицкий П.Е. и др. Проблемы машиностроения (Труды комиссии по металлу при Госплане УССР). № 16, Харьков, 1927.
5. Макушев А. А. Предпринимательская деятельность Мальцовых второй половины XVIII – начала XX века: индустриальное наследие. М., Вестник МГУ. 2006. 525 с.
6. Раков В.А. Локомотивы железных дорог Советского Союза. М., 1955.
7. Серебряков Г.Ф. Развитие промышленности Мальцовского округа. М., 1928.
8. Стукалич В.К Мальцовские заводы. Витебск, 1894 г. «Известия Воронежского педагогического института», т. IV, Воронеж, 1938.

ИМЕНЕМ КУХМИСТЕРОВА...

*Московский колледж транспорта ФГАОУ ВО «Российского университета транспорта»
(РУТ (МИИТ))*

Автор: Кульчицкий Глеб Максимович
Научный руководитель: Кульчицкая Елена Максимовна

Пристанционный столичный поселок железнодорожников имени Кухмистерова [1], клуб железнодорожников имени Кухмистерова [2, 3], библиотека дорпрофсожа имени Кухмистерова [4]...

А какой же «заветный рецепт» оставил будущим поколениям железнодорожников этот «шеф-повар» (так переводится на русский его фамилия), во имя которого было создано столько железнодорожных объектов?

Попробуем разобраться в этом вместе!

Начнём же с территориального позиционирования и краткого исторического экскурса.

Так, корпус МКТ РУТ (МИИТ) на ул. Люблинской г. Москвы находится в непосредственной близости от железнодорожной линии Курского направления МЖД.

Как известно, первая железная дорога, построенная в России (Царскосельская, 1837 год) имела колею шириной 1829 мм (6 футов).

Расстояние между параллельными рельсами второй железной дороги, построенной в Российской империи (Варшавско-Венской, с 1840 г.) соответствовало общеевропейским стандартам – 1435 мм (4 фута 8½ дюйма).

Все последующие железные дороги в России (начиная с «Николаевской»: Санкт-Петербург – Москва) в 1843 г. решено было строить шириной... 1524 мм (5 футов), т.е. на 89 мм большей общеевропейской.

В мае 1864 года был издан указ о строительстве очередной такой железнодорожной линии: трассы Москва – Орёл. Эта линия являлась головным участком Южной железной дороги. Её флагман, участок Москва – Серпухов был открыт 17 ноября 1866 года [5].

В 1938 г. была закончена электрификация участка Москва-Курская –Царицино.

Несколько раньше, известные события, произошедшие в 1930 г. и 1932 г. на перегонах рядом с нашим колледжем – «Перерва» – «Депо» – «Люблино-Дачное» – вызвали широкий общественный резонанс и были увековечены в народной памяти нашумевшей поэмой-фельетоном первого пролетарского поэта Д.Бедного – «Перерва» [6] и стихотворением А.Кочеткова «Баллада о прокурённом вагоне» [7]. Последнее, больше известное из к/ф «Ирония судьбы, или С лёгким

паром!» по строке «С любимыми не расставайтесь...», мы ежегодно слышим как строчки-заклинания в качестве новогодних напутствий.

А возле ст. «Люблино-Дачное» (ныне - «Люблино») с правой стороны направления ж/д пути от Москвы и находится собственно поселок имени Ефима Фёдоровича Кухмистерова.

Между тем, в Советской исторической энциклопедии можно почерпнуть весьма скромные сведения об этом человеке [8], со ссылкой на источник [9]:

«Кухмистеров Ефим Федорович (8.I.1881 – 22.IX.1922) – участник революционного движения в России. Член Коммунистической партии с 1912 г. Родился в с. Холмищи Жиздринского уезда Калужской губернии в семье крестьянина. Был рабочим-железнодорожником; вел партийную работу среди железнодорожников. В 1917 – член Исполкома Моссовета, организатор и председатель профсоюза железнодорожников Московского узла. В октябре 1917 – член ВРК Московско-Курской ж. д. Организатор отрядов Красной гвардии. В 1918 – комиссар по военным сообщениям на Южном фронте. В 1921 – член коллегии ЧК и комиссар участка службы пути на ст. Долинская (Украина)».

Местный краевед некогда подмосковного города железнодорожников (Люблино) дополняет [1]:

«Кухмистеров Е. Ф. работал молотобойцем в мастерских депо Люблино Московско-Курской железной дороги. Жил на Шоссейной улице в доме № 54. Вступил в РСДРП(б) в 1912 г. Был членом революционного комитета. Во время Московского восстания 1917 г. руководил доставкой оружия в Москву из Тулы. Из Тулы оружие везли в Люблинское депо секретно ночами, затем перегружали на подводы и отправляли рабочим в Москву...

В 1919 г. был председателем ВЧК в Николаеве.

С 1920 г. боролся с бандитами на железной дороге, т.к. был комиссаром Курской железной дороги.

В 1922 г. скончался в Москве после тяжелого ранения, похоронен на Ваганьковском кладбище.

Поселок между Перервинской слободой и деревней Печатниково, до 1917 года называвшийся Китаевским, после 1922 г. переименовали в память о Ефиме Федоровиче Кухмистерове.

В 1971 г. во вновь отстроенном районе Печатники появилась улица Кухмистерова, названная в его честь».

А вот как описывают Е. Ф. Кухмистерова его товарищи [10]: «Среднего роста, широкоплечий, с огромными ручищами, как подобает молотобойцу. Он в то время работал молотобойцем на Москве 1-й Курской железной дороги. Он действовал как-то бодро-поднимающе своей спокойной уверенно-кряжистой фигурой. Сам он мало говорил, и когда говорили другие, в неверных местах их мыслей, лишь механически недовольно ворочались его здоровенные усищи. Но если говорил, то словно кувалдой по наковальне: медленно, но верно и крепко.»

Следует отметить, однако, что и эти краеведческие изыскания являются достаточно скудными...

Между тем, один из армейских военкоров времен Великой Отечественной войны разыскал детей Ефима Федоровича – Лаврентия Ефимовича и Матильду Ефимовну – и, используя семейный архив, посвятил герою нашего исследования целую книгу со знаковым названием – «До последнего дыхания» [11].

Именно эта работа и проливают свет на поставленный нами вопрос.

И отрадно, что люблинские железнодорожники, стояли у истоков Кухмистерского почина союза труда, самообразования и науки [12].

Список использованных источников:

1. Ильинская, Татьяна Андреевна. Страницы истории Люблино. Воспоминания. Рассказы. Документы = Воспоминания. Рассказы. Документы [Текст] : Ильинская Т. А. - Москва : [б. и.], 2017. - 239 с. : ил., портр.; 21 см.; стр. 79-80;

2. Московско-Курская ж. д. Клуб им. т. Кухмистерова. История Клуба имени тов. Кухмистерова [Текст] : Возникновение и развитие. 1917-1927 / Составлено Исторической комиссией Клуба ; Правл. Клуба им. т. Кухмистерова. - [Москва] : Клуб им. т. Кухмистерова М. Кур ж. д., [1927] (5-я тип. "Транспечати" НКПС "Пролетарское слово"). - 22 с.; 24x16 см.;

3. Тормоз Вестингауза под судом [Текст] : Показательный суд в Клубе имени Кухмистерова в Москве / Под ред. инж. Г. О. Гринштейна. - Москва : Гудок, 1927. - 64 с. : ил.; 17 см.;

4. Рубинштейн, Евгения Исааковна. Библиотека - в помощь производству [Текст] : (Из опыта работы б-ки им. Кухмистерова дорпрофсожа Моск.-Курско-Донбасской ж. д.) / Е. И. Рубинштейн, В. Л. Чернявская. - [Москва] : Профиздат, 1958. - 70 с.; 20 см.;
5. Краткие сведения о развитии отечественных железных дорог с 1838 по 1990 г. / Центр. науч.-техн. б-ка ж.-д. трансп. России; [Составитель Г. М. Афонина]. - Москва : Б. и., 1996. - 223 с.; 20 см.;
6. Бедный Д. Перерва // Правда. - 1930, 11 сент. - № 4696 (251);
7. Кочетков, Александр Сергеевич. С любимыми не расставайтесь: Стихотворения и поэмы / Александр Кочетков; [Вступ. ст. Л. Озерова; Худож. В. Борисов]. - Москва : Сов. писатель, 1985. - 144 с.;
8. Советская историческая энциклопедия / гл. ред. Е. М. Жуков. - Москва : Советская энциклопедия, 1961-1976. - 27 см. - (Энциклопедии. Словари. Справочники / Науч. совет изд-ва "Советская энциклопедия", Отд-ние ист. наук Акад. Наук СССР). Т. 8: Кошала-Мальта. Т. 8. - 1965. - 990 с., [5] л. ил. : ил., портр., табл., стр. 340;
9. Буков, Константин Иванович. В битве великой [Текст] / Ин-т истории партии МК и МГК КПСС - филиал Ин-та марксизма-ленинизма при ЦК КПСС. - Москва : Моск. рабочий, 1960. - 165 с. : ил.; 20 см.;
10. Братская могила : Биограф. словарь умерших и погибших членов Моск. организации Р.К.П. / Моск. ком. Р.К.П., Губерн. Бюро Комис. по Истории Окт. Революции и РКП Истпарт. - Москва : Моск. рабочий, 1922-. - 23 см.; Вып. 2. - 1923. - 264 с. : ил., стр. 153-154;
11. Мандругин, Александр Андреевич. До последнего дыхания [Текст] : [О Е. Ф. Кухмистерове]. - Москва : Моск. рабочий, 1965. - 184 с. : ил.; 17 см.;
12. О передовых приемах труда, применяемых на станции Люблино Московско-Курско-Донбасской железной дороги [Текст]. - Люблино : [б. и.], 1957. - 21 с.; 20 см. - (Информационное письмо/ СССР. МПС. Техн. отд. и секция науч.-техн. о-ва ст. Люблино Моск.-Курско-Донбасской

РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СООБЩЕНИЯ НА СТ. КАШИРА МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ

Ожерельевский железнодорожный колледж – филиал федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I», г. Кашира

Автор: Ермишкин Алексей Дмитриевич
Научный руководитель: Кулагина Ирина Александровна

Железнодорожный транспорт играет важную роль в экономике страны. Он обеспечивает эффективную и надежную транспортную связь между различными регионами, способствуя развитию торговли, промышленности и туризма.

Очень важно, когда даже в небольшом городке существует железная дорога. В своей статье мне бы хотелось рассказать об истории железнодорожного сообщения моего родного города Кашира.

В конце XIX века Каширский уезд входил в состав Тульской губернии. В это время город пришёл в некоторое запустение, так как оказался в стороне от железных дорог. В 1897 году общество Рязано-Уральской железной дороги получило разрешение на строительство линии от станции Павелец до Москвы. Тогда, 1 сентября 1900 года (по старому стилю) произошло открытие Павелецкого вокзала (Москва). С завершением строительства железнодорожной ветки Павелец – Кашира – Москва в уезде начали функционировать два железнодорожных узла – ст. Кашира и ст. Ожерелье.

Вблизи станции Кашира образовался небольшой посёлок. В 1902 году на станции Кашира была построена первая школа. Она находилась напротив вокзала и со временем была снесена. Сегодня на этом месте выстроено здание, объединившее детский сад №17 и методический центр. Первая школа была построена из шпал, имела три классных комнаты. Здесь же располагалась и учительская квартира. В школе обучались дети железнодорожников Каширы, Михнево, Жилёво, Ступино.

В 1919 году на ст. Кашира начинает поступать строительный материал: бутовый камень, кирпич, цемент, железо, брёвна. Таким образом ст. Кашира стала «участником» строительства знаменитой Каширской ГРЭС [1].

Особое внимание хотелось бы уделить железнодорожному мосту через реку Оку, который был построен по проекту профессора Московского инженерного училища Проскурякова по типу американских мостов. Этот мост по своей постройке занимал первое место в европейской России и считался в то время образцом инженерной мысли, творческого решения.

В связи с развитием железнодорожного сообщения в г. Кашира и нарастающим грузопотоком и пассажиропотоком было положено начало строительству локомотивного депо на ст. Ожерелье.

К его строительству приступили в 1932 году. Эксплуатация его началась в 1934 году. В 1936 году были завершены все предусмотренные строительные и монтажные работы, и депо было принято в эксплуатацию государственной комиссией.

Депо и мастерские были оборудованы паровыми калориферами, подсобные цеха – приточной и вытяжной вентиляцией. Мастерские и цеха были оборудованы лучшими по тому времени станками отечественного и зарубежного производства, мостовыми кранами и сварочными агрегатами.

С развитием железнодорожного сообщения, в 1935 году, в первое воскресенье августа все железнодорожники Каширского района стали праздновать впервые свой профессиональный праздник – День железнодорожника. С тех пор и до нынешнего времени этот день – традиционный праздник всех жителей мкр. Ожерелье.

Во время Великой Отечественной Войны в ноябре месяце Кашира оказалась в зоне боевых действий. В сентябре 1941 года налёты над районом приняли активный характер. Неприятель бомбил с воздуха железнодорожные линии Кашира – Богатищево, Кашира – Мордвес, Кашира – Михнево. Фашистские воздушные пираты всё чаще сбрасывали фугасные бомбы на шоссе, железнодорожные линии, станции, проходящие пассажирские составы, всё чаще расстреливали эти составы пулемётным огнём [2].

С первых дней войны вся трудовая жизнь города была нацелена на помощь фронту. В наиболее тяжелых условиях выполняли свои обязанности и железнодорожники. Условия по движению поездов усложнялись ещё и тем, что с подходом немцев к Москве, а затем и к Курску, был снят второй путь от Валуек до Москвы. А поток поездов нарастал с каждым днём. Тогда для усиления пропускной способности была придумана «живая блокировка», т.е. поезда шли один за другим, благодаря расстановке людей с сигналами по перегону. Благодаря мастерству и самоотверженности работников железнодорожного узла Ожерелье и ст. Кашира, каширяне обеспечили выполнение всех задач, связанных с перевозками раненых, воинских частей, военной техники, боеприпасов, продовольствия для фронта.

В годы войны ушедших на фронт железнодорожников – мужчин заменили женщины, ставшие машинистами, помощниками машинистов, кочегарами паровозов. Немало каширских железнодорожников пало смертью храбрых на полях сражения, а те, которые возвратились, овеянные ратными подвигами, приступили к мирному труду по восстановлению транспорта.

С целью увеличения пропускной способности железной дороги на участке Ожерелье – Бирюлёво в начале 50-х годов был разработан план комплексной реконструкции железнодорожных узлов ст. Кашира и ст. Ожерелье на основе электрификации подвижного и путевого хозяйства. 23 мая 1953 года было создано Каширское отделение дороги.

Реконструкция началась в 1954 году. Было капитально отремонтировано всё путевое хозяйство, смонтирована контактная сеть, оборудована автоблокировка. Все эти мероприятия увеличили пропускную способность ст. Кашира, обеспечили высокую безопасность движению поездов. 8 марта 1955 года первый электропоезд прибыл на ст. Кашира. В августе 1956 года электропоезда пошли до ст. Ожерелье. Появились тяжеловесные поезда. В депо появились новые станки и оборудование. Переход на новый вид тяги был периодом творческого подъёма совершенствования методов вождения поездов, внедрения современной технологии. Во всех отраслях появились новые подразделения и профессии.

Переход на новый вид тяги, сложные электрические схемы, точнейшие детали требовали более высокого профессионализма от железнодорожников.

1 сентября 1957 года на ст. Ожерелье при Каширском отделении для подготовки квалифицированных рабочих был открыт вечерний железнодорожный техникум. Вначале обучение велось без отрыва от производства, а с 1960 года техникум перешёл на дневное обучение. Инициатором его создания был коллектив вагонного депо ст. Ожерелье во главе с

начальником Степаном Ивановичем Волконитиным. Локомотивное депо и железнодорожный техникум в Ожерелье стали кузницей кадров, где проходили профессиональную подготовку работники железнодорожного транспорта не только нашей страны, но и инженеры из Болгарии, Чехословакии, Югославии и ГДР[1].

Прошли года... Менялось время, люди... В 2003 году был открыт новый вокзал, который стал современной визитной карточкой города. В настоящее время Кашира-Пассажирская (Кашира) — железнодорожная станция Павелецкого направления Московской железной дороги. По основному характеру работы является грузовой, по объёму работы отнесена к 3 классу. Ст. Кашира прочно занимает достойное место в пригородных перевозках в направлении Москва – Ожерелье – Узуново. Благодаря железнодорожной станции, каширяне имеют возможность совершать поездки в Москву на работу, учёбу, в музеи и театры столицы. Железнодорожные профессии: машинист, помощник машиниста, дежурный по станции, кассир, механик, диспетчер, составитель поездов, путеец, путеец-ИССО и многие другие и сегодня остаются востребованными среди жителей Каширского района. Жизнь продолжается...

Список использованных источников:

1. Дудов В.Ф. История Каширского края, учебное пособие. – М., РИО Мособлупрполиграфиздат, 1997.

2. Каширское отделение (прошлое и настоящее). Составители: Г.И. Сухарев, С.Д. Фролов. - М., МПС ДЦНТИиП Московской Орден Ленина железной дороги, 1989.

СТАНЦИЯ, ДАВШАЯ НОВУЮ ЖИЗНЬ

Ожерельевский железнодорожный колледж – филиал федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I», г. Кашира

Автор: Макеева Екатерина Анатольевна

Научный руководитель: Макшанова Яна Евгеньевна

В конце XIX века Каширский уезд был частью Тульской губернии. В этот период город испытывал определённое запустение, так как находился вдали от железнодорожных магистралей. Однако в 1897 году общество Рязано-Уральской железной дороги получило одобрение на строительство линии от станции Павелец до Москвы. 1 сентября 1900 года (по старому стилю) состоялось открытие Павелецкого вокзала в Москве. С завершением строительства железнодорожной линии Павелец – Кашира – Москва в районе начали функционировать два железнодорожных узла – станции Кашира и Ожерелье, а также ремонтные мастерские и депо на станции Кашира, рассчитанное на 25 паровозных столб. Станция Кашира ежедневно обслуживала от 20 до 30 поездов. В 1903 году с этой станции в Москву было отправлено более 128 тысяч пудов хлеба и свыше 250 тысяч пудов других товаров. В 1911 году грузооборот станции Кашира составил 1191 тысячу пудов по отправлению и 631 тысячу пудов по приему. В структуре отправляемых грузов преобладали зерно, дрова и овощи, тогда как в прибывающих грузах основную долю занимал лесной материал. Станция обслужила около 44 тысяч пассажиров. Станция Ожерелье располагала четырьмя путями, которые направлялись в сторону Павелеца и Венёва.

Особого внимания заслуживает железнодорожный мост через реку Оку, спроектированный профессором Московского инженерного училища Проскураковым. Он занимал первое место в европейской России по размеру пролетов до постройки моста на Астраханской линии через реку Бузань и считался образцом инженерной мысли и творческого подхода своего времени.



Рис.1. Железнодорожный мост через реку Ока

В 1919 году на станцию Кашира начали поступать строительные материалы, такие как бутовый камень, кирпич, цемент, железо и бревна. Таким образом, станция Кашира стала важным элементом в процессе строительства Каширской ГРЭС.



Рис.2. Каширская ГРЭС

В 1932 году стартовало возведение локомотивного цеха на станции Кашира, что в итоге привело к его пуску в эксплуатацию лишь двумя годами спустя – в 1934-м. Полное завершение строительства и установки оборудования состоялось только в 1936 году по итогам проверки государственной комиссией.

Расширение производственных возможностей каширского паровозного депо привело к значительному росту: его способность увеличилась до обслуживания 65 паровозов, а инфраструктура пополнилась 25 специальными боксами с мастерскими, предназначенными для выполнения малого ремонта.



Рис.3. Локомотивное депо на станции Ожерелье

В разгар Великой Отечественной войны, в ноябре 1941 года, станция Кашира оказалась под ударом врага на переднем крае боевых действий. Именно из-за критической важности электростанции и мостов через реку Ока уже с июля этого же года было создано специальное подразделение – 352-й отдельный зенитный артиллерийский дивизион. Задачей стала

неотложная защита жизненно важных объектов Каширы от воздушного противника на протяжении почти двух лет — до октября 1943 года включительно. Это мероприятие было напрямую связано с выполнением приказа военного командования о гарантированной охране наиболее уязвимых и стратегических точек города.

В результате Кашира оказалась в зоне особого внимания обороны, где каждая минута службы зенитных расчетов играла решающую роль.

С началом военных действий городская трудовая деятельность полностью адаптировалась к нуждам фронта; железнодорожники столкнулись с экстремальными испытаниями. В результате приближения немецких войск к столице и Курску был демонтирован второй путь на участке от Валук до Москвы, что существенно затруднило движение поездов. Однако объемы перевозок только возрастали с каждым днем.

В качестве радикального решения ввели систему «живой блокировки», когда составы следовали друг за другом без промедления благодаря человеческой цепочке, обеспечивающей сигнальную связь на каждом участке. Благодаря высокому профессионализму и самоотверженности сотрудников железнодорожного узла Ожерелье в сочетании с работниками станции Кашира, каширяне успешно справились с задачами перевозки: эвакуация раненых, транспортировка войсковых подразделений, военной техники и вооружения, а также снабжение фронта продовольствием.

В 1954 году началась масштабная реконструкция железнодорожной станции Кашира. В рамках работ были капитально отремонтированы все пути, установлена контактная сеть и система автоматической блокировки. Эти меры позволили увеличить пропускную способность станции Кашира и повысить безопасность движения поездов. 8 марта 1955 года на станцию Кашира прибыл первый электропоезд. В августе 1956 года электропоезда начали курсировать до станции Ожерелье. Появились поезда повышенной грузоподъемности. В депо установили новое оборудование и станки.

Переход на новый вид тяги стал периодом творческого подъема, совершенствования методов вождения поездов и внедрения современных технологий. Во всех отраслях появились новые подразделения и профессии. Профессии, такие как паровозный кочегар, чистильщик паровозных топков и канав, ушли в историю. Склад топлива перестал существовать.

В 1956 году на станции Ожерелье при Каширском отделении был открыт вечерний железнодорожный техникум. Инициатором его создания стал коллектив вагонного депо станции Ожерелье.

С 1960 года техникум перешёл на дневное обучение. Это учебное заведение стало важным центром подготовки кадров для железнодорожного транспорта, где обучались не только студенты из нашей страны, но и иностранные инженеры из Болгарии, Чехословакии, Югославии и ГДР.

В настоящий момент я обучаюсь в данном учебном заведении с нынешним названием Ожерельевский железнодорожный колледж — филиал федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I»



Рис.4. Ожерельевский ж.д. колледж — филиал ПГУПС

В 1970 году на станции Кашира было основано новое предприятие — рефрижераторное вагонное депо. Оно было создано на базе паровозного депо.

В депо были оборудованы специальные цеха для ремонта контрольно-измерительных приборов, холодильных машин, колёсных пар. Также был создан механический цех и установка для регенерации фреоновое масла.

Авторы установки — главный инженер депо В. Н. Казаков и заслуженный изобретатель РСФСР А. В. Гончаров — были награждены золотыми медалями ВДНХ за свою работу.

В конце XX века предприятия железнодорожного транспорта функционировали эффективно и достигали ключевых технико-экономических показателей. Работники Каширской железной дороги неоднократно удостоивались высоких правительственных наград за свои трудовые достижения.

С годами всё меняется: время, люди, их судьбы. В 2003 году состоялось открытие нового вокзала, который стал современной визитной карточкой города.

Сегодня Кашира-Пассажи́рская, или просто Кашира — это железнодорожная станция, расположенная на Павелецком направлении Московской железной дороги. По характеру работы она является грузовой, а по объёму выполняемых операций относится к 3 классу.

Станция Кашира играет важную роль в пригородных перевозках по маршруту Москва — Ожерелье — Узуново. Благодаря ей жители Каширы имеют возможность быстро и удобно добираться до столицы, чтобы посетить работу, учёбу, музеи и театры.

Среди жителей Каширского района остаются востребованными многие железнодорожные профессии: машинист, помощник машиниста, дежурный по станции, кассир, механик, диспетчер, составитель поездов, путеец-ремонтник и многие другие.

Список использованных источников:

1. Города Подмосковья. Кн. 2. — М.: Московский рабочий, 1980. — 608 с.
2. История городов и сёл Советского Союза. Московская область. Историко-краеведные очерки. — М.: Издательство «Наука», 1985. — 944 с.
3. История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. Т. 3: 1945–1995 гг. — СПб.: Издательство «Иван Фёдоров», 1997. — 464 с.
4. Краткий справочник железнодорожных станций СССР. — М.: Транспорт, 1984. — 592 с.
5. Памятные места Подмосковья. — М.: Московский рабочий, 1966. — 368 с.
6. Рачинский Я. З. Кашира. — М.: Московский рабочий, 1986. — 160 с.

РОЛЬ КАШИРЫ В СТАНОВЛЕНИИ И РАЗВИТИИ МОСКОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Ожерельевский железнодорожный колледж – филиал федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I», г. Кашира

Автор: Селезнева Анастасия Александровна

Научный руководитель: Сазыко Ирина Григорьевна

Что же такое для меня железная дорога? С одной стороны, - это мой родной город Ожерелье, история которого неразрывно связана с железной дорогой; с другой,- это целые поколения моей семьи, которые трудились на железнодорожном транспорте, невзирая на положение дел в стране.

История развития железнодорожного транспорта на территории Каширы начинается с конца XIX века. В то время экономическое развитие страны все более настойчиво требовало строительства железной дороги от Павельца до Москвы. Работа, которой руководил инженер В.В.Тимофеев, закипела летом 1898 года.

Участок железной дороги Павелец- Загорье сдали 15 сентября 1899 года, а участок Загорье-Москва сдали 1 сентября 1900 года. Вскоре станцию Загорье переименовали в Бирюлево. Москва прямым путем стала получать из Павельца строительные материалы и каменный уголь.

XX век стал поистине расцветом экономической и культурной жизни Каширы.

В 1900 году в непосредственной близости от Каширы была построена железнодорожная линия Павелец-Кашира-Москва.

По проекту профессора Московского инженерного училища Проскуракова возводится железнодорожный мост через реку Оку, считавшийся по тому времени образцом передовой инженерной мысли.

На территории уезда пролегали две железнодорожные ветки: одна на Павелец, другая - на Венев. На станции Кашира построено паровозное депо, ставшее ядром промышленного рабочего класса.

Выстрел «Авроры» возвестил о начале новой эпохи.

Железнодорожники - один из наиболее сплоченных отрядов пролетариата - шли в авангарде революции, которая, без преувеличения, катилась вглубь страны по стальным магистралям.

Телеграфисты железнодорожных станций разносили по необъятным просторам России весть о победе рабочего класса, передавали первые декреты Советской власти.

В грозные для молодой советской республики дни гражданской войны многие паровозы были одеты в броню и вместе с бронированными вагонами превращены в передвигающиеся крепости. Герои - красноармейцы громили на таких бронепоездах врагов.

Особенно интенсивно железнодорожный транспорт начал развиваться в связи с электрификацией страны.

В середине 1918 г., когда в Московский промышленный регион прекратилась поставка нефти из Баку, погас свет не только в уездных городах, но и в Москве. Надвигающаяся катастрофа подтолкнула советское правительство к поиску путей решения проблемы.

Идея возможности строительства электростанции в средней части России на базе разработок Подмоскownого угольного бассейна была высказана Г.М. Кржижановским ещё в 1915 г.

Осенью 1918 года в Каширу под руководством инженера-электротехника М.К. Поливанова прибыла комиссия для осмотра и выбора места для строительства Каширской электростанции - первенца плана ГОЭЛРО.

В апреле на площадку прибыли первые строители. В.И. Ленин обращается к железнодорожникам с просьбой провести от станции к стройке ветку, чтобы быстрее подвозить туда строительные материалы, оборудование, уголь.

К стройке были прикреплены 8 совхозов, которые обеспечивали строителей электростанции продуктами сельского хозяйства. Главным инженером был назначен Г. М. Кржижановский.

К 1920 г. - в рекордно короткие сроки - строительные работы были завершены. Пробный пуск электростанции был проведен 20 апреля 1922 г., а 4 июня состоялся официальный пуск первой очереди электростанции мощностью 12000 кВт[3].

Пусть электростанцию намечалось 5 декабря 1921 г., но по разным причинам произошло это только 30 апреля 1922 г.

Это была первая маленькая победа на экономическом фронте нового общества. «Лампочки Ильича» зажглись не только в городе, но и сельских домах. Электрический ток Каширы приняла и Москва. А спустя несколько месяцев, в 1924 году, железнодорожники Каширы на отремонтированном паровозе У-127 доставили на Павелецкий вокзал траурный поезд с гробом Ленина.

В 1932 году была пущена вторая очередь Каширской электростанции, через Оку построен второй железнодорожный мост и проведена вторая ветка Ожерелье - Москва. В те годы для Каширского района большую роль сыграла станция Ожерелье.[1].

С начала 30-х годов, когда развернулось строительство магистрали Москва - Донбасс, станция Ожерелье стала железнодорожным узлом с проходом для поездов по четырем линиям: на Узловую, Павелец, Москву и Каширскую ГРЭС.

В 1932 году на станции Ожерелье начали возводить большое паровозное депо. В 1934 году оно уже работало, а официальный акт приемки подписан в 1936 году. Здесь же построили вагоноремонтный пункт, ставший потом крупным вагонным депо.

Павелецкое направление стало важным звеном стальной артерии, снабжавшей страну углем. Станция Ожерелье стала центром, куда сходились железнодорожные магистрали Москва-Донбасс, Москва-Саратов-Астрахань-Средняя Азия.

За последний предвоенный год работники депо «Ожерелье» смогли провести 193 тяжелых поездов, сэкономили 812 тыс. тонн топлива, перевыполняя план на 200%-300%.

Но скоро грянула Великая Отечественная война. Летом 1941 года войска Красной Армии отступали перед превосходящими силами врага вглубь страны. История войн не знала таких массовых перемещений.

Ожерельевский узел имел важное стратегическое значение: он пропускал ежедневно большое количество грузовых и пассажирских поездов. Через него шло снабжение углем Каширской ГРЭС, которая после монтажа обеспечивала электроэнергией оборонные заводы и предприятия города.

Уже в июле 1941 года вражеская авиация бомбила объекты железнодорожного узла Ожерелье. В конце ноября немецко-фашистские дивизии прорвались к Кашире, имея целью захватить Каширскую ГРЭС и ударить с юга по Москве, уничтожить железнодорожные мосты через Оку.

Железнодорожники, находившиеся на казарменном положении, незамедлительно восстанавливали разрушенные бомбами объекты; рискуя жизнью, машинисты вели составы с различными грузами.

Все поезда обрабатывались быстро и уходили к столице и линии фронта. Коллектив вагоноремонтного пункта производил ремонт вагонов, не отцепляя от состава. Многие паровозные бригады с локомотивами были включены в колонну особого резерва НКПС №10.

На ГРЭС было совершено 24 авианалета, но все они были рассеяны советскими летчиками на дальних подступах к станции. Благодаря железнодорожникам, Каширская ГРЭС, дававшая энергию Москве и Туле, регулярно получала топливо.

Железнодорожники с честью выдержали суровый экзамен, проявив беспримерное мужество, инициативу и изобретательность.

Когда говорят, что летчик сделал столько-то боевых вылетов, все понимают, насколько это опасно. Не менее опасно вести поезд, когда его атакуют самолеты или в упор расстреливают танки.

Машинист, ведущий состав с войсками и боеприпасами, беззащитен: две нити колеи - ни вправо свернуть, ни влево и не подняться вверх. Остаются только маневр скоростью да возможность укрыться в выемке или лесопосадке. Поэтому и подвиг машиниста не менее значителен, чем летчика.

Врагу не удалось остановить движение поездов даже тогда, когда в ноябре 1941 года фашисты на неделю заняли Павелец, Цементную, Михайлов, Серебряные Пруды и Богатищево. Войска снабжались всем необходимым и в этих условиях. Станцию Ожерелье враги захватить не смогли[2,3].

В послевоенные годы железная дорога вновь задышала.

В 1956 году постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О генеральном плане электрификации железных дорог» положило начало технического перевооружения железнодорожного транспорта. За 15 лет предстояло перевести на электротягу около 40 тыс. км железных дорог.

Развернулись большие работы по электрификации железных дорог, быстро пополнялся и обновлялся локомотивный парк. Во главе пассажирских и грузовых поездов все чаще шли электровозы. Была создана новая, более экономичная, система энергоснабжения на переменном токе.

В этом же году впервые в мире (и это достижение зафиксировано в Книге рекордов Гиннеса как одно из самых смелых технических мероприятий) была начата электрификация переменным током напряжением 25 кВ участка железной дороги Ожерелье-Павелец. Участок протяженностью 136 км стал своеобразным полигоном для проверки и обкатки новой системы энергоснабжения, базой для обучения кадров.

Особенностью этого участка была сильно пересеченная местность с затяжными спусками и подъемами, для преодоления которых были построены 3 тяговые подстанции, смонтирована контактная сеть, изменена конфигурация приёмно-отправочных и сортировочных путей.

Это был первый в СССР магистральный блок-участок по стыкованию систем переменного и постоянного тока. Участок стал не только пионером в области освоения новой системы электротяги в стране, но и мире.

Здесь же в экспериментальном режиме проверялись новые, более мощные ртутные выпрямители, различные трансформаторы, впервые были применены биметаллические провода.

Переход на прогрессивные виды тяги сопровождался поступлением новых электровозов ВЛ19, ВЛ22, НО8, тепловозов ТЭЗ.

Первый электровоз переменного тока вышел в рейс до Михайлова 25 февраля 1956 года и доказал свои неоспоримые преимущества перед паровой тягой.

Первый поезд по нему на электровозе НО-001 провел машинист депо Ожерелье Г.П. Стрельников. В настоящее время этот электровоз стоит в локомотивном депо Ожерелье как памятник.

В 1958 году станция Ожерелье стала первой в СССР станцией стыкования двух родов тока: постоянного (со стороны Москвы) и переменного (со стороны Павельца).

Большая реконструкция, проводимая на ст. Ожерелье, необходимость в квалифицированных кадрах, привело к строительству в 1956 году вечернего железнодорожного техникума, который был построен по инициативе работников вагонного депо во главе с начальником С.И. Волконитиным.

Железнодорожный узел Ожерелье был центром внедрения новой технологии не только в СССР, но и в социалистической части всего мира. Станция Ожерелье получила 11 апреля 1958 года статус города.

На базе локомотивного депо в течение ряда лет проходили обучение будущие машинисты, начальники энергоучастков, подстанций, электромонтеры - сотни людей, а станция Ожерелье и участок Ожерелье - Павелец служили своеобразной лабораторией, куда приезжали ученые, инженеры, руководители министерства путей сообщения, дорог, депо, службы энергетического хозяйства[1,3].

Позже на переменном токе электрифицировали тысячи километров железных дорог по всей стране.

В 1989 году в связи со строительством соединительной линии «Узуново - Рыбное» участок «Ожерелье - Узуново» переведён с переменного тока на постоянный. Это единственный случай в истории советских и российских железных дорог.

К сожалению, в 2015 году в связи с финансовыми трудностями экономики страны в целом, город Ожерелье утратил статус города, а станция Ожерелье перестала являться крупным железнодорожным узлом.

Однако уже сегодня мы можем с оптимизмом смотреть в будущее, поскольку принята инвестиционная программа ОАО «РЖД» на 2018-2025 годы, которая предусматривает электрификацию южного направления Ожерелье-Узловая-Павелец для создания преимущественно пассажирского хода на участке. К концу 2024 года движение должно составить 59 пар пассажирских поездов в сутки.

Это позволит не только увеличить пропускные способности павелецкого хода, но и разгрузить сверхнапряженный рязанский ход, ускорить график движения из Москвы на курорты Кавказа и Крыма.

В результате произойдет значительное повышение скоростей движения пассажирских поездов на павелецком направлении. Несмотря на то, что новый маршрут длиннее прежнего на 70 км, сокращение времени в пути составит до 2 часов.

В скором времени предусматривают электрификацию участков южного направления Ожерелье - Узловая - Елец и Ртищево - Кочетовка.

В ходе осуществления проекта предстоит внедрить передовые подходы к стыкованию двух родов тока - постоянного и переменного.

Это значит, что выпускники колледжа будут востребованы на рынке труда и смогут работать на высокотехнологичном оборудовании, обеспечивающем более высокий уровень экономической эффективности и безопасность перевозок на железнодорожном транспорте РФ.

Список использованных источников:

1. Голубев А. А., Гладир П. Н. Каширская старина. Исторические зарисовки — М.: Книжный мир, 2005.
2. Голубев А. А., Дудов В. Ф. Ратная слава Каширы. История Каширского района в годы Великой Отечественной войны 1941—1945 гг. — М.: Книжный мир, 2007.
3. Очерки краеведов В. А. Смирнов Л. И. Смирновой «Каширский район» из серии «Энциклопедия сёл и деревень Подмосковья». — М., 1998.

ИСТОРИЯ РАЗВИТИЯ ГОРОДА ОЖЕРЕЛЬЕ В МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ: ОТ ИСТОКОВ ДО СОВРЕМЕННОСТИ

Ожерельевский железнодорожный колледж – филиал федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I», г. Кашира

Автор: Тараканова Анастасия Артемовна

Научный руководитель: Макшанова Наталья Юрьевна

Железные дороги — это важная часть транспортной инфраструктуры, которая оказывает огромное влияние на развитие регионов и стран. Они связывают между собой города и сёла, ускоряют товарооборот и способствуют экономическому росту. История открытия железнодорожного сообщения в родном крае связана с созданием первой железной дороги в России. В 1837 году была открыта Царскосельская железная дорога, которая соединила Санкт-Петербург с Царским Селом. Эта дорога стала важным этапом в развитии железнодорожного транспорта в стране и положила начало строительству магистралей в другие регионы.

В истории открытия железнодорожного сообщения родного края можно выделить несколько ключевых моментов, которые сформировали его современную транспортную сеть.

Одним из первых этапов стало строительство первых участков железной дороги, которые соединили крупные города и промышленные центры. Это позволило ускорить перевозку товаров и пассажиров, а также способствовало развитию торговли и промышленности. В дальнейшем сеть железных дорог расширялась, охватывая всё больше территорий и обеспечивая связь между различными регионами страны.

Важным этапом в истории железнодорожного сообщения родного края стало электрификация участков пути. Это позволило повысить скорость движения поездов, снизить затраты на эксплуатацию и сделать поездки более комфортными для пассажиров. Электрификация также способствовала развитию пригородного сообщения и сделала железнодорожные перевозки более доступными для населения.

Сегодня железнодорожное сообщение родного края продолжает развиваться и совершенствоваться. Строятся новые линии, модернизируются существующие участки пути, внедряются современные технологии управления движением. Это позволяет сделать поездки более комфортными и безопасными, а также способствует развитию экономики региона.

История открытия железнодорожного сообщения родного края — это история развития транспортной инфраструктуры, которая оказала огромное влияние на жизнь людей и экономику региона. Она продолжается и сегодня, открывая новые возможности для путешествий, торговли и сотрудничества между городами и странами.

История открытия железнодорожной станции родного края - Ожерелье.

Ожерелье — узловая железнодорожная станция Павелецкого направления Московской железной дороги. Основана в 1900 году. Расположена вблизи одноимённого микрорайона города Кашира городского округа Кашира Московской области. Входит в Рязанский центр организации работы железнодорожных станций ДЦС-2 Московской дирекции управления движением. По основному характеру работы является участковой, по объёму работы отнесена к 1 классу.



Рис.1 Железнодорожная станция Ожерелье

Электрификация осуществлена в 1955 году, причём на станции сразу устроено стыкование, участок Жилёво — Ожерелье на постоянном токе, участок Ожерелье — Михайлов на переменном токе. Таким образом, станция Ожерелье стала первой в СССР станцией стыкования родов тока. В 1989 году, со строительством соединительной линии Узуново — Рыбное, участок Ожерелье — Узуново переведён с переменного тока на постоянный (единственный случай в истории советских и российских железных дорог).

Что касается Донбасского хода, то участок Ожерелье — Елец не электрифицирован. В настоящее время у всех поездов, следующих в направлении Ельца, на станции Ожерелье проводится смена локомотивной тяги, электровозы постоянного тока заменяются тепловозами и наоборот. Сложный профиль этого участка, необходимость устраивать на нём станцию стыкования и прекращение перевозок донбасского угля заставляли постоянно откладывать его электрификацию, однако в 2018 году руководство РЖД объявило, что на участок Ожерелье — Елец будет переведена значительная часть пассажирского движения в южном направлении, поэтому электрификация будет осуществлена до 2025 года.

Большая часть поездов дальнего следования, следующих из Москвы далее в Узуново, проходят станцию без остановки.

Станция является конечной для части электропоездов, следующих с Павелецкого вокзала Москвы. Является конечной для поездов-экспрессов «РЭКС».

Микрорайон расположен в 10 км к югу от основной черты города Каширы (однако окраины промышленных зон у заводов «Центролит» (Кашира) и Вагоноремонтного (Ожерелье) смыкаются) и в 118 км к югу от Москвы. Железнодорожный узел (станция Ожерелье) (с 1930; линии Москва — Саратов и Москва — Донбасс). Рядом с городом проходит Каширское шоссе (Трасса Дон М-4) проезд к городу по трассе Р-114.

Упомянуется с 1578 года как деревня Ожерелье. Об этой деревне, расположившейся в давние времена на речке Воронке, в 10 вёрстах от нынешней Каширы, существует легенда, будто её основали разбежавшиеся от татарского погрома в 1571 году и уцелевшие после него жители Каширы и окрестных селений. Своё название получило оттого, что якобы Екатерина II, проезжая в Крым, потеряла здесь своё ожерелье.

В некоторых источниках утверждается, что деревня Ожерельево получила своё название ещё до 1571 года по фамилии своего первого владельца Ожерельева, а фамилия его, в свою очередь, произошла от отчества Ожерельевич, отчество же — от прозвища. Фамилия Ожерельев не единична в Каширском крае: она встречается среди владельцев других каширских деревень. Также деревни с таким названием встречались не только в Каширском уезде, но и в других уездах Тульской губернии. Названия населённых пунктов от слова «жерло» типичны и часто встречаемы.



Рис.2 Железнодорожный мост станции Ожерелье

Доводом в пользу того, что Ожерельево основано не позже 1571 года, служат названия урочищ вокруг него — Жукова, Долгинова, Коптева, Марыгина, Булгакова: они даны по фамилии тех дворян, каким принадлежали эти земли ещё до 1571 года, то есть до татарского погрома.

История, судьба и известность станции и впоследствии города Ожерелье связана с началом строительства в 1900 году железной дороги. В 1934 году на станции Ожерелье было начато строительство крупного паровозного депо, ориентированного на эксплуатацию и ремонт мощных паровозов серии ФД. Впоследствии Ожерелье стало и до середины 1990-х годов XX века являлось крупнейшим железнодорожным узлом нашей страны: энергоучасток, вагонное депо, локомотивное депо. На станции впервые в стране был введён участок переменного тока.

Ожерелье имело особый статус, так как все предприятия, организации и учреждения города были железнодорожными.

Во время Великой Отечественной войны на станции Ожерелье все железнодорожники находились на казарменном положении. В тревожные дни осени 1941 года, когда шли ожесточённые бои за Москву, на станции Ожерелье формировалась колонна № 10 паровозов особого резерва.

В центральном сквере города возвышается обелиск и зажжён Вечный огонь над памятной плитой, на которой выбиты имена ожерельевцев, погибших в годы Великой Отечественной войны.

Микрорайон имел статус города районного подчинения с 1958 по 2015 годы.

21 июля 2015 года Совет депутатов Муниципального образования «Городское поселение Ожерелье» Каширского муниципального района Московской области принял решение «Об объединении городов Кашира и Ожерелье Каширского района Московской области; 19 ноября 2015 года были внесены изменения в закон об административно-территориальном устройстве Московской области, что окончательно оформило включение в состав города Каширы.

В современных условиях транспорт становится все более важной составляющей в жизни людей. И железнодорожное сообщение по прежнему имеет большое значение для жителей нашего Каширского района.

Список используемых источников:

1. Середа И.В. Влияние железнодорожного транспорта на развитие городов // Транспорт и город. – 2019. – № 3. – С. 23–29.

2. Кузнецов А.П. Инфраструктура железнодорожного сообщения и её значение для urban-планирования // Архитектура и строительство. – 2020. – № 8. – С. 14–20.

3. Иванов С.Н. Современные тенденции железнодорожного строительства и их влияние на ландшафт городов // Строительство и архитектура. – 2021. – № 4. – С. 35–42.

4. Петрова Л.Е. Роль железной дороги в формировании общественного пространства населенных пунктов // Градостроительство и территориальное развитие. – 2018. – № 7. – С. 56–64.

5. Смирнов В.Д. Архитектурные объекты вдоль железнодорожных трасс: история и современность // Архитектурное наследие. – 2022. – № 2. – С. 48–55.

6. Лебедева Н.А. Железнодорожная инфраструктура как фактор устойчивого городского развития // Устойчивый город. – 2023. – № 1. – С. 12–19.

ИСТОРИЯ УЧЕБНОГО ЗАВЕДЕНИЯ: ОТ ПУТЕЙСКОГО ТЕХНИКУМА К ОРЛОВСКОМУ ФИЛИАЛУ ПГУПС

Орловский филиал ПГУПС

Автор: Артамонов Антон Алексеевич

Научный руководитель: Толубеева Юлия Сергеевна

Орловский филиал Петербургского государственного университета путей сообщения ведёт отсчёт своей истории с 1922 года. Согласно архивным документам, именно тогда для обеспечения железнодорожного транспорта техническим персоналом был создан Орловский техникум Наркомата путей сообщения. Сначала он располагался в здании бывшей Орловской мужской гимназии (в наши дни - исторический факультет Орловского государственного университета). В середине 1920-х годов техникум был перемещён в здание бывшей Орловской духовной семинарии. К этому моменту он был преобразован в Эксплуатационный. Известны фамилии его первых директоров – Сытин и Потапов, но больше, к сожалению, мы ничего о них не знаем.

Первый выпуск техникума – 88 человек – состоялся в 1926 году, первыми специальностями были дежурный по станции и телеграфист.

Название «Железнодорожный» у техникума появилось в 1930 году. К этому времени начальником учебного заведения стал Михаил Ростовцев, историк по образованию. При нём

появились новые специальности – тяговики и техники по коммерческой работе железнодорожного транспорта.

О довоенной жизни нашего техникума известно очень мало, так как архивные документы были утрачены в годы войны. Восполнить этот пробел в истории помогают воспоминания выпускника 1934 года Серафима Гавриловича Ларина, впоследствии - заместителя главного инженера «Куйбышевгидростроя». К 50-летию своего выпуска он преподнёс в дар техникуму свою книгу воспоминаний, в которой содержатся ценные фотографии и документы периода 1930-х годов.

В этот период происходило становление учебного заведения, закладывалась его материальная база, наполнялось оборудование лабораторий и мастерских. Примечательным является тот факт, что в 1936 году Орловский техникум был признан лучшим учебным заведением отрасли, за что от руководства дороги был награждён киноустановкой, радиозвуковой аппаратурой и инструментами для духового оркестра.

С началом Великой Отечественной войны на судьбу техникума, как и всей страны, выпали суровые испытания. С первых же дней войны учебный корпус Орловского железнодорожного техникума был приспособлен под госпиталь. Когда в сентябре 41 года начался учебный год, занятия перенесли в здания близлежащих школ. Осенью 1941 года, накануне оккупации Орловщины, преподаватели и студенты старших курсов были эвакуированы в город Актюбинск. Там они продолжили обучение в составе большого учебного заведения, объединившего в себе несколько железнодорожных техникумов. Многие студенты и преподаватели впоследствии были призваны на фронт.

Среди выпускников нашего техникума есть герой Советского Союза – Виктор Алексеевич Булычёв. Он окончил эксплуатационное отделение, работал на железнодорожной станции Орёл. На фронте с 1942 года, освобождал родную Орловщину. Звание Героя Советского Союза получил в январе 1945 года в боях за освобождение Польши. Не дожив трёх недель до окончания войны, Виктор Булычёв погиб в апреле 1945 года в ходе Берлинской операции [1].

В здании Орловского техникума в течение почти двух лет оккупации был размещён немецкий госпиталь. По воспоминаниям старожилов окрестных улиц, на территории учебного заведения и в Семинарском парке были замаскированы немецкие танки. Деревья парка использовались для растопки, и почти весь зелёный массив был уничтожен.

В августе 43-го года, во время освобождения Орла, здание техникума было сильно разрушено: как и ряд других объектов (например, мостов), оно было взорвано немцами перед отступлением из города, чтобы не стать ориентиром для авиации и артиллерии Красной Армии. От взрыва немецких авиационных бомб, заложенных в подвал здания, одно крыло здания было полностью разрушено, а второе сильно пострадало от пожара.

Сразу же после освобождения Орла, осенью 1943-го года, Орловский железнодорожный техникум стал восстанавливать свою учебную деятельность. Из эвакуации вернулись преподаватели, был проведён первый набор учащихся из двухсот человек. Начальником техникума был назначен Леонид Демьянович Яцкевич. Как вспоминали ветераны учебного заведения, учёба в те годы проходила в очень стеснённых условиях. Занятия велись в подвале техникума и в зданиях поблизости, иногда даже без электричества и отопления. Параллельно с учёбой, велись работы по восстановлению здания техникума, в которых самое активное участие принимали все сотрудники и учащиеся. Ежедневно после занятий не менее четырёх-шести часов все они работали на строительной площадке техникума.

Работы по восстановлению здания учебного заведения были полностью завершены к 1951 году. Именно тогда к зданию по проекту архитектора Мхитаряна был пристроен парадный вход с колоннами, который в наши дни является визитной карточкой учебного заведения.

Восстановленный техникум открыл свои двери в 1951 году. С этого времени и до 1977 года директором учебного заведения был Иван Иванович Воронин - почётный железнодорожник, заслуженный учитель школ РСФСР, почётный радист. При нём были открыты новые специальности: в 1956 году – «Автоматика и телемеханика на железнодорожном транспорте», в 1963 году – «Районная электрическая связь и радиофикация», в 1970 – «Проводная связь на железнодорожном транспорте».

Жизнь техникума была неотделима от жизни страны. Так, наши студенты принимали участие в освоении целины в Казахстане, строительстве промышленных и железнодорожных объектов и даже в постройке знаменитого БАМа.

Выпускники техникума той поры проявляли себя работой на железной дороге и на других поприщах. Так, в 1958 году окончил техникум Леонид Иванович Матюхин – впоследствии -

начальник Горьковской железной дороги и министр транспорта СССР в 1990-91 гг. Выпускником 1969 года являлся Виктор Григорьевич Будовский - начальник Калининградской железной дороги и советник Президента компании ОАО «РЖД». Юрий Михайлович Дьяконов – выпускник 1982 года – начальник Южно-Уральской железной дороги и заместитель министра путей сообщения РФ в начале 2000-х годов.

История нашего техникума в 1980-90-е годы связана с именем директора Николая Петровича Шекшуева. По его инициативе в 1989 году была открыта новая специальность — «Вычислительные машины, комплексы, системы и сети».

В этот период активно развивалась общественная жизнь техникума. В учебном заведении более 10 лет существовал вокально-инструментальный ансамбль «Квант», работали кружки: драматический, спелеологический и другие. В техникуме было несколько строительных отрядов: проводников, механизаторов, строителей и отряд по выращиванию и уборке овощей.

В 1980-е годы одним из трагических событий истории нашей страны стала Афганская война. Она продолжалась почти десять лет, в ней приняли участие более двух тысяч орловцев. Среди них было много выпускников нашего техникума. Один из них – Юрий Шмелёв – погиб, выполняя свой интернациональный долг. Посмертно Юрий Шмелёв удостоен правительственной награды - ордена Красной звезды.

Новейшая история филиала связана с капитальным ремонтом в начале двухтысячных годов, который позволил приобрести современный интерьер, существенно обновить материальную базу. В 2003 году был построен современный физкультурно-оздоровительный корпус и учебный полигон. Существенно преобразилась и территория филиала, оборудованы места для отдыха и прогулок студентов.

В 2017 году образован филиал федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра Г» в городе Орле.

За вековую историю своего существования филиал подготовил более 25 тысяч квалифицированных специалистов для железнодорожного транспорта.

Список использованных источников:

1. Книга памяти Орловской области. Т.13. – Орёл: Орелиздат, 1995-2005.
2. Фролов Б.И. Боевое созвездие орловцев / П.И.Фролов, В.А.Пирогов, А.Ф.Макушев. – Тула: 1985.

СТАНЦИЯ РЫБНОЕ – СЕРДЦЕ МОСКВОСКОЙ ДОРОГИ

Филиал федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра Г» в г. Рязани

Автор: Егоров Роман Александрович
Научный руководитель: Якушкина Ольга Сергеевна

Ежедневно, сотни тысяч тонн груза, тысячи пассажиров и сотрудников посещают и перевозятся различными объектам железнодорожного транспорта. Однако, ни пассажиры, ни сотрудника, зачастую не задумываются, какова же история места твоей работы. На наш взгляд сотрудникам необходимо знать исторический путь места работы. Тем более если это место работы, ежедневно обеспечивает логистику Московской дороги и все страны.

Нами хотелось бы рассмотреть историю железнодорожной станции Рыбное, Московской железной дороги. Станция Рыбное – структурное подразделение Московской дирекции управления движением - структурного подразделения Центральной дирекции управления движением - филиала открытого акционерного общества "Российские железные дороги". По объему работ станция Рыбное отнесена к внеклассным. В среднем, за сутки станция обрабатывает 13000 вагонов. Станция расположена в узле, соединяющем Московскую, Куйбышевскую и Юго-восточную железные дороги. Является, двухсторонней станцией с объемлющим расположением главных путей, с последовательным расположением парков, а также является станцией

стыкования постоянного и переменного тока. На станции расположены четыре пассажирские платформы, Рыбное, Ходынино, Локомотивное депо, Рязань-Сортировочная. Так же на станции расположены локомотивное депо ТЧЭ-38 Рыбное-Сортировочное и эксплуатационное вагонное депо ВЧДЭ-26 Рязань. На станции имеются две сортировочные горки для расформирования составов, сортировочной парк «Б» и сортировочно-отправочной парк «В», так же на станции располагаются четыре приемо-отправочных парка «А», «Г», «Д» и «Е».

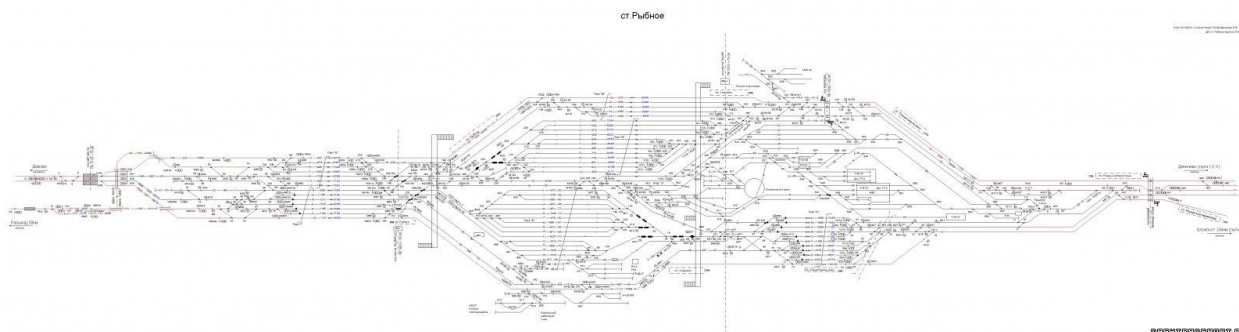


Рисунок 1. Схема станции Рыбное.

История станции Рыбное началась 27 августа 1864 года, в этот день было открыто движение поездов между Москвой и Рязанью. Тогда, станция Рыбное, была со всем не большой. Она состояла из двух главных путей и одного приемо-отправочного. К слову станция Рыбное, как и весь участок Москва-Казанская-Пассажирская – Перово – Рыбное – Рязань I – Лесок левосторонние или как их принято называть «левопутный». Движение на участке осуществляется по левому пути. Это уникальная линия, в России она одна с левосторонним движением. Связано это с тем, что для проектирования и строительства линии Москва – Рязань, были приглашены английские специалисты – железнодорожники. В Англии на железных дорогах принято левостороннее движение.

Станция Рыбное, дала огромный импульс в развитии одноименного, небольшого поселка. Первые кадры для станции ковались именно из жителей поселка, как и в тем времена, большинство жителей города Рыбное, так или иначе связаны с железной дорогой.

В 1905 году, был построен первый сортировочный парк, предназначенный для формирования составов, находился он в районе нынешних платформ Жилые дома и Ходынино. Одновременно с этим служба тяги, начала возводить на станции паровозное депо, которое так же выполняло функции, пункта технического обслуживания вагонов [1].

В 1917, искра паровоза вызвала пожар, в следствии которого сгорели три улицы.

Великая Отечественная война, стала тяжелой для сотрудников станции Рыбное. Рыбное являлось стратегической целью немецких бомбардировщиков. В этих условиях железнодорожники самоотверженно продолжали обеспечивать движение поездов и доставку военных и гражданских грузов в тыл и фронт. К осени 1941 года основной поток воинских грузов шел к Москве преимущественно через станцию Рыбное. Из 11 дорог, связывавших столицу с восточными и юго-восточными районами страны, семь были перерезаны фашистами. Движение поездов к фронту проходило только по линиям, выходящим на Горький, Казань, Рязань, Ярославль. Московско-рязанское направление приобрело тогда особое значение. В район Москвы, где шли ожесточенные бои и велась подготовка к контрнаступлению, с Урала и Сибири направлялось огромное количество войск и боевой техники.

Уже в первые месяцы войны ремонтные бригады депо восстановили 17 паровозов серии ФД, поврежденных вражеской авиацией. И затем ежемесячно производили выпуск паровозов из подъемочного ремонта в рекордно сжатые сроки – за 24 часа, быстро и эффективно выполняли и другие виды ремонта. Судьба перевозок в большой степени решалась теми, кто восстанавливал паровозы.

В октябре 1942 года в паровозном депо Рыбное была организована колонна паровозов особого резерва (ОРКП) № 13 Народного комиссариата путей сообщения. Такие формирования предназначались для доставки поездов с воинскими грузами непосредственно к линии фронта. Это была особая форма эксплуатации подвижного состава, при которой обеспечивались высокая маневренность, возможность сосредоточения перевозочных средств в районах массовых воинских перевозок, способность работать в отрыве от локомотивных депо и ремонтных баз.

С августа 1943 по июль 1944 года ОРКП № 13 работала в районе станций Белгород, Харьков, Смородино, Полтава, Кременчуг, а с июля 1944-го обслуживала военные перевозки в Белоруссии. 10 марта 1945 года колонну направили в Польшу. Отсюда рыбновские железнодорожники через Познань и Франкфурт-на-Одере доехали до Берлина.

За успешное выполнение заданий по перевозкам оборонных и народно-хозяйственных грузов в период Великой Отечественной войны указом Президиума Верховного Совета СССР начальник паровозного депо Рыбное Дмитрий Михайлович Вавилов был награжден орденом Трудового Красного Знамени, а один из лучших машинистов – Александр Ильич Лялин – орденом Красной Звезды.

Факт, что машинист удостоен боевого ордена – Красной Звезды, которым награждались солдаты и офицеры Красной армии за мужество и отвагу, проявленные в боях за Родину, говорит сам за себя и означает самую высокую оценку труда всех работников паровозного депо Рыбное. Многие из них были награждены медалями «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.». Как символ трудовой славы железнодорожников в суровые годы войны на территории депо Рыбное поставлен на вечную стоянку паровоз серии ФД № 20-500 [2].

В 1961 году рабочий поселок рыбное был преобразован в город районного значения. Под непосредственным руководством Стрельникова В.Т. в депо Рыбное было организовано обслуживание удлиненных плеч - участка Рыбное-Потьма протяженностью 266 км, участка Рыбное-Можайск протяженностью 320 км; движение длинносоставных и тяжеловесных поездов, а также множество новых форм организации труда и новых технологических процессов, которые раньше на железнодорожном транспорте не применялись. В 1979 году на станции Рыбное был сформирован и успешно проведен по участку Рыбное - Перово поезд весом более 10 000 т с постановкой локомотивов в голову и хвост состава. На практике была доказана возможность регулярного пропуска по линии поездов-сверхтяжеловесов.

На станции Рыбное вводилась и испытывалась новая технология обработки поездов, позволившая сократить простои вагонов с переработкой и без переработки на 2 и 1,5 часа соответственно. Экономический эффект внедрения новой технологии оценен в 170 миллионов советских рублей.

Станция Рыбное, прошла путь от маленькой станции с одним приемо-отправочным путем, до многопарковой внеклассной станции, сетевой станции 22 региона. Мы считаем, что новые поколения сотрудников, опираясь на опыт своих предшественников продолжают гордо нести звание железнодорожника и развивать станцию Рыбное.

Список использованных источников:

1. Газета Московский железнодорожник №10 от 14.03.2008.
2. Газета Московский железнодорожник от 13.05.2020.

ЛЮДИ РОДНОГО КРАЯ, ПОСВЯТИВШИЕ СЕБЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ТРАНСПОРТУ.

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Ростовский государственный университет путей сообщения» (ФГБОУ ВО РГУПС) Тихорецкий техникум железнодорожного транспорта (ТЖТ – филиал РГУПС)

Автор: Вереникин Ярослав Игоревич
Научный руководитель: Бурняшева Елена Васильевна

Иван Андреевич Голуб (19 марта 1914 - 26 марта 1986 года).

Введение. Иван Андреевич Голуб: Детские годы формируют личность человека и закладывают основы его будущей жизни. Для Ивана Андреевича Голуба, выдающегося деятеля железнодорожного транспорта Краснодарского края, ранние годы стали важным этапом, который определил его жизненный путь и профессиональные стремления. Не просто так он выбрал железнодорожный транспорт, ведь играет ключевую роль в экономике России, обеспечивая связь

между регионами и способствуя развитию торговли и промышленной деятельности. Одной из значимых фигур, оказавших влияние на развитие железнодорожного транспорта в Краснодарском крае, является Иван Андреевич Голуб. Его жизнь и деятельность стали ярким примером преданности делу и профессионализма. Важной частью его успеха стало образование, которое он получил, а также увлечения, которые обогатили его личность и способствовали профессиональному росту. В этой статье мы подробно рассмотрим все его заслуги в области железнодорожного транспорта.

Ранние годы. Иван Андреевич Голуб родился в небольшой деревне Старолеушковская Краснодарского края 19 марта 1914 года. Его семья была простой, трудолюбивой, и состояла из родителей и нескольких братьев и сестер. Отец Ивана работал на местном заводе, а мать занималась домашним хозяйством. В семье царил атмосфера взаимопомощи и поддержки, что оказало значительное влияние на формирование характера Ивана.

Соседские мальчишки часто собирались вместе, чтобы поиграть в различные игры, но Иван выделялся среди них своей любознательностью. Он всегда задавал вопросы о том, как устроены вещи, и стремился разобраться в их работе. Это стремление к познанию стало основой его будущих достижений.

Иван Андреевич родился в семье, где ценились знания и трудолюбие. С ранних лет он проявлял интерес к техническим наукам и механике. Отучившись и окончив школу на отлично он поступил в техническое училища.

Студенческие годы. В училище он изучал основы инженерии затрагивающие железную дорогу после его окончания, Иван поступил в технический институт, где изучал специальность, напрямую связанную с железнодорожным транспортом.

В университете Иван проявил себя как целеустремленный и инициативный студент. Он участвовал в научных конференциях, где представлял свои исследования по вопросам безопасности движения поездов и оптимизации работы транспортных систем.

Его учеба была насыщенной: он не только усваивал теоретические знания, но и активно участвовал в практических занятиях и стажировках на железной дороге.

Иван проявлял инициативу и стремление к изучению новых технологий. Он участвовал в научных конференциях и собраниях, представляя свои исследования по вопросам безопасности движения поездов и оптимизации работы транспортных систем. В студенческие годы Иван также активно занимался общественной деятельностью. Он был членом студенческого совета и принимал участие в организации различных мероприятий, направленных на развитие профессиональных навыков среди студентов. Это дало ему возможность развить лидерские качества и научиться работать в команде.

Кроме учебы, Иван увлекался моделированием и конструированием. Он создавал модели поездов и железнодорожных станций, что помогало ему не только развивать инженерные навыки, но и вдохновляло на новые идеи в работе. Также он интересовался историей железнодорожного транспорта, собирал книги и статьи о развитии отрасли, что обогащало его знания и давало возможность черпать вдохновение из прошлого.

Спорт также играл важную роль в жизни Ивана. Регулярные занятия физической активностью помогали ему поддерживать хорошую физическую форму и справляться с нагрузками на учебе. Он понимал, что здоровье — это основа успешной карьеры.

Его дипломная работа, посвященная внедрению современных технологий в управление движением поездов, была высоко оценена преподавателями и стала основой для его дальнейшей карьеры.

После получения диплома Иван продолжил обучение, проходя курсы повышения квалификации и семинары, связанные с новыми технологиями в области транспорта. Он понимал, что постоянное самообразование — ключ к успеху в быстро меняющемся мире. Учеба в институте стала для него важным этапом в жизни. Он не только усваивал теоретические знания, но и активно участвовал в практических занятиях, что позволило ему глубже понять специфику работы железнодорожной отрасли.

Таким образом, студенческие годы Ивана Андреевича Голуба стали основой для его будущих достижений. Полученные знания, опыт участия в научной и общественной жизни, а также увлечения сформировали его как многогранную личность и высококвалифицированного специалиста. Его история служит вдохновением для многих молодых людей, демонстрируя важность образования и активной жизненной позиции для достижения успеха в любой сфере деятельности.

Профессиональная карьера. После завершения учебы Иван начал свою карьеру на одной из крупнейших железнодорожных станций страны, где работал инженером по эксплуатации ремонтно-подвижных составов. В этой роли он отвечал за организацию и контроль за движением поездов, а также за обеспечение безопасности на линии. Его способность быстро анализировать ситуации и принимать решения в условиях стресса позволила ему быстро зарекомендовать себя как надежного специалиста.

Иван также активно участвовал в научной деятельности, публикуя статьи в специализированных изданиях и представляя свои исследования на международных конференциях. Его работы касались вопросов безопасности движения, оптимизации логистических процессов и внедрения новых технологий в железнодорожный транспорт. Благодаря этому он стал признанным экспертом в своей области и получил приглашения для участия в различных проектах на национальном и международном уровнях.

На посту начальника отдела по планированию и оптимизации работы железнодорожного транспорта Иван внедрил новые методы анализа и прогнозирования движения поездов. Это обеспечило более рациональное использование ресурсов и улучшение качества обслуживания пассажиров.

Кроме того, Иван активно занимался наставничеством, обучая молодых специалистов и делясь с ними своим опытом. Он организовывал тренинги и семинары, посвященные современным тенденциям в железнодорожной отрасли, что способствовало повышению квалификации сотрудников компании.

Его профессиональная карьера является ярким примером того, как целеустремленность, инновационный подход и любовь к своему делу могут привести к значительным достижениям в сфере, которая имеет важное значение для экономики страны. Иван Андреевич Голуб вдохновляет многих молодых специалистов своим примером и показывает, что стремление к совершенству всегда приносит плоды.

Заслуги.

1. Иван стал инициатором и активным участником внедрения современных технологий в работу железнодорожного транспорта. Он разработал и реализовал проекты по автоматизации процессов, что позволило значительно повысить эффективность работы станций и сократить время простоя поездов.

2. Иван активно занимался вопросами безопасности движения. Он разработал и внедрил ряд инициатив, направленных на снижение аварийности на железных дорогах, включая программы обучения персонала и модернизацию системы мониторинга.

3. Иван возглавил одну из ведущих транспортных компаний, где успешно реализовал стратегию развития бизнеса. Под его руководством компания значительно увеличила объемы перевозок и улучшила качество обслуживания клиентов, что способствовало укреплению ее позиций на рынке.

4. Иван принимает участие в разработке новых стандартов и нормативов в области железнодорожного транспорта, что способствует улучшению практик работы в отрасли и повышению ее конкурентоспособности.

Заключение. Иван Андреевич Голуб — выдающийся специалист в области железнодорожного транспорта, чья карьера и достижения оказали значительное влияние на развитие отрасли. Его инновационные подходы к автоматизации и цифровизации процессов не только повысили эффективность работы железнодорожных станций, но и улучшили качество обслуживания пассажиров. Активное участие Ивана в вопросах безопасности движения способствовало снижению аварийности и созданию более безопасной среды для всех участников транспортного процесса.

Кроме того, его научная деятельность и публикации стали основой для многих практических решений, внедренных в отрасли. На посту руководителя крупной транспортной компании он успешно реализовал стратегию, которая привела к увеличению объемов перевозок и улучшению сервиса. Иван также активно занимается наставничеством, передавая свои знания молодым специалистам, что способствует подготовке квалифицированных кадров для будущего железнодорожного транспорта.

Таким образом, вклад Ивана Андреевича Голуба в развитие железнодорожного транспорта невозможно переоценить. Его достижения и стремление к совершенству создают прочный фундамент для дальнейшего прогресса в отрасли, а его наследие будет вдохновлять будущие поколения профессионалов.

Список использованных источников:

1. [ru.wikipedia.org].
2. «Герои стальных магистралей. Кн. 3. М. 2004».

ТИХОРЕЦКИЙ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД ИМЕНИ В. В. ВОРОВСКОГО

Елецкий техникум железнодорожного транспорта – филиал РГУПС

Автор: Зотов Александр Романович

Научный руководитель: Сафронова Оксана Владимировна

ОАО «Тихорецкий Машиностроительный Завод им. В.В. Воровского» сегодня - одно из ведущих предприятий России по выпуску путевой техники. Около полувека здесь производятся путевые машины для текущего ремонта и содержания железнодорожного пути, ремонта, строительства и производства восстановительных работ на контактной сети электрифицированных железных дорог. Бесценный опыт, накопленный более чем за 100 лет существования предприятия, помогает нам идти вперед, не останавливаться в развитии и активно участвовать в общем подъеме российской тяжелой промышленности. В числе основополагающих принципов «Тихорецкого машиностроительного завода» - использование современных технологий, высокая культура производства, отличное качество работ, выполнение заказов в установленные сроки и разумная ценовая политика [1].

1 октября 1899 года на станции Тихорецкой начали функционировать паровозоремонтные мастерские, которые впоследствии преобразованы в Тихорецкий машиностроительный завод. Это стало первым и крупнейшим градообразующим предприятием на северо-востоке Кубани. До 1912 года в мастерских выполнялись различные виды ремонта грузовых и маневровых паровозов, ремонт вагонов и колёсных пар. Отливали цветные металлы, производили кузнечные изделия и другие товары, обеспечивая бесперебойную работу Владикавказской железной дороги.

После первой крупной реконструкции в 1912 году ассортимент работ мастерских был расширен, включая переоборудование узкоколейных американских паровозов на российскую колею для Северного Кавказа. С 1916 года начали выполнять военные заказы, обрабатывая на токарных станках стаканы шрапнельных снарядов, которые затем отправлялись на сборку. В период с 1917 по 1920 год предприятие производило бронепоезда, ремонтировало орудия и другое военное снаряжение для Красной армии и Добровольческой армии.

В мае 1923 года завод был назван в честь дипломата и известного революционера Вацлава Вацлавовича Воровского. В 1924 году был принят проект по расширению мастерских, и с 1925 по 1929 годы «Тихорецкие мастерские имени В. В. Воровского» занимались ремонтом паровозов, увеличивали производство и строили новые цеха. В январе 1930 года мастерские были преобразованы в паровозоремонтный завод Министерства путей сообщения. К этому времени численность работников завода достигла 2699 человек, а объём ремонта паровозов увеличился в 20 раз по сравнению с 1912 годом. С 1934 по 1936 годы была построена мощная ТЭЦ.

Перед началом Второй мировой войны завод уже имел развитую социальную инфраструктуру: новую фабрику-кухню, клуб «Красный Октябрь», крупнейшую библиотеку с читальным залом, детский сад и активно велось жилищное строительство. С началом Великой Отечественной войны завод начал выпуск оборонной продукции. На средства заводских рабочих были построены бронепоезда «Машиностроитель» и «Николай Щорс». С июля 1942 года по июль 1943 года предприятие находилось в эвакуации в Тбилиси. Первый год послевоенной пятилетки стал важным этапом в жизни завода. Уже в первой половине года предприятие вернулось к довоенному уровню производства.

В январе 1956 года Тихорецкий паровозоремонтный завод был преобразован в машиностроительный. Начался выпуск новых машин: балластно-уплотнительные машины, дробильно-сортировочные установки, тепловозные домкраты ТД-40 и снегоуборочные машины СМ-2. К концу 50-х годов было освоено производство 15 видов продукции, включая мощную дрезину ЛГК.

В шестидесятые годы продукция Тихорецкого машиностроительного завода начала экспортироваться в ГДР, Чехословакию, Индию, Иран, Кубу и другие страны. Завод активно занимался строительством жилья для своих рабочих, благоустройством скверов и тротуаров

города, а также ремонтом Дворца культуры. В 1964 году Дворец культуры завода имени В. В. Воровского открылся постановкой оперетты Б. А. Александрова «Свадьба в Малиновке».

Семидесятые годы стали временем активного роста. Назрела необходимость реконструкции завода и строительства новых цехов. Численность работников на тот момент составила 2712 человек. За достижения в работе в феврале 1976 года «ТМЗ имени В. В. Воровского» был награждён орденом «Знак Почёта», а имена директоров завода и его сотрудников навсегда остались в истории предприятия. В ноябре 1992 года предприятие реорганизовано в акционерное общество «Тихорецкпутьмаш» (Тихорецкий машиностроительный завод им. В. В. Воровского) [2].

В начале 2000-х годов завод начал проработку вопроса использования автоматизированных систем на своих машинах. Были разработаны и поставлены в 2004-м году в Испанию автоматотрисы АДМ-1 см, оснащённые российской системой автоматизированного контроля за параметрами силовой установки - АСК. Вторая компьютеризированная машина на базе МПТ-6 имела уже более усовершенствованный бортовой компьютер, контролирующий большее количество параметров.

В 2006 году модифицирована и экипажная часть выпускаемых путевых машин, включены гидравлические гасители колебаний, повышен показатель динамических качеств машин и уменьшено вредное воздействие на путь. В 2007-м году в производство были запущены автоматотрисы с новой кабиной, в которой увеличено внутреннее пространство. Вместо одного пульта кабины оснащаются двумя пультами управления. Для обеспечения возможности управления машиной с двух пультов используется автоматическая система контроля и управления АСКУМ 2.

В 2010 году по результатам заседания Межведомственной комиссией под председательством заместителя генерального директора НИИГЭТ «Тихорецкому машиностроительному заводу им. В. В. Воровского» был выдан сертификат соответствия на производство капитально-восстановительного ремонта трамвайных вагонов 71-605. Первый ремонт с элементами модернизации трамвайного вагона был выполнен по заказу Краснодарского трамвайно-троллейбусного управления.

В октябре 2010 года по заказу «Norsk Jernbanedrift» разработана новая путевая машина АДМ-1.3 - первая машина, которая была полностью спроектирована заводом с учётом заданных в UIC и EN стандартов и требований к специальному подвижному составу. В 2011 году линейка продукции выпускаемой заводом пополнилась двумя видами снегоуборочных машин ТМсв и ТМср, разработанных по заказу ГУП «Петербургский метрополитен» на базе тягового мотовоза ТМ.

В 2013 году освоён ремонт с модернизацией трамвайных вагонов Татра Т-3 по заказу Краснодарского трамвайно-троллейбусного управления. Основной упор делался на сохранение аутентичного внешнего вида вагона при одновременном обновлении салона, систем управления и питания. Реостатная система заменена на тиристорную, позволяющую экономить до 40 % электроэнергии. В 2014 году освоён ремонт с модернизацией автоматотрис АГМу. Продукция значительно отличается от первых выпускаемых им машин. Серийно выпускается продукция нового поколения: автоматотрисы 1АДМ-1.3, 1АДМ-1.5, АДМ-1.5Б, АДМ-1С, мотовозы МПТ-6, МПТ-6 исп.4 и МПТ-Г. С помощью путевой техники ОАО «ТМЗ им. В. В. Воровского» ремонтируются и обслуживаются пути железных дорог России и стран ближнего зарубежья.

В 2015 году ОАО «ТМЗ им. В. В. Воровского» изготовило мотовоз МТп, являющийся дальнейшим продолжением линейки малых тяговых машин серии «ТМ». Её отличительной чертой является наличие подъёмной монтажной площадки, служащей для доставки рабочих, инструментов и материалов к своду тоннеля метро. Другой новинкой, вышедшей в 2015 году, стал мотовоз погрузочно-транспортный МПТГ-2. В нём применена дизель-генераторная асинхронная установка, снабжающая электроэнергией асинхронные тяговые электромоторы, смонтированные в двухосных ходовых тележках [3].

Миссия завода состоит в том, чтобы обеспечить максимально эффективное обслуживание железных дорог, а это значит – сделать движение по железным дорогам максимально быстрым и безопасным! В настоящее время Тихорецкий машиностроительный завод им. В. В. Воровского является одним из крупнейших российских производителей путевой техники, обеспечивая путевой техникой не только службы пути и электроснабжения ОАО «Российские железные дороги», но и многие крупные промышленные предприятия России и ближнего зарубежья. (Приложение 1)

Соответствие международным стандартам сегодня – осознанная необходимость. И для тех, кто нацелен на сотрудничество с зарубежными партнерами, и для тех - кто стремится достичь успеха на внутреннем рынке. На «Тихорецком машиностроительном заводе им. Воровского» успешно функционирует система менеджмента качества, отвечающая требованиям международных и российских стандартов. Деятельность специалистов завода признается удовлетворительной только в том случае, если она направлена на постоянное улучшение качества продукции и обслуживания наших клиентов.

На территории завода основан музей, посвященный истории и деятельности предприятия. Он является важным культурным и историческим центром, который помогает сохранить память о значимых событиях и достижениях в истории завода и всего региона, способствует популяризации знаний о промышленности и образованию молодежи, служит местом для общественной активности. Ежегодно студенты ТТЖТ – филиала РГУПС посещают музей с экскурсией. (Приложение 2)

Тихорецкий завод имени В. В. Воровского внёс значительный вклад в развитие железнодорожного транспорта, обеспечивая производство необходимой техники и способствуя экономическому и социальному развитию региона, стал важным звеном в цепи, связывающей промышленность и транспорт.

Список использованных источников:

1. Официальный сайт ОАО "ТМЗ им. В.В. Воровского". URL: <https://tmzv.ru/>
2. История Тихорецкого завода имени В. В. Воровского. / Костюченко, А. И. - Издательство Тихорецкого завода, г. Тихорецк, 2010.
3. Современные технологии на Тихорецком заводе имени В. В. Воровского. / Горбунов, А. В. - Издательство Юг-Пресс, г. Краснодар, 2019.

ИСТОРИЯ РАЗВИТИЯ ТИХОРЕЦКОГО МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОГО ЗАВОДА ИМЕНИ В.В. ВОРОВСКОГО

Елецкий техникум железнодорожного транспорта – филиал РГУПС

Автор: Рашевская Наталья Алексеевна

Научный руководитель: Ковалев Роман Максимович

Тихорецкий машиностроительный завод имени В. В. Воровского - это одно из старейших и значимых предприятий в России, которое играет важную роль в развитии отечественной промышленности. Завод был основан в 1897 году и с тех пор прошел долгий путь, переживая различные исторические события и экономические изменения.



Завод был основан в городе Тихорецке, расположенном на юге России, и изначально специализировался на производстве сельскохозяйственной техники. В первые годы своего существования завод выпускал плуги, бороны и другие орудия для обработки земли. С течением времени ассортимент продукции расширился, и завод начал производить более сложные машины и оборудование [1].

В советский период Тихорецкий машиностроительный завод имени В. В. Воровского стал одним из ведущих предприятий в сельскохозяйственной отрасли и отрасли железнодорожного машиностроения. В 1920-е годы завод был модернизирован и расширен, что позволило ему увеличить объемы производства и улучшить качество выпускаемой продукции. В годы Великой

Отечественной войны завод был эвакуирован в Сибирь, где продолжал работать на нужды фронта, производя военную технику и оборудование.

После войны завод вернулся в г. Тихорецк и продолжил свою деятельность. В 1950-е годы предприятие начало выпускать новые виды сельскохозяйственной техники, такие как тракторы и комбайны. В 1960-е годы завод освоил производство железнодорожного оборудования, что стало новым этапом в его развитии.

В 1970-е годы Тихорецкий машиностроительный завод имени В. В. Воровского вступил в период активного роста и модернизации. В это время завод начал активно внедрять новые технологии и расширять ассортимент выпускаемой продукции.

В 1974 году завод запустил производство новых моделей тракторов и комбайнов, которые отличались высокой производительностью и надежностью. Эти машины быстро завоевали популярность среди аграриев и стали основой для дальнейшего развития сельскохозяйственной отрасли в регионе.

В 1976 году завод был награжден орденом «Знак Почета» за выдающиеся достижения в области машиностроения. Это стало признанием заслуг коллектива завода и его вклада в развитие экономики страны.

В 1980-е годы завод столкнулся с новыми вызовами, связанными с перестройкой экономики и переходом к рыночным отношениям. В этот период завод начал активно искать новые рынки сбыта и партнеров за рубежом.

В 1985 году завод заключил первый крупный контракт на поставку сельскохозяйственной техники в страны Восточной Европы. Это стало важным шагом на пути к международному сотрудничеству и расширению экспортных возможностей предприятия.

В 1989 году завод начал производство новых моделей железнодорожного оборудования, которые отличались высокой надежностью и долговечностью. Мотовозы КЖДЭ16-996 и КЖДЭ25-293 стали востребованы на всей территории СССР и способствовали развитию транспортной инфраструктуры страны.

В 1990-е годы завод столкнулся с серьезными экономическими трудностями, связанными с переходом к рыночной экономике. В этот период предприятие пережило несколько кризисов, но благодаря усилиям руководства и коллектива удалось сохранить основные производственные мощности и продолжить выпуск продукции.

В 1992 году завод был реорганизован в акционерное общество «Тихорецкпутьмаш» (Тихорецкий машиностроительный завод имени В. В. Воровского). Это позволило привлечь дополнительные инвестиции и модернизировать производство.

В 1995 году завод начал выпуск новых моделей сельскохозяйственной техники, которые были адаптированы к современным условиям и требованиям рынка. Эти машины стали популярными среди аграриев и способствовали развитию сельского хозяйства в регионе.

В 2000-е годы завод продолжил курс на инновации и модернизацию производства. В этот период были внедрены новые технологии и оборудование, что позволило значительно повысить качество выпускаемой продукции и снизить производственные затраты.

В 2004 году завод разработал и поставил в Испанию автомотрисы АДМ-1 см, оснащенные российской системой автоматизированного контроля за параметрами силовой установки – АСК (Агрегат секционный комплектующий).



Это стало важным шагом на пути к международной интеграции и расширению экспортных возможностей предприятия.

В 2006 году была модифицирована экипажная часть выпускаемых путевых машин, в конструкцию рессорного подвешивания включили гидравлические гасители колебаний, что позволило повысить их динамические качества и уменьшить вредное воздействие на путь.

В 2007 году в производство были запущены автомотрисы с новой кабиной, в которой увеличено внутреннее пространство и установлены два пульта управления. Это позволило улучшить условия работы машинистов и повысить безопасность эксплуатации техники.

В 2010-е годы завод столкнулся с новыми вызовами, связанными с глобализацией экономики и усилением конкуренции на мировых рынках. В этот период предприятие активно внедряло новые технологии и модернизировало свои производственные мощности, чтобы оставаться конкурентоспособным и удовлетворять потребности клиентов.

В 2014 году продукция завода значительно отличалась от первых выпускаемых машин. Серийно выпускались автотрисы нового поколения, такие как 1АДМ-1.3, 1АДМ-1.5, АДМ-1.5Б и АДМ-1С, которые отличались высокой производительностью и надежностью.

В 2016 году завод получил сертификат соответствия на производство капитально-восстановительного ремонта трамвайных вагонов 71-605.



Это позволило расширить ассортимент выпускаемой продукции и укрепить позиции предприятия на рынке городского транспорта.

В настоящее время Тихорецкий машиностроительный завод имени В.В. Воровского продолжает свою деятельность, но уже в новых экономических условиях. Завод производит широкий спектр продукции, включая сельскохозяйственную технику, железнодорожное оборудование, а также оборудование для нефтегазовой промышленности.

Завод активно внедряет новые технологии и модернизирует свои производственные мощности. Это позволяет ему оставаться конкурентоспособным на рынке и удовлетворять потребности своих клиентов. [2]

Тихорецкий машиностроительный завод имени В. В. Воровского - это символ стойкости и развития отечественной промышленности. За свою более чем вековую историю завод прошел через множество испытаний и изменений, но всегда оставался верным своим принципам и целям. Сегодня завод продолжает вносить значительный вклад в экономику России, обеспечивая страну качественной и надежной продукцией.



Список использованных источников:

1. <https://ru.m.wikipedia.org/wiki>
2. Официальный сайт завода имени В.В. Воровского <https://tmzv.ru/>

ПЕРВЫЙ ЛУЧШИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК КРАСНОДРСКОГО КРАЯ

Елецкий техникум железнодорожного транспорта – филиал РГУПС

Автор: Непочатых Елена Алексеевна
Научный руководитель: Яковлева Юлиана Олеговна

Семен Кутафин появился на свет 15 ноября 1902 года в станции Ладожской, которая сейчас находится в Усть-Лабинском районе Краснодарского края, в семье плотника, работающего на станции. После завершения обучения в церковно-приходской школе и городском реальном

училище, в 15 лет он начал трудиться на железной дороге. Сначала он был учеником телеграфиста, а затем стал телеграфистом на станции Песчанокоская, расположенной между Кавказской и Сальском. В своей станции он проработал три года. Служба в Красной Армии проходила в Тбилиси.

В 1927 году Кутафин завершил обучение на Ростовских железнодорожных курсах, после чего занял должность заместителя начальника станции Георгиевск. В 1930 году, после завершения Владикавказских курсов для диспетчеров, он был назначен диспетчером на станцию Грозный.

В отличие от своих коллег-диспетчеров, которые часто предпочитали управлять участками, не покидая своих кабинетов, он рано осознал, насколько важно понимать конкретные условия работы на станциях, находящихся под его контролем, и возможности людей, выполняющих его указания. В свободное от дежурств время молодой диспетчер начал выезжать на перегоны. Он наблюдал, вникал в дела станционников, локомотивных и поездных бригад, все чаще давал им полезные советы, а затем и детальные указания [1].

В 30-е годы сборные поезда двигались особенно медленно: их могли задерживать на любой станции на длительное время без последствий, нарушая расписание других составов. Работу с такими поездами поручали машинистам и кондукторам, которые допустили ошибки. Когда Семён Васильевич выезжал на участки с сборными поездами, он проявлял интерес ко всем аспектам их приема и обработки, включая действия главных и старших кондукторов, вагонных мастеров, смазчиков, сцепщиков, раздатчиков и других сотрудников. Он проверял документы поезда, выяснял, где и какие вагоны нужно отцепить или прицепить, составлял план работы с поездом и согласовывал его с дежурным диспетчером. Копии плана он передавал машинисту и главному кондуктору, объясняя бригадам последовательность действий на каждой станции. Постепенно эти и другие методы работы формировались в четкую систему, ставшую уникальной для него [2].

Суть его метода заключалась в нескольких ключевых элементах. Во-первых, он акцентировал внимание на систематических рейсах с использованием сборных поездов, что позволяло управлять движением, основываясь на знании людей и обстоятельств, а не на интуиции. Во-вторых, он подчеркивал важность обучения главных кондукторов эффективным методам приема поездов на распределительных станциях, включая нанесение меловой разметки на вагоны в соответствии с документами. В-третьих, он выделял необходимость слаженной работы паровозных и поездных бригад по заранее разработанному плану. В-четвертых, он настаивал на повышении ответственности работников железной дороги за сборные поезда и их интеграцию с движением других составов. Наконец, диспетчеры должны были хорошо знать профиль участка и возможности локомотивов, чтобы давать машинистам адекватные задания по продвижению поездов. Также стоит отметить, что для каждого сборного поезда он разрабатывал оперативный план и расписание движения.

Во время первой поездки со сборным поездом на маршруте Гудермес - Прохладная Кутафин смог сократить время прибытия на конечную станцию на 4 часа 15 минут по сравнению с установленным графиком. Со вторым поездом он сэкономил 5 часов 25 минут в пути. Обычное время в пути на участке длиной 182 км было уменьшено более чем в два раза.

Таким образом, С.В. Кутафин впервые создал систему оперативного планирования и организации быстрого движения сборных поездов, что позволило в реальных условиях удвоить скорость их продвижения. В историю также вошел эксперимент, проведенный новатором во время XVII съезда партии, когда он организовал угольный маршрут из Донбасса в Ленинград за 5 дней и 10 часов, в то время как другие аналогичные составы находились в пути не менее 8-10 суток [3].

После данного инцидента Кутафин получил знак «Почётному железнодорожнику», однако оформление этого события было выполнено в документе, который не совсем соответствовал наградному характеру. В приказе № 34Ц от 21 февраля 1934 года, озаглавленном «О методе работы Грозненского диспетчера С. Кутафина», подписанном наркомом и начальником Политуправления НКПС, состоящем из четырех пунктов, первые и третьи пункты предписывали широко внедрить метод по всей железнодорожной сети и подготовить брошюру о нем. Второй пункт касался награждения инициатора, а последний - предоставления ему комплекта форменной одежды и денежной премии в размере 600 рублей.

Таким образом, Семён Васильевич Кутафин стал первым почётным железнодорожником в нашей стране. Интересно отметить, что в момент подписания данного приказа официально ещё не существовало положений о знаке, хотя вопрос о создании награды уже был решён. Официальное «рождение» главной профессиональной награды произошло лишь через три месяца. Это, вероятно, объясняет, почему первая публикация о награждении появилась в газете «Гудок» только

1 июня, а само вручение было отложено до октября. Именно тогда награждённый получил свой знак с номером 1 и удостоверение с тем же номером и необычной пометкой: «За кутафинский метод».

Затем началась его карьера на высоких должностях. В мае 1937 года Кутафин был назначен заместителем начальника Орджоникидзевской железной дороги, а позже в том же году переведен на аналогичную позицию в Ростов. В августе 1938 года Семён Васильевич возглавил Южную железную дорогу. В этой роли он активно внедрял свои новаторские подходы и способствовал их реализации. Диспетчеры, обученные методам Кутафина, с каждым днем добивались все больших успехов в оперативном движении как сборных, так и транзитных поездов. Это привело к значительному улучшению работы всех поездов на магистрали. Именно в этой должности он встретил начало Великой Отечественной войны, будучи начальником дороги и затем возглавив оперативные железнодорожные группы, созданные для ускоренной доставки военных грузов в районы Сталинграда, Курской дуги и других крупных сражений. Кутафин подвергался бомбежкам и обстрелам, но работал с отвагой и напряжением, сделав много для скорейшего восстановления всего, что было разрушено войной. На Курской дуге ему предстояло важное задание - восстановление и эксплуатация освобожденных участков фронтовых дорог. В частности, было налажено движение поездов на маршрутах Курск - Льгов, Льгов - Дмитровск, Курск - Поньри, Курск - Косторная, Курск - Ржава, Льгов - Готня. Почти вся работа по перевозке поездов в районе Курской дуги выполнялась силами сотрудников Южной магистрали. К началу наступления противника в этом направлении было доставлено свыше 468 тысяч вагонов. В некоторые дни прибывало до 120 поездов, что составляет около 6 тысяч вагонов. Общий объем военных перевозок для поддержки Курской операции достиг примерно 340 тысяч вагонов, что значительно превышало объем перевозок во время битвы под Москвой и на Волге [4].

1 марта 1944 года С.В. Кутафин был назначен начальником Московско-Курской магистрали и получил звание генерал-директора движения 2-го ранга. Позже, в связи с созданием округов железных дорог, он был переведен в Министерство путей сообщения, где курировал движение по железным дорогам Средней Азии. В 1949 году Кутафин стал главным ревизором-диспетчером Донецкого округа железных дорог, а в 1951 году, после ликвидации округов, занял пост начальника отдела дорог Юго-Запада.

За свою самоотверженную работу Семён Васильевич получил два ордена Ленина, ордена Трудового Красного Знамени, а также ордена Отечественной войны 1-й и 2-й степени и несколько медалей.

Список использованных источников:

1. Крейнис, З. Л. Очерки истории железных дорог / З. Л. Крейнис. - Москва : , [б. г.]. - Книга 2 : Как поезда самолеты догоняли - 2009.
2. Левин, Д. Ю. История железнодорожного транспорта [Текст] : учеб. пособие / Д. Ю. Левин. - Ростов н/Д : Феникс, 2018.
3. Тебиев, Б. К. Железнодорожная революция в России, 1836-1914 [Текст] : монография / Б. К. Тебиев, Ю. И. Гулидова ; Московский региональный социально-экономический институт. - Москва : МПА-Пресс, 2017.
4. Головачёв, А. А. История железнодорожного дела в России [Текст] / А. А. Головачёв ; науч. ред. А. А. Белых ; Рос. акад. нар. хоз-ва и гос. службы при Президенте Рос. Федерации. - М. : Дело, 2016.

ВЛИЯНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ НА АРХИТЕКТУРНЫЙ ОБЛИК ГОРОДА ТИХОРЕЦКА

Елецкий техникум железнодорожного транспорта – филиал РГУПС

Автор: Скороход Степан Денисович

Научный руководитель: Рашевская Наталья Алексеевна

Тихорецк - город, находящийся на юге России в Краснодарском крае. Является административным центром Тихорецкого городского поселения и Тихорецкого района.

17 мая 1874 года была открыта железнодорожная станция Тихорецкая. В 1895 году из пристанционного посёлка создаётся хутор Тихорецкий, населённый в основном иногородними

жителями. Станция и хутор названы были по станице Тихорецкой (ныне Фастовецкая), на землях которой они находились [1].

Станция Тихорецкая - узловая железнодорожная станция Северо-Кавказской железной дороги, расположенная в городе Тихорецке Тихорецкого района Краснодарского края. Станция выполняет приём, отправление и пропуск пассажирских, пригородных и грузовых поездов со всех направлений; расформирование и формирование грузовых поездов; организацию погрузочно-выгрузочных операций с вагонами; технический и коммерческий осмотр поездов. Через станцию Тихорецкая проходят пассажирские поезда дальнего следования из центральных регионов России, а также Сибири, Урала, Забайкалья, Поволжья в южном направлении в курортные зоны Черноморского побережья, Кавказских Минеральных Вод, в регионы Северо-Кавказского федерального округа. С г. Тихорецк прямыми маршрутами связаны 17 городов. Со станции Тихорецкая можно уехать по 40 направлениям.

В годы Великой Отечественной войны станция Тихорецкая имела важнейшее стратегическое значение как для Красной Армии, так и для немцев. Для удержания в своих руках города Тихорецка и его важного железнодорожного узла немецко-фашистское командование сосредоточило здесь весьма крупную группировку своих войск. В начале войны на станции Тихорецкая был создан эвакуационный пункт Краснодарского крайисполкома. Личному составу эвакуационного пункта пришлось работать на пределе человеческих сил. На станцию прибывали бесконечные эшелоны с эвакуированными людьми, которых надо было принять, накормить, отправить в глубокий тыл. И это под непрерывающимися бомбежками и обстрелами. В связи с наступлением немцев в сентябре 1941 года на Ростов нарастал поток беженцев. На 10.09.1941 на Кубани было размещено 205 тысяч эвакуированных. В Тихорецк стали прибывать дети и взрослые из Ленинграда. Эвакуированных встречали на вокзале, брали на попечение в семьи, отправляли в ближайшие станицы и хутора. После освобождения Ленинграда тихорецкие отправили городу два эшелона с продуктами. В знак признательности ленинградцы одну из улиц назвали Тихорецким проспектом [2].

Станция Тихорецкая имеет пять приёмноотправочных и два сортировочно-отправочных парка, две немеханизированные сортировочные горки, грузовой двор, товарную контору, вычислительный и технологический центр по обработке перевозочных документов. К станции примыкает более 40 подъездных путей, в том числе 35 действующих. Общая протяженность станционных путей составляет 81 км.

В состав Тихорецкого железнодорожного узла кроме станции входят 25 предприятий. Среди них рефрижераторное и локомотивное депо, дистанции пути и сигнализации централизации и блокировки, шпалопропиточный завод, хлебокомбинат, техникум и поликлиника. Общая численность работающих на узле железнодорожников составляет около 8 тысяч человек.

На станции Тихорецкая имеются две пассажирские платформы и подземный пешеходный переход на вторую платформу. Расположение платформ для посадки и высадки пассажиров:

- 1-я платформа - 1, 4 и 5 путь;
- 2-я платформа - 2 и 3 путь.

Имеется также надземный пешеходный переход через станцию, связывающий центральную часть города Тихорецка с другой его частью. На станции расположено локомотивное депо. Оно является одним из последних в России, где обслуживают паровозы.

Через станцию Тихорецкая осуществляется движение грузовых поездов, для стоянок поездов имеются приёмно-отправочные пути в грузовых парках станции. На станции производится также смена локомотивов грузовых поездов, осуществляется маневровая работа, в том числе по сортировке грузовых составов.

Список операций, производимых станцией Тихорецкая:

- приём и выдача повагонных отправок грузов, допускаемых к хранению на открытых площадках станции;
- приём и выдача грузов повагонными и мелкими отправками, загружаемых целыми вагонами, только на подъездных путях и местах необщего пользования;
- приём и выдача повагонных отправок грузов, требующих хранения в крытых складах станции;
- приём и выдача в универсальных контейнерах массой брутто 20 и 24 тонн на станции;
- приём и выдача мелких отправок грузов, допускаемых к хранению на открытых площадках станции.

Тихорецк-город железнодорожников. Так как дата основания станции Тихорецкая параллельно является датой основания города, то за Тихорецком сразу закрепилось такое звание.

И соответственно город обладает большим количеством памятников и достопримечательностей, и в этой статье мы поговорим именно о них [2].



Первое, о чем бы хотелось поговорить - это железнодорожный вокзал. Вокзал - одно из старейших зданий города Тихорецка Краснодарского края - сумел сохраниться в огне двух мировых и Гражданской войн и прославить небольшой кубанский городок.

В предновогодний вечер весь Советский Союз услышал песню уроженца этих мест: «На Тихорецкую состав отправится...». Даже самый краткий и неполный перечень исторических событий, связанных с этим вокзалом, впечатляет. Один из первых на Кубани, он был построен в 1875 году. В сентябре 1888 и ноябре 1914 годов здесь торжественно встречали государей-императоров Александра III и Николая II, а во время Гражданской войны тут ремонтировали бронепоезда, размещали свои штабы революционные войска Северного Кавказа и генерал Деникин. Именно там устраивал шабаши печально знаменитый батька Махно. Во Вторую мировую велись ковровые бомбардировки вокзала немецкой авиацией [3].

Следующий памятник, о котором бы хотелось рассказать-Паровоз Победы. Пожалуй, один из главных символов Тихорецкого района. Памятник «Паровозу Победы», паровозу СО 17-12,



расположенному на привокзальной площади города Тихорецка. Паровоз СО 17-12 - паровоз-воин, труженик и герой, настоящий герой Великой Отечественной войны 1941-1945 годов. Также совсем недавно был установлен еще один паровоз в городском парке. Эта серия паровозов курсировала по



дорогам России более 70 лет с различной модификацией, выпускалась с 1912 по 1957 года и стала самой массовой в истории отечественного паровозостроения [4].

В преддверии юбилейной годовщины Тихорецка инициативная группа горожан выступила с идеей создания нового памятника, тематически связанного с железной дорогой. Памятник можно назвать «народным». Железнодорожные организации, предприниматели, работники бюджетной сферы и просто неравнодушные тихоречане - внесли свой посильный вклад в создание скульптуры. Памятник Железнодорожнику представляет собой бронзовую скульптуру высотой 2 метра [4].



И закончить статью я бы хотел своим учебным заведением -Тихорецкий Техникум Железнодорожного Транспорта - филиал РГУПС. В городе железнодорожников не может не быть места по обучению этих самых железнодорожников. Для оперативного решения кадрового вопроса в соответствии с распоряжением Наркомата путей сообщения СССР осенью 1930 года начинаются занятия в Тихорецком механическом техникуме, готовившем механиков, ремонтников и обходчиков путевого хозяйства. При поддержке руководства Азово-Черноморской железной дороги образовательный процесс в учреждении полностью укомплектован учебниками, наглядными пособиями, справочной литературой, благодаря чему непрерывно увеличивалась численность студентов. После начала отечественной войны, несмотря на трудности периода оккупации, эвакуированное в Ставропольский край учреждение продолжало готовить специалистов, и лишь в 1947 году педагогический коллектив возвращается в родной город. К середине 1968 года завершено строительство учебных корпусов, вместивших мастерские, электротехническую лабораторию, аудитории и библиотеку, рядом с которыми находился железнодорожный полигон для моделирования типовых ситуаций маневрирования и управления составами. Непрерывное обновление материальной базы помогло заведению преодолеть период девяностых, и по распоряжению Департамента образования с 2008 года техникум входит в структуру РГУПС, продолжая обеспечивать кадрами узловые станции и депо Краснодарского края. На данный момент техникум обучает по 11 специальностям, такие как: техническая эксплуатация транспортного радиоэлектронного оборудования, техническая эксплуатация



подъемно-транспортных, строительных, дорожных машин и оборудования, техническая эксплуатация подвижного состава железных дорог, и т.д. В начале их было всего 3, но со временем их число увеличивалось. Появлялись специальности, которые не связаны с железной дорогой: строительство и эксплуатация зданий и сооружений, экономика и бухгалтерский учет. На данный момент в ТТЖТ около 2000 студентов [5].

Все эти достопримечательности и памятники имеют и оказывают большое значение на жителей Тихорецка. Благодаря всем им мы помним, чем славится наш город, как на него повлияла железная дорога и что нельзя забывать заслуги наших предков.

В заключении хотелось бы сказать, что железная дорога невероятно влияет на инфраструктуру и внешний вид городов нашей страны, например, без железной дороги не было бы и моего прекрасного города-Тихорецка!

Список использованных источников:

1. Е. М. Сидоров «Земля Тихорецкая»
2. А. С. Суворов «История железных дорог России»
3. <https://ngkub.ru>
4. <https://admin-tih.ru>
5. <http://www.ttgt.org>

С ЧЕГО НАЧАЛОСЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ СООБЩЕНИЕ КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ?

Елецкий техникум железнодорожного транспорта – филиал РГУПС

Автор: Федотов Даниил Валерьевич

Научный руководитель: Половец Людмила Владимировна

История развития железнодорожного сообщения в Краснодарском крае началась в 1870-х годах, когда были проложены первые железнодорожные пути, соединяющие регион с Ростовом и Владикавказом. Считается, что железнодорожный вокзал Кропоткина (станция Кавказская) был первым на Кубани и был построен в 1875 году. В дальнейшем развитие железнодорожной инфраструктуры продолжалось, и к концу XIX века железные дороги связали Кубань со многими другими городами и регионами России. Это способствовало активному росту экономики региона, развитию торговли и промышленности. В начале XX века на Кубани началось строительство новых железнодорожных линий, которые связывали регион с соседними странами, такими как Турция и Иран. Это позволило Кубани стать важным транспортным узлом на юге России и способствовало расширению экономических связей с зарубежными странами. Во время Гражданской войны и Великой Отечественной войны железнодорожная инфраструктура Кубани была серьёзно повреждена, но после их окончания началось активное восстановление и модернизация железных дорог. В послевоенные годы были построены новые линии и станции, что позволило улучшить транспортное сообщение и ускорить развитие экономики региона. Сегодня железнодорожный транспорт остаётся одним из основных видов транспорта в Краснодарском крае. Железные дороги связывают регион с другими регионами России и странами ближнего зарубежья, обеспечивая связь между различными городами и предприятиями.

25 июня 1888 года была введена в эксплуатацию железнодорожная ветка Новороссийск – Екатеринодар (Краснодар с 1920 года), принадлежащая Владикавказской железной дороге. Строительство ветки началось в апреле 1885 года. Сначала был построен участок в Тихорецке, затем от Тихорецка до Екатеринодара, а затем участок от кубанской столицы до Новороссийска. Торжественное открытие новой железнодорожной линии состоялось в Новороссийске 25 июня 1888 года. Стоит отметить, что эта ветка стала важной составляющей транспортной инфраструктуры региона и способствовала развитию экономики и торговли. Благодаря этой железной дороге, товары и грузы могли быстро и удобно доставляться между Новороссийском и Екатеринодаром, что стимулировало рост промышленности и сельского хозяйства в регионе.

Работы по строительству железнодорожной ветки в Тихорецком районе начались в апреле 1885 года. Изначально планировалось создать небольшую станцию, которая могла бы обслуживать местные нужды и служить промежуточным пунктом на пути к крупным городам. Однако вскоре стало ясно, что Тихорецкий узел имеет стратегическое значение, и его потенциал необходимо использовать максимально эффективно. Для обеспечения бесперебойной работы нового железнодорожного узла в Тихорецке были проведены масштабные строительные работы. Были возведены здания вокзала, депо для ремонта подвижного состава, складские помещения и другие объекты инфраструктуры. Особое внимание уделялось созданию условий для безопасного и комфортного пребывания пассажиров. Вокзал был оборудован залами ожидания, кассовыми окнами и другими необходимыми удобствами. После завершения работ в Тихорецкой области строительство продолжалось в направлении Екатеринодара и Новороссийска. Участок от Тихорецка до Екатеринодара был завершён раньше, чем ветка до Новороссийска, что позволило уже в начале эксплуатации новой линии наладить регулярное сообщение между этими населёнными пунктами. Открытие железнодорожного участка в Тихорецке оказало большое влияние на экономическое и социальное развитие региона. Появление новой транспортной артерии способствовало росту товарооборота, ускорению доставки грузов и повышению мобильности населения. Местные фермеры получили возможность быстрее и удобнее доставлять свою продукцию на рынок, что положительно сказалось на уровне их доходов. Обустройство железнодорожного участка в Тихорецке стало важным этапом в создании единой транспортной системы региона. Благодаря усилиям инженеров и строителей, Тихорецкий район превратился в крупный транспортный узел, обеспечивающий связь между основными городами Кубани и Черноморского побережья.

Участок Армавир – Туапсе протяженностью 236 километров был введен в эксплуатацию в 1915 году и стал важной частью Северо-Кавказской железной дороги. Этот маршрут обеспечивал связь между внутренними районами Северного Кавказа и черноморским побережьем, что способствовало развитию экономики и укреплению обороноспособности региона. Работы по строительству данного участка начались еще в конце XIX века, но из-за сложности рельефа местности и необходимости преодоления горных преград процесс затянулся. Маршрут проходил через несколько сложных участков, включая горные перевалы и долины рек, что требовало применения передовых инженерных решений. На протяжении всей трассы были построены многочисленные мосты, тоннели и виадуки, позволившие преодолеть природные препятствия. Одним из наиболее известных является Белореченский тоннель длиной около 500 метров, ставший одним из самых сложных инженерных сооружений того времени. Кроме того, на маршруте было создано множество станций и разъездов, что позволяло обеспечивать регулярное движение поездов и обслуживание пассажиров.

Ветвь Белореченская – Майкоп (24 км), она была построена в 1910 году и соединяла город Белореченск с административным центром Адыгеи – Майкопом и являлась ответвлением от участка Армавир – Туапсе. Протяженность этой ветви составляла 24 километра. Открытие этой линии позволило улучшить транспортное сообщение между Белореченском и Майкопом, что сыграло важную роль в развитии местной экономики и повышении уровня жизни населения.

Ветвь Курганная – Лабинская (32 км), эта ветвь была построена позже, в 1917 году, и соединяет станцию Курганная с городом Лабинск, и также является ответвлением от участка Армавир – Туапсе. Протяженность данной ветви составляет 32 километра. Ее строительство было обусловлено необходимостью улучшения транспортного сообщения между этими населенными пунктами и создания дополнительных возможностей для перевозки грузов и пассажиров.

Введение в эксплуатацию участка Армавир – Туапсе и его ответвлений оказало значительное влияние на экономику региона. Теперь товары и сырье могли быстрее и эффективнее перемещаться между внутренними областями и черноморской зоной, что стимулировало развитие промышленности и сельского хозяйства. Особенно важными стали поставки угля и нефти, добываемых в северных районах Кавказа, к морским портам, откуда они отправлялись на экспорт. Социальные изменения тоже были заметны. Жители небольших населенных пунктов вдоль маршрута получили доступ к новым возможностям трудоустройства и образования, улучшились условия жизни. Также увеличилась мобильность населения, что облегчило миграцию и взаимодействие между разными регионами.

Участок Армавир – Туапсе играл важную роль и в обеспечении обороны страны. В условиях Первой мировой войны и последующих конфликтов наличие надежной транспортной связи между внутренними территориями и черноморскими портами было критически важным. Поезда перевозили войска, вооружение и припасы, что помогало поддерживать боеспособность армии.

Сегодня участок Армавир – Туапсе продолжает оставаться важной частью транспортной инфраструктуры России. Несмотря на то, что за прошедшее столетие многое изменилось, этот маршрут остается ключевым звеном в системе железнодорожных перевозок на Северном Кавказе. Регулярное обновление и модернизация инфраструктуры позволяют поддерживать высокий уровень безопасности и эффективности движения поездов. Введение в эксплуатацию участка Армавир – Туапсе в 1915 году вместе с его ответвлениями стало значительным событием в истории региона, оказавшим глубокое влияние на его экономическое и социальное развитие.

Открытие движения по всей линии «Черноморки», произошедшее 11 сентября 1916 года, стало важным событием для развития транспортной инфраструктуры Кубани и всего южного региона Российской империи. Эта железнодорожная линия была построена с целью обеспечения разветвленного железнодорожного сообщения и выхода кубанской продукции к портам Азовского и Черного морей. Строительство железной дороги началось в 1911 году, когда устав Общества Черноморско-Кубанской железной дороги был утвержден. Проект предусматривал соединение станций Крымская и Кушевка Владикавказской железной дороги через 17 станций, включая станцию Славянскую. Новая железная дорога «Черноморка» стала собственностью не только станиц бывшего Черноморского Войска, но и всего Кубанского Войска. Движение поездов по всей линии открылось 11 сентября 1916 года. Это событие ознаменовало завершение крупного инфраструктурного проекта, который оказал значительное влияние на экономическое и социальное развитие региона. Железная дорога позволила значительно ускорить доставку сельскохозяйственной продукции, сырья и промышленных товаров к портовым терминалам, что способствовало росту экспорта и импорта. Кроме того, «Черноморка» сыграла важную роль в

улучшении транспортных связей внутри Кубани, облегчив передвижение людей и товаров между различными населенными пунктами. Это создало предпосылки для дальнейшего экономического роста и повышения уровня жизни местного населения. Таким образом, ввод в эксплуатацию линии «Черноморка» стал важным шагом в развитии транспортной инфраструктуры Южного федерального округа и внес значительный вклад в укрепление экономических связей региона с остальной частью Российской империи.

Строительство железнодорожной линии «Черноморка» столкнулось с множеством трудностей, обусловленных сложными природными условиями, техническими вызовами и финансовыми ограничениями. Ландшафт Кубани изобилует реками и заболоченными территориями, что создавало серьезные препятствия для прокладки путей. Требовалось строить мосты и насыпи, чтобы обеспечить безопасный проход поездов. Инженерам приходилось разрабатывать сложные проекты для обеспечения устойчивого основания под рельсы. В некоторых местах отсутствовали необходимые подъездные пути и строительные площадки, что затрудняло доставку материалов и оборудования. Приходилось создавать временные дороги и склады. В то время технологии строительства железных дорог находились на стадии активного развития, и у многих инженеров и рабочих не было достаточного опыта в решении подобных задач. Это приводило к задержкам и ошибкам в процессе строительства. Строительство крупных инфраструктурных проектов всегда требует значительных финансовых вложений. Общество Черноморско-Кубанской железной дороги сталкивалось с трудностями в привлечении инвестиций и обеспечении стабильного финансирования. Иногда возникали задержки с выплатами рабочим и подрядчикам, что замедляло темпы строительства. Найти достаточное количество квалифицированных работников было непросто. Многие люди не имели необходимого опыта работы на строительных проектах подобного масштаба. Приходилось привлекать специалистов из других регионов, что также создавало определенные логистические сложности. В период строительства линии происходили важные политические события, такие как Первая мировая война и революция 1917 года. Эти факторы влияли на стабильность поставок материалов и рабочей силы, а также на общую обстановку в стране. Несмотря на все эти трудности, строители сумели завершить проект и открыть движение по всей линии «Черноморки» в 1916 году. Успех этого предприятия свидетельствует о высоком профессионализме и упорстве всех участников процесса.

Список используемых источников:

1. А. Л. Лисицын Железнодорожный транспорт России: из XX в XXI век Вестн. Всерос. науч.-исслед. ин-та ж.-д. трансп.. 2001. N 1. – С. 3-16.
2. Нестерова И.А. Железные дороги в XIX веке // Образовательная энциклопедия ODiplom.ru - <http://odiplom.ru/lab/zheleznые-dorogi-v-xix-veke.html>
3. Vitaliy Stieben Старая Кубань №1 - Железные дороги.<http://dagliese581g.livejournal.com>
4. Кубанский (Горб) Ф.И. На привольных степях кубанских. – ретросп. Изд.- Краснодар. Книга, 2013.
5. История России XIX век" В.Г. Тюкавкин Москва, "ВЛАДОС" 2001 4. "Россия в мировом сообществе цивилизаций". Учебное пособие для ВУЗов.

РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СООБЩЕНИЯ В ТУЛЬСКОМ КРАЕ

Узловский железнодорожный техникум — филиал федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I» в г. Узловая

Автор: Адров Артём Алексеевич

Научный руководитель: Шевченко Елена Владимировна

*Мой город, конечно, совсем не велик,
Но для меня он отчизны родник!
Он самый любимый, он самый родной,
Нет в мире прекрасней моей Узловой!*

Прогресс человеческого общества неотделим от истории развития транспорта. По мере развития человечества, его производительных сил увеличиваются потребности в перевозках. Для их удовлетворения расширяются и совершенствуются способы и средства транспорта, особенно в условиях появления частной собственности, создания и развития государств, роста обмена. История убедительно доказала неразрывную связь прогресса цивилизации, роста потребностей человека, трудовой деятельности с развитием разнообразных видов транспорта. Динамика этих взаимоотношений привела к бурному развитию железнодорожного транспорта в мире, в том числе и в России.

В конце XIX - начале XX века развивающаяся экономика государства в целом и Тульской губернии в частности требовала быстрых и удобных путей сообщения. Тула и Тульская губерния была важным промышленным, сельскохозяйственным и торговым регионом России. Губерния так же была крупным производителем и важным пунктом в транзитной перевозке зерна из Южных губерний и Волжских регионов. При этом население хлебных районов страдало от невозможности вывезти и реализовать свою продукцию, например в конце 1850-х годов в Орловской губернии скопилось до 80 миллионов пудов непроданного хлеба.

Железная дорога была совершенно необходима Тульской губернии. В итоге 200 верст Московско-Курской железной дороги прошли по территории Тульской губернии. В 1867 году открылось движение на участке Москва – Тула.

26 апреля 1872 года император Александр 2 утвердил Устав Общества Рязско-Вяземской железной дороги. Летом 1873 года началось возведение станции Хрущёвская. В декабре 1874 построили железную дорогу, затем - депо на 12 паровозов, несколько жилых домов, школу и больницу. Название станции не соответствовало её назначению, и вскоре она была переименована в Узловую. Железная дорога определяла жизненный уклад и судьбу жителей поселка, который рос за счет притока из окрестных деревень голодных людей. Центром считался вокзал и привокзальная площадь, откуда веером расходились улочки с одноэтажными домиками рабочих. Двухэтажных домов было несколько. В них жили купцы. Через Узловую ежедневно проходило до семи пар поездов: курьерских, почтовых, пассажирских.

Ветка Узловая - Елец открылась в 1874 году. Способствовал строительству данной ветки А.П. Бобринский (1826-1894) – министр путей сообщения, который учел прошения нескольких городов Тульской губернии, и предложил внести изменения в генеральный план постройки железных дорог.

В 1866 году начинается постройка Рязано-Козловской железной дороги, которая в 1892 году вошла в состав Рязано-Уральской железной дороги. Протяженность линий этой дороги на территории Тульской губернии составляла 309,9 верст. Московско-Павелецкая линия этой дороги прошла по территории Веневского и Каширского уезда. Рязано-Уральская железная дорога ранее не имела соединения с крупными центрами, а эта линия стала прямым соединением с Москвой, что давало несомненные преимущества не только для торговли, но и промышленности.

К началу 20 века железнодорожные пути Тульской губернии считались одними из наиболее обустроенных, паровозное депо станции Узловая расширилось до трех помещений, в которых стояло 94 паровоза. Движение через станцию было достаточно интенсивное. Здесь проходили скорый (курьерский), пассажирские, почтовые поезда. Пристанционный поселок постепенно рос, все больше превращаясь в важный центр Сызранско-Вяземской дороги и местный экономический центр. Вместе с поселком и развитием железнодорожного транспорта в Узловой рос и формировался рабочий класс железнодорожников. В 1910 году в стране начался промышленный подъем. Не стояло на месте и железнодорожное производство. С 1 января 1913 года была введена единая система серии локомотивов. Механизации требовали все участки железной дороги. В депо для выката колесных пар паровозы поднимали ручными домкратами. На выполнение этой работы требовалось 10 человек и 8-10 часов. Все делалось вручную. Продолжительность дня паровозных бригад составляла 18 часов с последующим отдыхом 12 часов. Каждый поезд обслуживала кондукторская бригада из 6 человек и 2 поездных смазчика.

Узловая как железнодорожная станция приобретает все большее экономическое и военно-стратегическое значение в перевозке грузов с востока на запад и с юга на север. Не случайно в 1914 году, когда началась первая империалистическая война с Германией, на станции приступили к расширению путевого хозяйства, реконструкции паровозного депо и строительству железнодорожной ветки на Венев. Тревожную весть о начале первой мировой войны в августе 1914 года в Узловую принес телеграф.

В 20-ых годах прошлого века на станции возник новый микрорайон «Красная Узловая», который заселяли в основном железнодорожники.

В 1925 году было закончено строительство железнодорожного парка и приступили к строительству стадиона «Локомотив».

В 1926 году президиум ВЦИК решением от 22 февраля преобразовал станцию Узловая в поселок городского типа. Население к тому времени составляло 5 тысяч человек.

От состояния железнодорожного транспорта зависело многое. Новая жизнь буквально ворвалась в маленькую Узловую в тридцатых годах прошлого столетия. Сюда приехали сотни рабочих из разных регионов страны, и началась реконструкция железной дороги. В короткие сроки была сооружена мощная двухпутная магистраль Москва - Донбасс. В сентябре 1938 года рабочий поселок Узловая получил статус города.

Мирная жизнь города была прервана войной. Уже в октябре 1941 года немцы бомбили станцию, началась эвакуация железнодорожных предприятий. Две недели шли бои на подступах к городу. Но силы были неравны, и 21 ноября город Узловая и Узловский район были оккупированы немцами. Фашистский террор длился три недели. За это время были разрушены школы, библиотеки, клубы, разграблены предприятия, сожжен элеватор, а самое главное - погибло много мирных жителей. Восемь тысяч узловчан воевали на полях сражений. Каждый четвертый домой не вернулся. Город был освобожден 14 декабря, а через две недели пошли поезда!

После войны Узловая стала огромной строительной площадкой. В августе 1948 года началось строительство современного вокзала. Стройка была объявлена ударной и комсомольско-молодежной. Однако строительство шло очень медленно. Стройка плохо финансировалась. И только в январе 1950 года современный вокзал распахнул свои двери.

В 1960 году происходило переоснащение железнодорожного узла, совершенствование технологий. Происходил переход на тепловозную и электрическую тягу, проходила переподготовка кадров. Кузницей железнодорожных кадров стал открывшийся в Узловой вечерний техникум железнодорожного транспорта.

3 июня 1960 года из Узловой в Ожерелье отправился первый тепловоз ТЭ-3. Его повел Герой Социалистического труда Константин Яковлевич Золотарев. Тепловоз прошел участок в 1,5 раза быстрее чем паровоз, ярко продемонстрировав преимущества нового вида тяги.

Узловая по праву считается городом железнодорожников. Важность железной дороги для развития района подтверждает герб. Железнодорожный узел на нем изображен в виде серебряного вилообразного креста. Поверх него золотое колесо с шестью спицами — символ поезда. Когда-то Узловая была просто железнодорожной станцией. Сейчас, спустя 148 лет — город воинской доблести и центр особой экономической зоны. И все же ее развитие во многом связано с железными магистралями.

В настоящее время ведутся работы по электрификации направления Ожерелье (Московская обл.) - Узловая - Елец. Стоимость проекта оценивается в 18,5 млрд руб. Он позволит переключить 27 пар пассажирских составов с казанского на павелецкое направление Московской железной дороги (МЖД) и увеличить пропускную способность на участке Узловая - Елец до 65 пар. Электрификацию участка планируют завершить к 2024 году.

Общая протяженность неэлектрифицированного участка Ожерелье-Елец составляет 305 км. На направлении курсируют 12 пар пассажирских и 8 пар грузовых поездов, обслуживаемых тепловозами ТЭП70 и ТЭП70БС. Максимальная длина пассажирских поездов - 19 вагонов. При том, что на предшествующем (со стороны столицы) электрифицированном участке Москва - Ожерелье (118 км) она составляет 22 вагона.

Электрификация позволит повысить пропускную способность участка дороги, увеличивая маршрутную скорость движения поездов и сокращая время пассажиров в пути, позволит решить многие инфраструктурные и экономические задачи. В Узловском районе открываются новые производства, модернизируются существующие, с этим связано развитие железнодорожной сети нашего региона.

Знание прошлого железнодорожного транспорта, опыта его развития и реформирования в досоветские и советские годы ныне приобретает особую актуальность. Этот опыт способен помочь избежать ошибок, непредвиденных осложнений и трудностей. Вклад железнодорожного транспорта в формирование социальной инфраструктуры общества, в развитие экономики, культуры и образования огромен. Этот вклад настолько значим, что он серьезно влиял и влияет на развитие не только самой отрасли, но и всего общества. Знания прошлого дают все основания ныне живущим гордиться своими предками, учеными, инженерами, рабочими. Преодолевая трудности, они сумели создать разветвленную сеть железных дорог, обеспечить их необходимой инфраструктурой, превратив Россию в мощную железнодорожную державу.

Знание истории способствует формированию новых поколений железнодорожной интеллигенции, для которой сущностными качествами станут профессионализм, отвечающий потребностям и перспективам отрасли, преданность профессии, интеллигентность и гражданственность. Знание истоков и тенденций исторического развития железнодорожного транспорта повышает престиж специалиста, позволяет ему более обоснованно оценить результаты своей практической деятельности, полнее осознать собственную роль в развитии отрасли и общества.

Список использованных источников:

1. <http://www.tulainpast.ru/>
2. <http://biblioteka-uzl.ru/elektronnyj-katalog.html>
3. http://www.uzlovaya1.ru/index/istorija_goroda_uzlovaja/0-45
4. Узловая: история и современность / [ред.-сост. Э.Ю. Щербакова, В.В. Богомолов, Н.И. Боев, С.Н. Ванеев, Г.А. Кротова, С.В. Пак, Л.Б. Перегудова, Л.Т. Пузанова, Е.В. Сазонова, Г.Н. Фролова, И.И. Харламов, А.В. Хорев, Н.Г. Циндель; худож. оформ. Н.В. Акиньшина, Ю.Н. Акиньшина; фото В.Б. Малахова]

ОНИ ПОСВЯТИЛИ СЕБЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ДОРОГЕ

Узловский железнодорожный техникум — филиал федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I» в г. Узловая

Автор: Григоренко Дмитрий Андреевич

Научный руководитель: Подшибякин Николай Сергеевич

Узловский район невелик, но у него, как и любого другого, своя история, свое неповторимое лицо. В 1872 году от города Скопина до Тулы прошла экспедиция с целью изыскать возможности проложить железнодорожный путь. Летом 1873 года начались строительные работы - был заложен первый камень в основу станции Хрущевская. А в 1873 году при строительстве Рязско-Вяземской железной дороги появилась станция Узловая, которая впоследствии дала имя нашему городу. Железная дорога определила жизненный уклад и дальнейшую судьбу жителей города. Много поколений узловчан посвятили свою жизнь железной дороге. С одной из таких семей повстречалось познакомиться и мне.

Два года назад я поступил учиться в Узловский железнодорожный техникум-филиал ПГУПС на специальность Энергоснабжение (по отраслям). Куратором в моей группе является преподаватель спецдисциплин Подшибякин Николай Сергеевич, и он мне поведал замечательную историю о династии железнодорожников Оленевых. А было это так: «В марте 2024 года мы с нашей учебной группой посетили «Музей истории локомотивного депо на станции Узловая». Рассматривая экспонаты, мы остановились у большого планшета с фотографиями - это была экспозиция династии железнодорожников Оленевых. Наш куратор пояснил, что на этих фотографиях родственники его бывшего студента Оленева Артема, выпускника 2011 года» (Рис. 1).



Рисунок 1- Оленев Артем

Именно с этого времени я узнал, что Оленев Артем является продолжателем знаменитой династии железнодорожников в пятом поколении, которые в общей сложности трудятся на железной дороге более 450 лет (Рис. 2).

Родоначальником династии был Иван Тихонович Оленев, уроженец Рязанской губернии села Мурмино, переехав в Тульскую губернию. В 1896 году, в поисках работы, он пришёл в паровозное депо Узловой, где проработал сорок лет. Работал слесарем, кочегаром, помощником машиниста в паровозном депо Узловая с 1896 по 1936 годы. Лишь незадолго до войны вышел на заслуженный отдых.

Дети Ивана Тихоновича не искали лёгких путей, все как один устремились по стопам отца. Их судьбой стала железная дорога.



Рисунок 2 - Стенд династии Оленевых в музее.

Его сын, Павел Иванович Оленев (1905–1965гг.) – родившись и проживая в Узловой, окончил 9 классов, и в октябре 1925 года поступил в паровозное депо. Был машинистом I класса, почетным железнодорожником, а начинал слесарем, кочегаром, и только потом учился водить поезда. Он прошел войну, имел немало правительственных наград. Избирался депутатом Московской и Тульской областей, имел 43 благодарности, правительственные награды и награды Наркома Путей сообщения. Павел Иванович проработал на железнодорожном транспорте 40 лет, до своего ухода из жизни.

Александр Иванович Оленев (1907-1978 гг.) с сентября 1923 года по июль 1925 года учился в Узловском ФЗУ, далее - в школе ФЗУ г. Моршанска. Около года в паровозном депо Узловой оттачивал слесарное и токарное мастерство. С сентября 1928 года по июль 1931 года учился в Туле на рабфаке. Во время летних каникул снова подрабатывал в депо Узловой. По окончании рабфака учился в Москве, затем работал в органах государственной безопасности.

В депо Узловая работали их сестра Любовь Ивановна и брат Борис Иванович.

Любовь Ивановна (1915–1999 гг.) – с 1930 года по 1932 год училась в ФЗУ г. Моршанска по специальности слесарь по ремонту паровозов. С 1932 года работала в депо Узловая слесарем, расценщиком, нормировщиком и контролером–нормировщиком. Отдав железной дороге 14 лет, уволилась по семейным обстоятельствам.

Трагически сложилась судьба Бориса Ивановича Оленева (1923-1942 гг.) Из паровозного депо Узловой, где работал токарем почти год, он ушел на фронт и погиб 17 декабря 1942 года у деревни Самодуровка Воронежской области. Его имя хранит стела Памяти 1941–1945 гг., установленная железнодорожниками.

Вторая сестра Павла Ивановича — Таисия Ивановна (по мужу Рожкова) тоже начинала свой трудовой путь в паровозном депо. Родилась она в посёлке Узловая Тульской губернии в 1925 году. В паровозное депо поступила в 1943 году табельщиком. В 1944 году стала техническим секретарем парткома депо, а в 1946-м уволилась по семейным обстоятельствам.

Заметный след в истории развития российских железных дорог оставили внуки Ивана Тихоновича от старшего сына Павла - третье поколение династии. Четыре его сына - Владимир, Виталий, Феликс и Валерий, продолжили славную трудовую династию железнодорожников.

Владимир Павлович Оленев (1927–2004 гг.) в 1943 году окончил 7 классов и в августе 1943 года поступил в паровозное депо учеником токаря, затем работал токарем, строгальщиком, фрезеровщиком. С ноября 1951 года работал кочегаром паровозного депо Узловая, затем машинистом паровоза, потом тепловоза. В 1963 году окончил наш техникум УТЖТ по

специальности техник-механик тепловозного хозяйства, в 1965 году - курсы машинистов дизель-поездов в Москве. В 1982 году вышел на пенсию и работал до 1992 года в локомотивном депо дежурным стрелочного поста. Общий стаж работы 49 лет.

Виталий Павлович Оленев (1929–1979 гг.) – после семилетки с 1946 года по 1948 год – учащийся ЖУ–1. С 1948 года работал в депо Узловая помощником машиниста,– машинистом паровоза. В 1960-1961гг. окончил курсы машиниста тепловоза, и проработал до октября 1979 года. Общий трудовой стаж составил 35 год.

Феликс Павлович Оленев (1938 г.р.) – В 1953 году поступил в ЖУ-1. Окончив, работал помощником машиниста паровозного депо Узловая. Затем после обучения работал помощником машиниста тепловоза. После армии переехал в Приморский край. Стаж на железной дороге 8 лет.

Валерий Павлович Оленев (1946–1990 гг.) - По окончании 8 классов в 1963 году поступил в ЖУ-1 на помощника машиниста. С августа 1965 года работал слесарем по ремонту тепловозов, с 1966 года - помощником машиниста тепловоза. В 1970 году окончил Узловский техникум железнодорожного транспорта. После службы в армии работал помощником машиниста, а затем машинистом тепловоза 2 класса. Трагически погиб 19 мая 1990 года. Стаж работы 25 лет.

Четвертое поколение славной династии составляют правнуки Ивана Тихоновича. По сей день в вагонном ремонтном депо Узловая работают родители Артема - отец Геннадий Валерьевич Оленев и мать Ирина Александровна.

А бывший студент моего куратора - Артем Геннадьевич Оленев и его брат Валерий Геннадьевич продолжают в пятом поколении славную трудовую династию Узловских железнодорожников. Оба брата закончили Узловский железнодорожный техникум, и сегодня они — помощники машиниста тепловоза. Династия продолжается.

История железнодорожного транспорта неразрывно связана с семьей Оленевых и многими другими семьями города - труженика Узловая.

Родители куратора нашей группы Подшибякина Н.С. также всю свою жизнь посветили железной дороге. Его отец - Подшибякин Сергей Иванович (1929-1996 гг.) с 14 летнего возраста и до выхода на заслуженный отдых проработал осмотрщиком-ремонтником вагонов. Его мать - Подшибякина Нина Ивановна (1926-2006 гг.) с 15 летнего возраста и до самой пенсии работала в паровозном, а затем в вагонном депо. Трудное время им досталось, приходилось терпеть голод и холодные зимы, неоднократные бомбежки станции. Им было трудно, но они выстояли. По их стопам пошел и наш куратор Николай Сергеевич, став инженером путей сообщения.

Это поколение железнодорожников заслужило почет и уважение. Теперь настало наше время, и мы должны внести частичку своего труда в общее дело развития железной дороги.

Список использованных источников:

1. Статья «Узловая, пожалуй, самый железнодорожный город в Тульском регионе»<https://uzlovaya.bezformata.com/listnews/uzlovaya-pozhaluj-samij-zheleznodorozhnij/68753839/>

ИСТОРИИ И РАЗВИТИЕ УЗЛОВСКОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТЕХНИКУМА- ФИЛИАЛА ПГУПС В ТУЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ

Узловский железнодорожный техникум — филиал федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I» в г. Узловая

Автор: Ковалёв Иван Романович
Научный руководитель: Вишкин Владимир Николаевич



*«Любовь моя – железная дорога!
Судьбой моею стал ты –УЖТ!
От твоего счастливого порога
Упрямо я иду к своей мечте.
Надежды, знаний, творчества обитель,
Растишь учеников ты много лет.
Ты – друг мой, ты – наставник,
Ты – учитель!
Горжусь я каждой из твоих побед!»*

(Из гимна УТЖ)

Рис.1 Первый учебный корпус техникума

История нашего техникума тесно связана с развитием станции Узловая Тульской области. В годы Великой Отечественной войны в Тульской области шли жестокие бои с захватчиками. Станция Узловая была железнодорожным узлом, через который шло снабжение Красной армии, происходила переброска войск и техники. За воинскую доблесть и трудовой героизм город железнодорожников Узловая носит звание «Города воинской доблести».

После Великой Отечественной войны в СССР происходило восстановление населенных пунктов, предприятий, железнодорожных станций и коммуникаций, разрушенных войной. Для восстановления народного хозяйства требовалось увеличение перевозок грузов и пассажиров. Эти задачи были возложены на железнодорожный транспорт, так как этот вид транспорта был самым эффективным в стране. Паровозная тяга в стране начала меняться на тепловозную.

Время требовало подготовленных специалистов и рабочих, которые должны были управлять новыми локомотивами и обслуживать их. Согласно приказа Министерства путей сообщения СССР от 29 мая 1956 года № 124/ЦЗ был создан Узловский техникум железнодорожного транспорта на станции Узловая Московско – Курско – Донбасской железной дороги. С мая 1956 года в здании техникума оборудовались аудитории, подготавливалась материальная база к началу учебного года.[1]

1 сентября 1956 года железнодорожный техникум открыл вечернее отделение по двум специальностям: «Тепловозное хозяйство» и «Эксплуатация железных дорог». Это был первый набор студентов, которые работали в паровозном депо, на станции Узловая – I, на других предприятиях города, а вечером приходили на учебу в техникум. Учиться стали опытные железнодорожники и молодежь. Студенты, работая по сменам, имея за плечами суровые военные годы, с энтузиазмом осваивали не только специальные предметы, которые им были близки по работе, но и общеобразовательные предметы. Трудно было не только студентам, но и многим преподавателям, которые работали на железной дороге, а в вечернее время преподавали в техникуме. Преподаватели первых лет техникума — это инженерно — технические работники Сталиногорского отделения, депо и станции.

В первые годы техникум располагался в деревянном домике по улице Железнодорожной. Не хватало оборудованных кабинетов и лабораторий, требовались новые учебники. Студенты с желанием осваивали специальности, стремились получать знания. В техникуме создалась деловая атмосфера, которую поддерживал весь педагогический состав. Преподаватели учили студентов не жалея личного времени, стремились подготовить так необходимых специалистов для железной дороги.

Временное исполнение обязанностей директора техникума было возложено на Ивана Георгиевича Ионкина. Это был грамотный руководитель, но его временное исполнение обязанностей продлилось 3 года.



Рис.2 Преподаватели и выпускники техникума.

В июне 1959 года на должность директора Узловского железнодорожного вечернего техникума приказом начальника Московско – Курско – Донбасской железной дороги был назначен Александр Гаврилович Репин. Он работал в это время заместителем начальника отдела движения, грузовой и пассажирской работы Сталиногорского отделения Московской железной дороги. Много сил вложил Александр Гаврилович в становление и развития техникума. Благодаря его стараниям техникум переехал в часть здания, на 3-й этаж. Это здание строилось для отделения дороги по улице К. Маркса, дом № 8. В здании началось оборудование кабинетов. Были открыты новые специальности: «Вагонное хозяйство» и «Строительство и эксплуатация путевого хозяйства железнодорожного транспорта». В техникуме появляется собственный штат работников. Первым ее работником стала Мария Васильевна Спирина. Она выполняла обязанности секретаря учебной части и инспектора по кадрам почти 30 лет.

Первым штатным преподавателем техникума стала Лидия Николаевна Новосёлова, выпускница Московского государственного университета филологического факультета. Лидия Николаевна проработала в техникуме с 1 сентября 1958 года по 1 сентября 1988 года, 30 лет. Большинство преподавателей техникума являлись классными руководителями учебных групп. Благодаря их работе учебные группы не имели отстающих студентов. Первым преподавателем специальных дисциплин был Леонид Яковлевич Сергиенко, инженер путей сообщения – механик. В техникуме Леонид Яковлевич проработал более 30 лет, из них 13 лет исполнял обязанности заместителем директора по учебной работе. Большой вклад в развитие техникума, обучения студентов вложили преподаватели Чувахина Татьяна Николаевна, Горových Любовь Ивановна, Коротаева Наталья Павловна. Они проработали в техникуме более 30 лет. Чувахина Т.Н. из династии железнодорожников, все ее родные: родители, бабушки, дедушки, тети, дяди, сыновья работали на железнодорожном транспорте, их общий стаж более 400 лет. [2]

К 1963 году техникум подготовил 198 специалистов без отрыва от производства. Выпускники техникума продолжали работать в Узловском локомотивном и вагонном депо, на станции Узловая–1 и станциях Тульской области. В 1964 году вечерний железнодорожный техникум был реорганизован в дневной. Продолжилась учеба и на вечернем отделении. Для увеличения учебных площадей Новомосковское отделение дороги передало на баланс техникуму 2 –й этаж здания и общежитие из своего жилого фонда. С 1980 года продолжилась работа по расширению материальной базы техникума: освоено 1 этаж и корпус № 1 был полностью передан на баланс техникума. Техникуму было передано здание по улице Ударников дом 17, где размещалась школа № 59 в связи с постройкой нового здания для школы. Этому зданию 98 лет. В нем учились узловчане Медведев Дмитрий Александрович и Трегубов Николай Михайлович, которые в годы Великой Отечественной войны 1941-1945 годов стали Героями Советского Союза.

Большая роль в создании материальной базы и открытии новых специальностей принадлежит директору техникума Кудишкину Александру Тимофеевичу, который руководил техникумом с 1980 года по 1996 год. В 1993 году была открыта специальность «Строительство железных дорог путь и путевое хозяйство». При нем реконструированы и оснащены учебные мастерские, лаборатории техникума.

С 1996 года по 2013 год директором техникума была Тимакова Зоя Михайловна, грамотный руководитель и умелый организатор. В 2000 году в техникуме была открыта специальность «Автоматика и телемеханика на транспорте (железнодорожном транспорте)». Благодаря ее усилиям проведен капитальный ремонт всех учебных корпусов, общежития техникума, благоустройство закрепленной территории. Тимаковой З.М. за плодотворный труд и педагогическую деятельность присвоено звание «Заслуженный работник профессионального образования».

В 2006 году Узловский железнодорожный техникум был реорганизован в форме присоединения с 2009 года к Московскому государственному университету путей сообщения (МИИТ) с образованием на его основе филиала МИИТ. С 2013 года по 2015 год обязанности директора техникума исполняла Леонтьева Елена Евгеньевна, заместитель директора по учебной работе. Директорами техникума на незначительные периоды с 2015 года по 2017 годы была Поданёва Елена Николаевна, с 2017 года по 2020 год - Шершнёв Геннадий Васильевич. 3 июля 2017 года техникум стал филиалом Петербургского государственного университета путей сообщения Императора Александра I.[3]

С 2020 года директором техникума стала Титус Ольга Анатольевна. Она является депутатом городской думы г. Узловой. Много сил и энергии Ольга Анатольевна отдаёт, руководя техникумом и занимаясь депутатской работой. Благодаря её работе в 2021 году в техникуме

открыта новая специальность «Электроснабжение (по отраслям)». В 2024 году открылась специальность «Техническая эксплуатация подвижного состава железных дорог (электроподвижной состав)».

На сегодняшний день Узловский железнодорожный техникум – это многоуровневое учебное заведение, в состав которого входят очное и заочное отделения. В техникуме проводится подготовка по пяти специальностям:

- 08.02.10 Строительство железных дорог путь и путевое хозяйство;
- 13.02.07 Электроснабжение (по отраслям);
- 23.02.01 Организация перевозок и управление на транспорте (по видам);
- 27.02.03 Автоматика и телемеханика на транспорте (железнодорожном транспорте);
- 23.02.06 Техническая эксплуатация подвижного состава железных дорог (электроподвижной состав).

Учебная база техникума оснащена современным оборудованием. Кабинеты и лаборатории оснащены необходимым оборудованием, компьютерной техникой и программным обеспечением. Учебные программы находятся в постоянной увязке с требованиями практики. Библиотека, и читальный зал, электронная библиотека обеспечены достаточным объемом научной и учебно — методической литературы, позволяющей в полной мере освоить знания студентам по выбранной специальности. В техникуме 24 учебных аудитории, 10 лабораторий, тренажеры по 5 специальностям, 2 учебных полигона.

Высокое качество обучения обеспечивает квалифицированный преподавательский состав, который использует в своей работе передовые технологии, активные инновационные методы обучения, постоянно совершенствует методическое обеспечение преподаваемых дисциплин. Среди студентов техникума имеются лауреаты стипендий Правительства Российской Федерации, президента ОАО «РЖД», начальника Московской железной дороги и других именных стипендий.

В 2008 году техникум занесен в Книгу Почета Тульской области. [4]

В 2023 году по рейтингу общества Работодателей ЖЕЛДОРТРАНС техникум зачислен в десять железнодорожных техникумов и колледжей из 99. В 2024 году техникум занесен в Книгу Федерального реестра «Всероссийская Книга Почета» 2024». [5]

Техникум развивается, он выпускает высококвалифицированных специалистов. В 2025 году в техникуме откроется еще одна специальность 23.02.06 «Техническая эксплуатация подвижного состава железных дорог (вагоны)».

За годы деятельности техникума выпущено более 7 тысяч 500 специалистов. Выпускники техникума работают начальниками и главными инженерами различных депо и дистанций, ведущими инженерами служб управлений дорог, отделений дорог и предприятий, ревизорами по безопасности движения, начальниками станций в Тульской области, Московской области и в других регионах страны.

Техникум развивается, улучшается его материальная база. В 2024 году проведен капитальный ремонт учебных корпусов, обновлены учебные полигоны. Обучающиеся школ Тульской области и Тульской детской железной дороги с желанием идут учиться в наш техникум. Я люблю свой техникум и свою специальность!

Закончу свою работу словами гимна нашего техникума (слова преподавателя техникума О.Д.Галкиной, музыка – заслуженного работника культуры РФ Г.К.Никишина):

«Сюда приходит молодежь учиться
И где б я не был, он всегда со мной!
И я готов всю жизнь тобой гордиться
Узловский техникум – ты мой родной!»



Список использованных источников:

1. История УЖТ. <https://uzlovaya.pgups.ru/student/story/>

2. Узловский ж.д. техникум – филиал ПГУПС. <https://uzlovaya.pgups.ru/>
3. День рождения УЖТ. <https://uzlovaya.pgups.ru/den-rozhdeniya-uzht-filial-pgups/>
4. Книга Почета Тульской области. <http://www.tulaed-union.ru/o-nas/kniga-pochyeta-oblastnoy-organizatsii/>
5. Федеральный реестр «Всероссийская книга Почета 2024» <https://www.kniga-pocheta.ru/>

ИСТОРИЯ СТАНОВЛЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ В ТУЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ: ПРЕДПРИЯТИЯ

Узловский железнодорожный техникум — филиал федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I» в г. Узловая

Автор: Новикова Анастасия Романовна
Научный руководитель: Новожилова Надежда Олеговна

Железнодорожная отрасль играет ключевую роль в развитии экономики и инфраструктуры России. Она не только обеспечивает перевозку грузов и пассажиров, но и формирует основу для промышленного и социального роста регионов. В Тульской области железнодорожное сообщение стало значимым фактором, способствующим индустриализации края и созданию множества предприятий, ориентированных на обслуживание транспортной инфраструктуры. Однако современные исследования редко уделяют внимание историческому становлению этой отрасли в регионе, в результате чего теряются значимые аспекты её развития, влияющие на сегодняшнее состояние.

Актуальность исследования обусловлена важной ролью железнодорожного транспорта в развитии промышленности, экономики и социальной жизни Тульской области. История предприятий, связанных с железнодорожной отраслью, отражает не только технический прогресс, но и вклад региона в общенациональное развитие железнодорожного сообщения. Изучение данной темы способствует сохранению исторической памяти и повышению интереса молодёжи к железнодорожным профессиям.

Цель: исследование истории предприятий Тульской области, связанных с железнодорожным транспортом, и их влияния на развитие региона.

Задачи:

1. Изучить ключевые этапы становления железнодорожной отрасли в Тульской области.
2. Описать деятельность основных железнодорожных предприятий региона.
3. Проанализировать значение железнодорожной инфраструктуры для промышленного и социального развития области.

Железнодорожный транспорт в Тульской области стал одним из главных факторов, способствовавших её экономическому развитию. Строительство первой железнодорожной линии в регионе началось в рамках Московско-Курской дороги в 1860-х годах, обеспечив связь Тулы с Москвой и южными губерниями. Это стало толчком для появления крупных промышленных предприятий, а также учебных заведений, готовящих квалифицированные кадры для железнодорожного транспорта.

Железнодорожная отрасль Тульской области включает в себя несколько ключевых предприятий, которые не только сыграли важную роль в экономическом развитии региона, но и стали неотъемлемой частью его истории. Эти предприятия не только обеспечивали нужды страны в мирное время, но и активно участвовали в поддержке фронта во время Великой Отечественной войны, а также в развитии инфраструктуры региона.

К числу таких предприятий можно отнести:

1) Тульский завод железнодорожного машиностроения

Завод основан в октябре 1869 года как паровозные мастерские Московско-Курской железной дороги. В 1924 году мастерские преобразованы в вагоноремонтные и обеспечивали ремонт вагонов, позже начали выпускать средства механизации для содержания путей, включая

дренажные машины и шпалоотрыватель. В 1930 году завод стал механическим, а с 1936-го — машиностроительным.

В 1937 году завод экспортировал электробалласты с щебнеочистительным устройством в Европу и получил Диплом Гран При на выставке во Франции. Во время Великой Отечественной войны завод выпускал оборонную продукцию, а после эвакуации часть рабочих производила поковки для оружейного завода. С 1943 года завод выпускал противоминные тралы для танков Т-34.

С 1950-х годов предприятие специализировалось на производстве тяжелой путевой техники, включая ВПО-3000 и щебнеочистительные машины. В 1957 году завод переименован в Тульский завод железнодорожного машиностроения. В период с 1989 по 2014 год заводом руководил Юрий Тарасов, под чьим управлением осваивались новые виды техники, а также внедрены социальные меры, например, сокращенный рабочий день для женщин.

На 2023 год АО «Тулажелдормаш» является ведущим производителем путевой техники, с более 2,5 тысячами единиц машин, работающих в России и СНГ. В 2014 году завод вошел в состав промышленного холдинга Группы ПТК, обеспечивающего полный цикл обслуживания железнодорожной инфраструктуры [1].



Фотография 1. Тульский завод железнодорожного машиностроения.

Некоторые интересные факты о Тульском заводе железнодорожного машиностроения [2]:

1. В сентябре 2024 года заводу присвоили имя Александра Силкина, который возглавлял завод и Группу ПТК с 2014 по 2024 годы. В начале октября АО «Тулажелдормаш» официально стало называться АО «Тулажелдормаш имени А. В. Силкина».

2. На испытаниях новых технологий с использованием высокопроизводительных машинных комплексов производства АО «Тулажелдормаш», проведенных на полигонах ОАО «РЖД», был установлен мировой рекорд по скорости и качеству работ.

3. У завода есть долгосрочные контракты с зарубежными странами: Казахстан, Узбекистан, Беларусь. В этих странах современные тульские путевые комплексы и технологии способны модернизировать железнодорожную отрасль в короткие сроки и решить главную задачу — увеличить пропускную способность железной дороги.

4. Выпускаемая заводом техника отличается высоким качеством и низкой стоимостью эксплуатации.

2) Тула-Лихвинская узкоколейная железная дорога.

Строительство линии Тула-Лихвинской железной дороги велось Московским Обществом подъездных путей, началось в 1899 году и завершилось в январе 1905 года. Для устройства шпал использовали тонкие жерди из местных деревьев без балластировки, а воду для локомотивов набирали из речек. Регулярное движение открылось 25 декабря 1905 года от Московского вокзала Тулы. Основным грузом была продукция чугунолитейного завода в Дубне и спиртового производства в Воскресенском, а пассажирское сообщение осуществлялось ежедневно.

В 1931 году началась постройка железной дороги широкой колеи от Тулы до Сухиничей, что привело к закрытию участка узкоколейки Лихвин-Ханино в 1941 году. Во время оккупации Тульской области дорога стала основным источником снабжения Тулы дровами. После освобождения её использовали для военных перевозок: подвозили боеприпасы, технику, солдат, а обратно — раненых и товары.

В 1950-х годах узкоколейка способствовала развитию сельского хозяйства и промышленности, оставаясь важной магистралью в регионе. Однако с развитием автодорог её значение сократилось. Участки закрывались поэтапно: в 1968—1969 годах от Дубны до Ханино, в 1972 году — от Труфаново до Дубны, а последний участок Тула-Труфаново функционировал до 1996 года, обслуживая в основном дачников и местных жителей [3].



Фотография 2. Здание станции Тула-Лихвинская.

Железнодорожная инфраструктура способствовала ускорению и удешевлению перевозок. Так, в результате внедрения железнодорожного транспорта взамен гужевого в 70-х годах XIX века себестоимость перевозок каменного угля снизилась по сравнению со стоимостью его добычи почти в 4 раза, а к 1893 году — примерно в 6–7 раз. Кроме того, создание железнодорожного транспорта стимулировало капиталистическую перестройку сельского хозяйства, оказав влияние на рост товарности земледелия и увеличение сельскохозяйственного производства [4].

В последние годы железнодорожная отрасль в Тульской области активно модернизируется. В 2023 году было отремонтировано более 18 км бесстыкового пути, что позволило повысить комфорт пассажиров и увеличить скорость движения поездов. Введена новая линия сообщения Узловая – Венёв – Москва, которой уже воспользовались более 20 тысяч пассажиров. Также реконструированы ключевые транспортные узлы, такие как станция Казначеевка, что способствовало увеличению объемов грузоперевозок химической продукции [5].

В городе Узловая, крупном железнодорожном узле, активно развивается промышленность благодаря современной транспортной сети. За последние пять лет объемы отгрузки продукции выросли в четыре раза, а общее количество рабочих мест увеличилось на 8 тысяч. Город также сохраняет статус важного исторического объекта, так как в годы Великой Отечественной войны он был одной из опорных точек обороны Тулы [6, 7].

История железнодорожной отрасли Тульской области — это история её развития как промышленного центра. Железнодорожные предприятия и образовательные учреждения региона сыграли важную роль в развитии инфраструктуры и подготовки кадров. Сегодня важно сохранять память об этом наследии и продолжать внедрять инновационные технологии в железнодорожную отрасль.

Список использованных источников:

1. Тульский завод железнодорожного машиностроения // Железнодорожный транспорт: энциклопедия / гл. ред. Н. С. Конарев. — М.: Большая российская энциклопедия, 1994. — С. 462. — ISBN 5-85270-115-7.
2. Заводу «Тулажелдормаш» 155 лет: от паровозных мастерских до современного холдинга. Электронный ресурс. URL: <https://vestitula.ru/lenta/220339>
3. Тула-Лихвинская узкоколейная железная дорога — Рувики: Интернет-энциклопедия. Электронный ресурс. URL: <https://ru.ruwiki.ru/wiki>
4. Аида Соловьева. Проблемы транспортной революции. Промышленная революция в России в XIX в.. История России. Библиотека. Электронный ресурс. URL: https://statehistory.ru/books/Aida-Soloveva_Promyshlennaya-revolyutsiya-v-Rossii-v--XIX-v-/11

5. Как в Тульской области реализуется программа развития железнодорожной инфраструктуры // Селдон Новости. Электронный ресурс. URL: <https://news.myseldon.com/ru/news/index/263901640> (дата обращения: 20.11.2024).

6. Из железнодорожной станции в промышленный центр: чего достигла Узловая за 150 лет со дня основания. Электронный ресурс. URL: <https://1tulatv.ru/novosti-reportazhi/199134-iz-zheleznodorozhnoy-stancii-v-promyshlennyu-centr-chego-dostigla-uzlovaya/> (дата обращения: 20.11.2024).

7. Музею истории железнодорожного транспорта станции Узловая исполнилось 50 лет // Тульские новости. Электронный ресурс. URL: https://newstula.ru/fn_309927.html (дата обращения: 20.11.2024).

ИСТОРИЯ ОТКРЫТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СООБЩЕНИЯ В ЯРОСЛАВЛЕ И ОБЛАСТИ

Ярославский филиал ПГУПС

Автор: Мошкова Екатерина Леонидовна

Научный руководитель: Мошкова Екатерина Леонидовна

История открытия железнодорожного сообщения в Ярославле является важной частью транспортной истории России. Вот основные моменты, связанные с развитием железных дорог в этом городе.

Железнодорожное сообщение в Ярославле началось в середине XIX века. Первая железная дорога, которая прошла через Ярославль, была частью Московско-Ярославско-Архангельской железной дороги. Строительство этой дороги началось в 1860-х годах. Московско-Ярославская железная дорога — частная железная дорога в Российской империи, существовавшая в 1861—1907 годах (с 1900 года — казённая). До 1870 года называлась Московско-Троицкая железная дорога, после 1894 года — Московско-Ярославско-Архангельская железная дорога.

Организатором строительства этой дороги стал Фёдор Васильевич Чижов — учёный, литератор, друг Гоголя, Аксакова, Герцена. Увлечённый проблемами железнодорожного транспорта, Чижов критиковал «Главное общество российских железных дорог», решающая роль в котором принадлежала иностранным банкирам, а производство работ выполняли французские инженеры. На страницах «Вестника промышленности» и «Акционера» печатались обличительные материалы, из которых явствовало, что за то время, пока строительством железных дорог занималось Главное общество, «десятки миллионов кровного достояния страны были преступно растрачены». «Французы просто грабили Россию, — вспоминал спустя годы Чижов, — строили скверно вследствие незнания ни климата, ни почвы... Французы смотрели на Россию просто как на дикую страну, на русских, как на краснокожих индейцев, и эксплуатировали их бессовестно...»

Чижов стал инициатором постройки «образцово-показательной паровозной железной дороги» силами исключительно русских рабочих и инженеров и на деньги русских купцов, без участия иностранного капитала. Такой дорогой решено было устроить сообщение между Москвой и Троице-Сергиевым Посадом. Компаньонами Чижова стали братья Шиповы, инженер и генерал-майор А. И. Дельвиг, И. Ф. Мамонтов. И хотя впоследствии в списке учредителей общества по строительству железной дороги Мамонтов значился лишь как мещанин Калужской губернии, Иван Фёдорович стал главным вкладчиком акционерного общества [1].

Для доказательства выгоды предприятия правительству, от которого зависело получение разрешения на строительство, Чижов задумал и осуществил следующую операцию: снарядил шесть групп студентов технического университета, по три человека, для круглосуточного подсчёта всех прохожих и проезжающих по Троицкому шоссе в Троице-Сергиеву лавру и обратно. Статистики подсчитали, что «на Ярославском шоссе в разных экипажах, от карет и дилижансов до телег, проезжает более 150 тысяч человек и перевозится до 4 миллионов пудов клади в год. И это, не считая примерно 500 тысяч паломников в Троице-Сергиеву Лавру». Собрав таким образом за два месяца данные о потенциальном количестве будущих пассажиров, Чижов уже мог с цифрами в руках возражать своим критикам, видевшим в сооружении линии «нерасчётливое предприятие».

В 1858 году было получено Высочайшее соизволение на производство изыскательных работ. В мае 1859 года учреждается «Общество Московско-Троицкой железной дороги».

Общество не испрашивало государственных гарантий, капитал предполагалось собрать путём выпуска акций, а сооружение дороги окончить в четыре года.

На организационном собрании пайщиков, состоявшемся 25 февраля 1860 года, по инициативе Чижова было принято решение поставить за правило, чтобы в газете «Акционер» не менее шести раз в год правление общества печатало отчёты о своих действиях и о состоянии кассы. Тем самым впервые в практике железнодорожных акционерных обществ в России все распоряжения правления, весь ход строительных и эксплуатационных работ и ежемесячные расходы делались достоянием гласности и печати. «Мы того мнения», — говорилось в одной из передовых статей газеты „Акционер“, — что чем более гласности, тем чище пойдут дела и тем скорее прояснится страшно туманный в настоящее время горизонт наших акционерных предприятий».

В мае 1860 года началось строительство железной дороги от Сергиева Посада, в котором участвовало более 6 тыс. рабочих. Был сооружён соединительный путь с Нижегородской железной дорогой. На пересечении с Ярославским шоссе построили путепровод [2].

В воскресенье, 22 июля 1862 года, инженеры и строители совершили первый пробный выезд. Поезд состоял из паровоза и платформы, на которой была поставлена просторная палатка. Во главе группы был инженер путей сообщения, один из директоров-учредителей полковник М. Богомолец. Об этом событии газета «Ярославские губернские ведомости» писала, что «приехав в Троицу, они отправились в Лавру, отслужили благодарственный молебен у раки с мощами преподобного Сергия и на обратный путь со всеми остановками употребили два часа».

17 августа 1862 года в московских газетах объявлено, об открытии с 18 августа ежедневного движения от Москвы до Сергиева Посада, «на первое время по два раза в день». 18 августа 1862 года линия была торжественно открыта. Сначала на линии существовало 6 станций: две конечные, а также Мытищи, Пушкино, Талицы, Хотьково.

В 1865 году, несмотря на некоторые финансовые трудности, Общество изъявило желание приступить к изысканиям нового участка трассы от Сергиева Посада до Ярославля. В работах принимал активное участие инженер Г. Грек. В феврале 1866 года он представил собранию акционеров продольный профиль линии и проекты мостов. По проекту Г. Грека трасса шла через Александров и Ростов, обходя Переславль широкой дугой. На ней предусматривалось 6 металлических мостов с каменными опорами.

Устав «Общества Московско-Ярославской железной дороги» утверждён 7 июня 1868 года. Строительство дороги началось 2 июля 1868 года и продолжалось менее двух лет. В Ярославле, Ростове и Александрове были возведены паровозные депо. Обществом было приобретено 8 паровозов фирмы «Борзиг» серии «Бп».

В августе 1869 года умер основатель династии Мамонтовых — Иван Фёдорович. После его смерти большая часть капитала семьи Мамонтовых досталась старшему сыну Фёдору Ивановичу, который в ту пору был уже тяжело болен и сам вести дела не мог. Акции железнодорожной компании, принадлежащие И. Ф. Мамонтову, унаследовал младший сын Ивана Фёдоровича — Савва Иванович Мамонтов.

После смерти старшего Мамонтова, по рекомендации Ф. В. Чижова, ставшего покровителем и наставником Саввы Ивановича, младший Мамонтов стал членом правления общества, а в 1872 году был избран его директором.

Московско-Ярославская дорога связала столицу с Волгой. Это в значительной мере способствовало развитию промышленности в городах Поволжья. Объём перевозок постоянно рос, со временем была развита сеть подъездных путей [2]. Железнодорожное сообщение значительно изменило экономическую ситуацию в Ярославле. Город стал центром торговли, а также привлекал внимание промышленных предприятий. Улучшилось транспортное сообщение, что способствовало развитию местной экономики и увеличению числа рабочих мест.

В 1872 году была построена узкоколейная линия Ярославль — Вологда, в 1871 году — ветка Александров — Карабаново, а в 1887 году — Ярославль — Кострома. 6 ноября 1894 года открылось временное, а в 1895 году — постоянное движение по линии Мытищи — Щёлково.

В декабре 1893 года Савва Мамонтов отправил Витте записку о значимости Русского Севера и необходимости соединения его железной дорогой. В начале 1894 года Витте приглашает Мамонтова и других экспертов в экспедицию на Кольский полуостров. Участники посетили Архангельск, Соловки и совершили экскурсию вокруг Мурмана. В том же году Мамонтов получает концессию на строительство линии от Вологды до Архангельска, а акционерное общество меняет название на «Общество Московско-Ярославско-Архангельской железной дороги». Линия Вологда — Архангельск открыта в 1897 году. На строительстве Архангельской

железной дороги работал врачом только закончивший университет будущий известный хирург и учёный Сергей Иванович Спасокукоцкий [3].

В июне 1895 года Общество приобретает Шуйско-Ивановскую железную дорогу с участками Новки — Иваново-Вознесенск (построен в 1868 году), Иваново-Вознесенск — Кинешма (1871 год), Ермолино — Середка (1893 год)[6]. Утверждённым 7-м дополнением к уставу общество обязуется продлить линию от станции Середка до Нерехты, а также построить линию от Ярославля до Рыбинска. В 1896 году открыта линия Александров — Иваново-Вознесенск. Линии Ярославль — Рыбинск, Нерехта — Середка, Бельково — Киржач открыты в 1898 году.

В 1898 году были выявлены финансовые нарушения при строительстве железной дороги до Архангельска. В частности, выяснилось, что за счет общества финансировалась реконструкция заводов, принадлежащих Мамонтову, при этом такие операции не всегда фиксировались в бухгалтерской отчетности. 30 июля 1899 года правление Мамонтова было вынуждено подать в отставку, председателем нового правления стал Павел Сергеевич Хитрово, чиновник, проводивший проверку. 11 сентября того же года Мамонтов был арестован и доставлен в Таганскую тюрьму, где провёл полгода, в начале 1900 года переведён под домашний арест. Летом 1900 года Мамонтов был оправдан судом присяжных по уголовным обвинениям. Однако против него были поданы и гражданские иски, в июле Московский суд признал Мамонтова должником и постановил распродать его имущество, в том числе железную дорогу. Железная дорога была выкуплена государством в казну [4].

С открытием железной дороги Ярославль стал важным транспортным узлом. В последующие годы были построены дополнительные линии, связывающие Ярославль с различными регионами России. Это способствовало развитию торговли и промышленности в городе.

Сегодня Ярославль продолжает оставаться важным транспортным узлом с развитой железнодорожной инфраструктурой. Город соединён с другими крупными городами России, и поездки на поезде остаются популярными среди жителей и туристов.

Таким образом, открытие железнодорожного сообщения в Ярославле стало важным событием, которое оказало значительное влияние на развитие города и его окрестностей.

Список использованных источников:

1. Инна Симонова. Фёдор Чижов. — 2002. — 336 с. — ISBN 5-235-02478-8.
2. Гудкова О. В. Строительство Северной железной дороги и её роль в развитии северного региона (1858—1917 гг.) — Вологда: Древности Севера, 2002. — 192 с.: 12 л. ил. — ISBN 5-93061-007-X.
3. Каплан А. А. Северные железные дороги. К столетию железнодорожного транспорта. — М., 1926 г.
4. РГИА, ф 446, оп. 29, д. 13. Доклад № 74. 29 апреля 1894 г. «По ходатайству Владимирского губернского земского собрания об устройстве железнодорожной ветви от г. Юрьева-Польскаго к линии Московско-Ярославской железной дороги».

ИСТОРИЯ РАЗВИТИЯ ЯРОСЛАВСКОГО НЕФТЕПЕРЕРАБАТЫВАЮЩЕГО ЗАВОДА И СТАНЦИИ НОВОЯРОСЛАВСКАЯ СЕВЕРНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Ярославский филиал ПГУПС

Автор: Кочеткова Тамара Викторовна

Там, где сливаются две реки Волга и приток ее Которосль в 1010 году возник первый христианский город на Волге. Город наречен в честь основателя князя Ростова Великого — Ярославем. Выгодное расположение города создали благоприятные условия для экономической деятельности. Имея весьма выгодное в стратегическом отношении географическое положение, город стал одним из наиболее развитых городов Руси, крупным центром торговли и ремесла. XVIII век стал переломным для города. Со строительством Санкт-Петербурга, произошла

экономическая переориентация города с торговой на производственно-промышленную основу. Ярославль стал одним из важнейших центров зарождения промышленности в России.

XX век дал мощный импульс к развитию промышленного производства Ярославля. По сравнению со многими городами Центральной России, город в это время занимает лидирующие экономические позиции.

Начиная с первых пятилеток индустриализации, город играет важное место в планах преобразования и подъема экономики советского государства. Наличие широко развитой инфраструктуры, транспортных коммуникаций, высокопрофессиональных рабочих кадров, научно-производственной базы создало предпосылки для превращения Ярославля в крупнейший промышленный и транспортный центр страны. К 1950 году город вошел в двадцатку крупнейших индустриальных городов Советского Союза. Ярославль становился городом промышленных гигантов. Поэтому не случайно в 1952 году именно в Ярославле приказом Министерства нефтяной промышленности создается комиссия для выбора площадки под строительство нефтеперерабатывающего завода (НПЗ). Комиссия по выбору площадки для НПЗ в Ярославле признала наиболее целесообразным строительство предприятия на территории, заключенной между железной и автомобильной дорогами Ярославль-Москва. В 1954 году Совет министров СССР утвердил участок и в 1955 году началось строительство Ярославского НПЗ. Для строительства нефтеперерабатывающего завода в Ярославле 1 октября 1955 года был создан строительно-монтажный трест №5 (с 1964 года – трест Ярнефтехимстрой) [1].

В апреле 1958 года состоялся XIII съезд ВЛКСМ, на котором строительство Ярославского НПЗ было объявлено Всесоюзной ударной комсомольской стройкой. По путевкам комсомола в Ярославль прибыли более тысячи молодых инженеров, техников и рабочих. (Рисунок1)



Рисунок1- НПЗ-всесоюзная ударная комсомольская стройка

Для обеспечения энергией Ярославского НПЗ в 1958 году начинается строительство Ярославской ТЭЦ-3. Пуск первой турбины ТЭЦ состоялся 11 октября 1961 года, и в этом же месяце на НПЗ была выработана первая партия бензина.

Недалеко от площадки строящегося нефтеперерабатывающего завода находилось Ярославское предприятие промышленного железнодорожного транспорта (ЯППЖТ), которое было организовано в 1961 году как отдельная хозяйственная единица, осуществляющая обработку строящихся в районе промышленных предприятий, находящихся в составе Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР.

Отгрузка нефтепродуктов с НПЗ планировалась не только автомобильным, но и железнодорожным транспортом, поэтому было принято решение использовать пути ЯППЖТ для принятия и отправления железнодорожных составов. В связи с чем с началом строительства завода в 1955 году началось строительство подъездных путей на территории завода и путей примыкания к путям ЯППЖТ. В 1958 году ветка от Товарно-сырьевой базы НПЗ, где планировалась отгрузка бензина в вагонах- цистернах, до ЯППЖТ была построена. 17 октября 1961 года первый железнодорожный состав с бензином был отправлен в Ленинград через станцию Полянки и станцию Ярославль Главный. (Рисунок2)

Создание станции Полянки в 1951 году также непосредственно связано с планируемым строительством нефтеперерабатывающего завода и необходимостью перераспределения грузов [2].

Завод развивался и к концу 1962 года на Товарно-сырьевой базе завода железнодорожным транспортом уже производилась отгрузка бензина, дизельного топлива, керосина и мазута. Развивалось и ЯППЖТ, ежедневно отправлялись составы с нефтепродуктами в разные направления страны.



Рисунок 2 - Первый сформированный состав

На основании указа Президиума Верховного Совета СССР от 18 апреля 1968 года №2 Ярославское предприятие промышленного железнодорожного транспорта (ЯППЖТ) передано в ведение Министерства путей сообщения. ЯППЖТ вошло в состав Ярославского отделения. 9 апреля 1969 года заместитель министра путей сообщения подписал приказ № Г-9421 о реорганизации Ярославского ППЖТ. На основании приказа начальника Северной железной дороги №59/Н от 29.04.69 года, а также приказа начальника ярославского отделения Северной железной дороги №47 от 12 мая 1969 года ЯППЖТ было преобразовано в железнодорожную станцию Новоярославская с выделением ее из хозяйства отделения дороги на хозрасчет с самостоятельным балансом и расчетным счетом в Государственном банке.

С развитием НПЗ и увеличением ассортимента выпускаемой продукции появилась необходимость в подготовке котлов цистерн под налив темных и светлых нефтепродуктов. На станции Новоярославская начинается строительство промывочно-пропарочной станции и в 1960 году промывочно-пропарочная станция (ППС) запущена в эксплуатацию. ППС включает в себя закрытый цех горячей обработки цистерн под налив мазута и дизельного топлива, и две открытые эстакады для пропаривания котлов цистерн под светлые нефтепродукты.

Увеличение объема погрузки, разновидности подвижного состава, используемого для погрузки, увеличение промышленных предприятий, обслуживаемых станцией Новоярославская могло привести к сокращению пропускной способности станции, к увеличению простоя местного вагона, к несвоевременной уборке вагонов с фронтов погрузки выгрузки. Поэтому еще с 1960 года на станции Новоярославская постоянно проводится реконструкция, внедряются новые технологии – вместо полуавтоматической блокировки двухпутный перегон со стороны станции Полянки оборудован двухсторонней автоматической блокировочной системой, без проходных светофоров; значительно усилено верхнее строение пути; широкое внедрение получила поездная и маневровая радиосвязь; в два раза увеличена длина путей сортировочного парка; горка малой мощности оснащена автоматизированными тормозными позициями на базе пружинно-гидравлических замедлителей; все стрелки включены в электрическую централизацию.

В дальнейшем НПЗ постоянно расширял свои мощности за счет привлечения новых технологий и внедрения передовых разработок в нефтеперерабатывающей и нефтехимической отраслях. В 1982 году был дан старт строительству комплекса по производству парафинов и масел, который по своим мощностям занял первое место в мире. Запуск комплекса позволил полностью отказаться от импорта индустриальных сортов масла.

Строится завод, выпускаются новые нефтепродукты: парафин, битум, индустриальное, моторное, термическое, трансмиссионное масла, сера, ароматические углеводороды. Происходит и развитие путей необщего пользования, примыкающих к станции Новоярославская.

Почти одновременно со строительством нефтеперерабатывающего завода в Ярославле, Постановлением ЦК КПСС и Совета Министров СССР №1071 от 7 октября 1960 года принято решение о строительстве первого в Советском Союзе Ново-Ярославского сажевого завода. Решение было принято в связи с тем, что размещение сажевого производства должно быть в непосредственной близости от нефтеперерабатывающего завода для использования тяжелого газойля (продукта переработки нефти) для получения сажи. Сегодня ОАО «Ярославский технический углерод» занимает лидирующие позиции в России и на мировом рынке и входит в пятерку крупнейших заводов-производителей технического углерода в мире.

17марта 2015 года приказом ОАО «РЖД» №4088 железнодорожная станция Новоярославская Северной железной дороги открыта для выполнения грузовых операций с крупнотоннажными контейнерами на железнодорожном пути необщего пользования,

принадлежащем ОАО «Ярославский технический углерод» по параграфам 8н Тарифного руководства №4 (прием и выдача грузов в крупнотоннажных контейнерах).

Станция Новоярославская становится крупнейшей грузовой станцией.

Ярославский Нефтеперерабатывающий Завод – одним из крупнейших предприятий нефтеперерабатывающей отрасли Р.Ф. С 1995 года компания работает в составе нефтяной компании «Славнефть».

Модернизация инженерной инфраструктуры и технического перевооружения станции Новоярославская и Ярославского НПЗ продолжается и в настоящее время. Основная цель этих процессов – увеличение выпуска, отгрузки и доставки качественной готовой продукции потребителю.

Список использованных источников:

1. <https://yarwiki.ru/article/2411/slavneft-yaroslavnefteorgsintez#>
2. company.rzd.ru/ru/9401/page/78314...

ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ ЯРОСЛАВСКОГО ФИЛИАЛА ПГУПС

Ярославский филиал ПГУПС

Автор: Яшина Кира Владимировна

Научный руководитель: Лилеева Татьяна Александровна

По статистике высокая доля от общего грузооборота страны приходится на железнодорожный транспорт. Пассажирские перевозки, осуществляемые в рамках железнодорожных направлений, на сегодняшний день достигли более 40% от всего пассажиропотока страны. В определенных случаях такой способ перемещения из одного пункта в другой является единственным. Высокая значимость железных дорог в России требует их идеального и исправного состояния, что обеспечивает безопасность пассажиров и надежность перемещения грузов. Отсюда возникает высокая потребность в профессиональных железнодорожниках. В этой связи инженер путей сообщения, выпускник транспортного вуза любой специальности, должен обладать необходимыми знаниями и иметь представление о работе смежных отраслей железнодорожного транспорта. Он должен также знать и представлять роль, занимаемое место и взаимосвязь железнодорожного транспорта в единой транспортной системе страны, принципы распределения перевозок между всеми видами транспорта с учетом экономических показателей и рыночных отношений — железнодорожным, автомобильным, речным и морским, воздушным, трубопроводным, промышленным и др.

Выбирая эту профессию, молодые люди должны быть готовы, несмотря ни на какие трудности, выполнять её качественно. Ведь безопасность пассажиров напрямую зависит от технического состояния подвижного состава и железнодорожных магистралей.

Студенты нашего техникума поступали сюда, чтобы в будущем стать профессионалами своего дела. Они знают, что их профессия важна и требует ответственности, но знают ли они, с чего всё начиналось? Большая часть учащихся нашего филиала даже не подозревает, насколько интересна история создания техникума, в котором они обучаются. Каждый студент, обучающийся в нашем учебном заведении, должен знать его историю. Это не просто полезно – это необходимо, ведь нам есть чем гордиться. Это прошлое, без которого невозможно будущее.

История Петербургского государственного университета путей сообщения императора Александра I уходит своими корнями в начало XIX в. Именно в 1809 г. граф Н.П. Румянцев адресовал Александру I «Предложения о надежных мерах для учреждения по всей России удобных сообщений на суше и на воде». В документе была обоснована мысль о необходимости учреждения в России специального высшего технического учебного заведения для подготовки инженеров, способных возглавить строительство дорог и мостов, речных и морских портов, гражданских и транспортных сооружений.

Воля императора воплотилась в Манифесте от 20 ноября 1809 г. по которому учреждались Корпус инженеров путей сообщения и Институт Корпуса инженеров путей

сообщения. Высочайший Манифест гласил, что институт учреждается «для образования способных исполнителей... в коем юношестве, желающему посвятить себя сей важной части, открыты будут все источники наук, ей свойственных». Свои двери для будущих железнодорожников Институт открыл 1 ноября 1810 г. Его первыми обучающимися стали всего 30 человек – юноши в возрасте от 14 до 23 лет. Так было положено начало профессиональному железнодорожному образованию в России.

65 лет назад в Ярославле был открыт учебно-консультационный пункт Всесоюзного заочного института инженеров транспорта (ВЗИИТ). Именно от него ведёт свою историю нынешний Ярославский филиал Петербургского государственного университета путей сообщения Императора Александра I (ПГУПС). С момента своего создания наш филиал был подразделением крупнейших транспортных вузов страны. Сначала это был ВЗИИТ, созданный для того, чтобы приближать место обучения к объектам профессиональной деятельности студентов. В 1995 году ВЗИИТ был переименован в Российский государственный открытый технический университет путей сообщения (РГОТУПС). Филиал стал базовым для целой сети линейных подразделений университета, расположенных на полигоне Северной железной дороги. С 2009 года филиал, как и все подразделения РГОТУПС, вошёл в состав Московского государственного университета путей сообщения (МИИТ). В 2017 году филиал начал работать в составе ПГУПС, создателем которого более чем 210 лет назад стал Августин Бетанкур - крупный европейский учёный, ставший основателем научно-педагогической и инженерной школы российских транспортников. Важный этап в истории филиала начался с 2012 года, когда в его состав вошёл Ярославский железнодорожный техникум-филиал МИИТ - большая образовательная организация со своими традициями и историей. С 2012 года филиал вместе с железнодорожным техникумом образуют региональный комплекс транспортного образования, где реализуется принцип непрерывности и последовательности обучения железнодорожников: от рабочей профессии к среднему профессиональному образованию, затем к высшему, повышению квалификации переподготовке на методического единства и общей учебно-лабораторной базы.

7 марта 1951 г. Председателем Совета Министров Союза ССР Сталиным И.В. было подписано распоряжение о создании в г. Москве Всесоюзного заочного института инженеров железнодорожного транспорта – ВЗИИТ.

1 сентября 1956 г. - открытие Ярославского учебно-консультационного пункта (УКП) Всесоюзного заочного института инженеров железнодорожного транспорта (ВЗИИТ). Эта дата является официальным Днём Рождения Ярославского филиала ВЗИИТ-РГОТУПС-МИИТ-ПГУПС.

5 августа 1971 г. был выпущен приказ №1 об открытии Ярославского техникума железнодорожного транспорта.

6 сентября 1972 г. заместителем министра путей сообщения В. Кочаном был подписан приказ о создании в г. Ярославле филиала Всесоюзного заочного института инженеров железнодорожного транспорта – ВЗИИТ.

В 1976 г. в филиале была организована киностудия «Дилижанс», в которой учащиеся техникума овладевали искусством киносъёмки.

В 1995 г. - Ярославский филиал ВЗИИТ переименован в Ярославский филиал Российского государственного открытого технического университета путей сообщения (РГОТУПС).

В сентябре 2002 года шестьдесят руководителей железнодорожных техникумов и медицинских училищ собрались в Ярославле, чтобы подвести итоги минувшего учебного года и определиться с задачами на год нынешний. Кстати сказать, проводить ежегодные совещания директоров средних специальных учебных заведений железнодорожного транспорта на базе одного из них - уже добрая традиция.

Ярославский техникум железнодорожного транспорта был выбран местом проведения сетевого совещания отнюдь не случайно. Участники форума смогли воочию убедиться, как объединенными усилиями педагогического коллектива, дороги и МПС можно осуществить мощный прорыв в развитии учебно-лабораторной базы.

В 2004 г. в Ярославском техникуме железнодорожного транспорта создана методическая служба с целью повышения квалификации, профессионального мастерства, развития творческого потенциала педагогических работников и обеспечения качества образовательного процесса.

11 января 2009 г. - Ярославский филиал РГОТУПС реорганизован в Ярославский филиал МИИТ. Началась работа в составе университетского комплекса Московского государственного университета путей сообщения (МИИТ).

28 апреля 2016 г. издан приказ Росжелдора № 205 о ликвидации Ярославского филиала МИИТ и создании филиала федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра 1» в г. Ярославле.

В 2017 г. начал свою работу Ярославский филиал ПГУПС, получив в июле лицензию на осуществление образовательной деятельности.

Список использованных источников:

1. Сборник материалов к 65-летию Ярославского филиала ПГУПС и 50-летию со дня создания Ярославского техникума железнодорожного транспорта
2. «Инфраструктурный потенциал» - URL: <https://city-yaroslavl.ru/business/investments/infrastrukturnyy-potentsial/> (дата доступа: 10.11.2024г)
3. «Азбука СЖД от А до Я: Ярославль» - URL: <https://www.vologda.kp.ru/daily/26825.7/3862767/> (дата доступа: 6.11.2024г)
4. «Ярославский железнодорожный узел» - URL: <https://igt.ru/projects/zhd-stancii-i-uzly/yaroslavskiy-zheleznodorozhnyy-uzel> (дата доступа: 8.11.2024г)

СТАНЦИЯ УРОЧЬ КАК СИМВОЛ ИСТОРИИ РОССИИ XX ВЕКА.

Ярославский филиал ПГУПС

Автор: Бороздин М.Ю.

Научный руководитель: Смирнов А.В.

Богатая на события история России в 19 и 20 веках причудливым образом преображает некогда малоизвестные поселки. К таким местам относится история станции Урочь.

Ярославль с давних времён был центром пересечения важных торговых путей. Здесь Волга, известная своими богатыми хлебными ресурсами, встречалась с Архангельским трактом, который вел к единственному российскому морскому порту, существовавшему вплоть до XVIII века.

Ещё со времён Ивана Грозного в городе функционировали паромные переправы, позволявшие осуществлять перевалку грузов на левый берег Волги, в Тверицкую слободу. На всём протяжении Архангельского тракта действовала отлаженная система ямской гоньбы с почтовыми станциями, постоялыми дворами и парками сменных лошадей.

Однако к середине XIX века гужевой транспорт уже не справлялся с возросшими грузопотоками. Доставка крупных партий товаров и тяжёлых механизмов, таких как паровые машины для лесопильных заводов, превратилась в настоящий кошмар, особенно в периоды осенне-весенней распутицы.

Строительство железной дороги, параллельной Архангельскому тракту, становилось настоятельным требованием времени. Смелчаком, который взялся за эту задачу, стал Савва Иванович Мамонтов. В 1870 году его Акционерное общество получило разрешение на строительство узкоколейной железной дороги по маршруту Ярославль – Вологда.

Для возведения базовой станции, которая должна была стать «стартовой площадкой» на пути к просторам Русского Севера, было выбрано место на левом берегу Волги, близ устья небольшой речки Урочи. К тому времени Савва Иванович уже имел солидный опыт: в том же 1870 году он завершил прокладку железной дороги Москва – Ярославль. Теперь предстояло продлить магистраль до Белого моря.

И когда-то небольшая деревенька на берегу Волги, как по мановению волшебной палочки, начала превращаться в развитый и современный поселок. Здесь начинается масштабное строительство.

В 1871 году Савва Мамонтов, понимавший важность соединения центра страны с севером России, построил приволжскую станцию (в 1890—х годах переименованную в Урочь), от которой

начиналась узкоколейная линия Ярославль-Вологда.. Для детей сельских рабочих была открыта школа. Недалеко было построено Урочское локомотивное депо, оснащенное железнодорожным заводом.

В 1890-х годах железная дорога была продлена до Архангельска. Приобретая стратегическое значение, станция Урочи начала быстро развиваться. Был построен новый дом для начальника станции, для учителя, возведено 3-этажное кирпичное здание станционной конторы, на верхнем этаже которой проживали семьи инженеров и служащих. Был проложен водопровод, разбиты фонтаны, обустроены булыжные мостовые. В целом территория станции и прилегающих к ней поселков отличалась незаурядным в этих местах озеленением.

В 1876-10-15 годах была открыта Тверицкая начальная школа. С 1883 года она параллельно имела филиалы.

Савва Иванович решил начать новую стройку, не дожидаясь закладки моста через Волгу. При тогдашнем уровне технологий возведение огромного мостового перехода могло бы затянуться на долгие годы. Однако в таком случае между вокзалом Ярославль-Московский и левым берегом Волги возник бы шестивёрстный разрыв. Скрепя сердце, Савве пришлось принять этот вариант. Для перевалки грузов и пересадки пассажиров решено было использовать паромные переправы.

В городе действовали семь крупных речных перевозчиков, не считая четырёх переправ и четырнадцати причалов в портовом районе «Ветка».

В кратчайшие сроки в Урочи было построено здание вокзала с крытым перроном, и началась прокладка рельсового пути длиной 194 версты. И уже в ноябре 1871 года все работы были завершены, а 8 января 1872 года из Урочи в Вологду отправился первый пассажирский поезд!

Когда-то это место было одним из самых оживлённых в Ярославле: пассажиры с радостью перемещались от паромов к вокзалу, носильщики быстро доставляли ручную кладь, а кондукторы чинно стояли у вагонов. Звонко стучали молоточки осмотрщиков, и гудели паровозы...

Сегодня здесь царит тишина и запустение. Из железнодорожных построек сохранился деревянный «Дом начальника станции» начала XX века, а ближе к Тверицкой набережной возвышается корпус бывшей станционной конторы. Здание Урочского вокзала сохранялось до 1970-х годов, но потом на его месте была построена оптовая база.

Станционный посёлок отличался хорошим благоустройством и налаженным бытом. Здесь имелся водоразборный фонтан, работали торговые лавки и хлебозавод.

Сохранилось здание двухклассного училища (ул. Станция Урочь, 10), открытого для детей путейских рабочих в августе 1900 года по ходатайству правления Ярославско-Архангельской железной дороги. В здании до сих пор располагается открытая (сменная) школа рабочей молодежи № 97. Дом давно определили к сносу, но по просьбе жителей Твериц ликвидацию пока отсрочили — учебный процесс здесь хорошо налажен, и при школе действует досуговый центр «Вверх» для местных детишек.

В годы войны здесь размещались подразделения стрелкового батальона, охранявшего дорогу от немецких шпионов и диверсантов. Кто-то скажет, что это сталинские домыслы, но нет, посмотрите, какие здесь шли эшелоны. Несомненно, им требовалась надёжная охрана.

О суровых военных годах напоминает находящееся рядом бомбоубежище. Чуть поодаль на заброшенных путях высится паровозная водокачка постройки 1878 года — своеобразный памятник Савве Мамонтову и его сподвижникам. Она видна из окон автомобилей, съезжающих с Октябрьского моста. Сейчас рассматривается вопрос о наделении башни статусом охраняемого объекта истории и культуры. Будем надеяться на это.

Многие ярославские краеведы считают, что эта водокачка является едва ли не единственным уцелевшим строением станции Урочь. Однако это не так. В километре от водокачки располагается доньяне действующий Ярославский вагоноремонтный завод. Своё начало он ведёт от Урочских железнодорожных мастерских, основанных в 1872 году Саввой Ивановичем Мамонтовым.

Это предприятие являлось главной ремонтной базой на 800-вёрстной магистрали Ярославль – Вологда – Архангельск. Строительство Северной дороги было завершено в 1890-х годах. В отрыве от других технических центров особенно важно было наладить обслуживание локомотивов и подвижного состава.

Часть главного корпуса Урочских мастерских сохранилась. Его фасад сегодня можно увидеть с городской улицы под романтичным названием Цветочная. В помещении под куполом находился кабинет начальника мастерских.

С интересными фактами из истории предприятия знакомит небольшой музей, действующий на территории Ярославского вагоноремонтного завода (ЯВРЗ). Корпус мастерских, построенный в 1872 году под началом Саввы Мамонтова, изначально представлял собой прямоугольный ангар с пятью входящими в него рельсовыми путями.

В 1900-х годах было возведено новое здание мастерских со стрельчатыми арками в стиле неоготики. Оно было оснащено более совершенным оборудованием и поворотным кругом.

Долгое время на территории предприятия сохранялся уникальный памятник — водонапорная башня, построенная по проекту инженера Владимира Григорьевича Шухова. Со слов хранительницы музея, её пытались спасти, но клёпаные соединения к 1990-м годам сильно проржавели и рассыпались буквально на глазах. И даже с пустым баком конструкция грозила обрушением.

Отдельная экспозиция посвящена строительству Волжского железнодорожного моста. Он был введен в строй к 300-летию дома Романовых в 1913 году. С началом движения по нему всякая необходимость в станции Урочь отпала. Тем не менее, магистраль, проложенная С.И. Мамонтовым, развивалась бурными темпами. В 1918 году от железнодорожного узла Данилов было запущено движение по важному ответвлению — «Северному ходу» Транссиба.

Созданная Саввой Мамонтовым Северная магистраль развивалась. Она продолжала оставаться ключевым звеном транспортной сети России. Позже, в годы Великой Отечественной войны, огромное значение приобрели перевозки по ней Ухтинской нефти и Воркутинского угля.

Постепенно значение станции уменьшалось. Время стирало следы былого и станция Урочь становилась заурядным придорожным поселком. Лишь немногие сохранившиеся постройки теперь напоминают о былом славном прошлом станции Урочь.

Список использованных источников:

1. [https://ru.wikipedia.org/wiki/Гверицы_\(Ярославль\)](https://ru.wikipedia.org/wiki/Гверицы_(Ярославль))
2. Ярославская область в документах и материалах:, под редакцией А.М. Пономарева, 1991, Ярославль.
3. <https://dzen.ru/> По стопам Саввы Мамонтова. У старта к северным просторам. Исчезнувшая станция Урочь.

ТРАНСПОЛЯРНАЯ МАГИСТРАЛЬ, ВЗЛЕТ И ТРАГЕДИЯ ВЕЛИКОЙ СТРОЙКИ

Ярославский филиал ПГУПС

Автор: Базанков П.А.

Научный руководитель: Смирнов А.В.

в г. Ярославле)

Я родился в Воркуте. Самый север нашей Родины. Суровый и прекрасный край. И, кажется, что человек должен стремиться поскорее покинуть эти места. Тем не менее люди здесь живут и обустривают негостеприимное пространство. Людям, которые вопреки законам природы, невероятными усилиями создавали здесь транспортные и промышленные объекты посвящается эта статья.

Трансполярная магистраль представляла собой амбициозный проект железнодорожной линии, соединяющей берега Баренцева и Охотского морей, с захватом территории Чукотки. Обычно в маршрут включали города Мурманск и Архангельск как западные точки. Несмотря на начатый строительство, магистраль так и не была завершена, а построенные участки интегрированы в железнодорожную сеть страны через Печорскую железную дорогу. Проект “Трансполярной” магистрали считается одним из наиболее значительных провалов советской железнодорожной истории.



Строительство:

Строительство было начато в послевоенный период с большой интенсивностью и без должной экономической обоснованности, что привело к значительным человеческим жертвам.

Идея строительства железной дороги на севере России существовала еще до революции. Предполагалось, что она станет драйвером развития северных районов Сибири, обеспечив их транспортную связь с остальной страной. В 1915 году исследователь Севера Александр Борисов разработал проект Обь-Мурманской железной дороги, а затем и более масштабный проект — Великого Северного железнодорожного пути по маршруту Мурманск - Котлас - Обь - Сургут - Енисейск - Татарский пролив.



В 1916 году правительственная комиссия высокого ранга приняла решение о проведении разведывательных работ в период с 1917 по 1922 год. Однако, ввиду ряда объективных обстоятельств, данное постановление так и не было реализовано. В тот исторический период Россия столкнулась со многими вызовами: Первая мировая война, революция, Гражданская война. Кроме того, существовали сомнения в экономической целесообразности строительства, поскольку объемы добычи полезных ископаемых на Севере были значительно ниже современных показателей.

Строительство магистрали было начато в 1947 году. В проекте участвовало до 80 тысяч человек, а общая стоимость работ составила 42 миллиарда рублей. Для реализации проекта была создана специальная структура – Главк «Северное управление лагерей железнодорожного строительства», подчиненный «Главному управлению лагерей железнодорожного строительства» МВД.

Проект отличался масштабностью и реализовывался в условиях строжайшей секретности. На участке Чум-Салехард-Игарка заключенные проложили около тысячи километров железнодорожных путей.

Несмотря на амбициозность проекта, его реализация была вполне осуществимой. Планировалось связать реки Обь и Енисей железной дорогой протяженностью около 1200 километров.

Важно отметить, что проект не имел экономического обоснования, поскольку в 1947 году не было грузов для перевозки по этой линии. С одной стороны, использование ресурсов без видимой отдачи кажется нерациональным. С другой стороны, можно предположить, что руководство страны смотрело на этот проект с долгосрочной перспективой, инвестируя в будущее развитие региона.

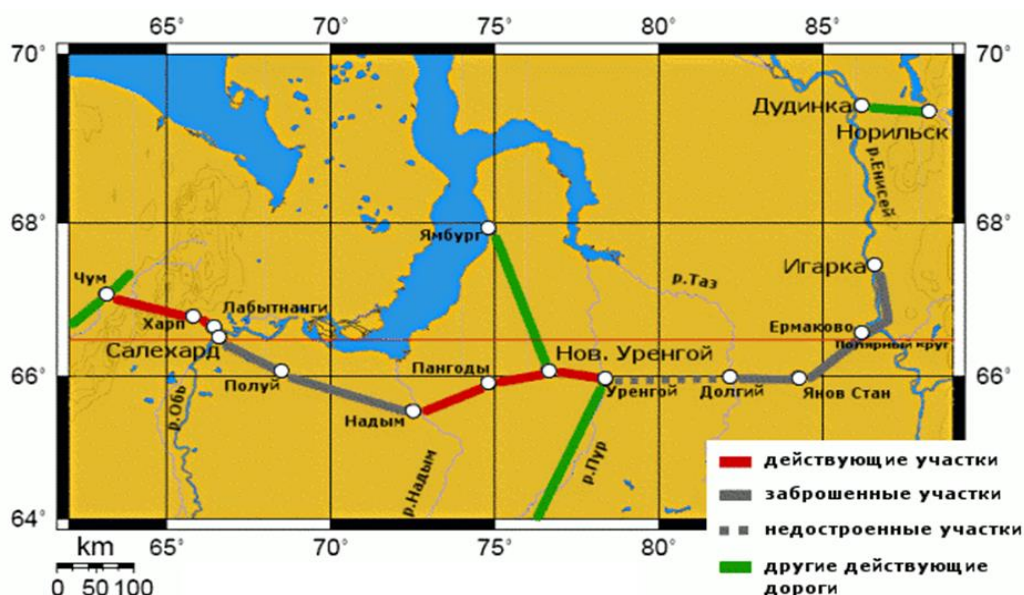
Последствия смерти Сталина для строительства Трансполярной магистрали:

Скончавшийся в 1953 году Иосиф Сталин оставил незавершенным проект Трансполярной магистрали. Изменение экономической политики Советского Союза, направленное на децентрализацию и перераспределение ресурсов, привело к приостановке строительства. В результате проекта был поставлен на неопределенный срок.

Одновременно с этим была объявлена масштабная амнистия, в рамках которой около миллиона человек было освобождено из мест заключения. Это создало дефицит рабочей силы для продолжения строительства.

Несмотря на это, отдельные участки Трансполярной магистрали были завершены и использовались для транспортировки грузов и пассажиров между северными и центральными регионами страны. В последующие годы некоторые участки магистрали модернизировались, однако проект в целом не получил широкого развития и остался незавершенным.

На сегодняшний день Трансполярная магистраль представляет собой объект исторического и культурного наследия, но не функционирует как основной транспортный маршрут.



Мёртвая дорога:

Строительство дороги Салехард — Игарка, получившей народное название «Сталинка», характеризовалось впечатляющими темпами, достигавшими 100 километров в год. В кратчайшие сроки трасса была проложена по территории Красноярского края, охватывая зоны тундры и тайги, где возводились станции, депо и мосты.

Сложность реализации проекта, обусловленная спецификой вечной мерзлоты, потребовала принятия решения о строительстве дороги с использованием упрощенных стандартов и привлечением большого количества рабочей силы.

Пик численности заключенных, задействованных в строительстве, пришёлся на 1949 год и составил более 70 тысяч человек. К марту 1953 года из запланированных 1290 километров дороги было построено более 700, а отсыпано почти 1100.

После смерти Сталина работы по строительству дороги были свернуты, а многие лагерные пункты закрыты. Постановление о полном прекращении работ было принято 25 марта 1953 года, несмотря на то, что до официального ввода в эксплуатацию оставался приблизительно год. Точное количество жертв строительства не было опубликовано. В народном сознании дорога получила название «дорога на костях».

В начале XXI века Трансполярная магистраль находилась в заброшенном состоянии, с фрагментарным развитием и разрушенными участками.

Однако в последнее время интерес к проекту возродился, и он приобрел стратегическую важность. В 2019 году были начаты комплексные исследования магистрали силами ведущих научных и военных организаций страны. Несмотря на приостановку проекта правительством в связи с геополитической ситуацией, Президент Российской Федерации поручил возобновить строительство в 2022 году.

Развитие Трансполярной магистрали позволит снять нагрузку с Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей, что особенно важно в контексте переориентации экспорта на Восток. Восстановление этого проекта демонстрирует актуальность стратегического видения его создателя, И.В. Сталина, в условиях современного геополитического расклада, когда Арктика становится объектом повышенного внимания мирового сообщества.

Вывод: Возобновление функционирования Трансполярной магистрали является существенным элементом совершенствования транспортной инфраструктуры Российской

Федерации. Реконструкция и модернизация этой магистрали способствуют интенсификации грузовых и пассажирских перевозок, стимулируя экономический рост регионов, расположенных на ее трассе.

Кроме того, восстановление Трансполярной магистрали ведет к повышению уровня безопасности и комфорта для пассажиров, а также укреплению внутригосударственных экономических связей.

Список использованных источников:

1. Историко-географический отзыв на развитие железнодорожного транспорта в России. Х. Исторический журнал "Транспорт и общество" №3, 2022
2. [https://ru.wikipedia.org/wiki/Трансполярная_магистраль]
3. [<https://dzen.ru/a/Y9LYV-NIanfhtAvA>]
4. [https://dzen.ru/a/Y6xw_g22YE2F4k5h]
5. [<https://dzen.ru/a/X5p9hw40qWqzjuG>]

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОКЗАЛЫ ЯРОСЛАВЛЯ КАК ВЕХИ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ РОССИИ.

Ярославский филиал ПГУПС

Автор: Кашин Д.В.

Научный руководитель: Смирнов А.В.

1. Исторический контекст железных дорог в России

Железнодорожный транспорт стал одной из ключевых составляющих индустриализации и экономического роста России в XIX веке. Стремительное развитие железных дорог способствовало изменению как экономической, так и социальной структуры государства. Первая железная дорога России, соединявшая Санкт-Петербург и Царское Село, была открыта в 1837 году. Это событие ознаменовало начало новой эры в транспортной инфраструктуре России, предоставив государству возможности для роста и расширения экономических горизонтов. Несмотря на то, что она имела ограниченное протяжение, этот проект стал символом промышленного прогресса и технологических возможностей.

В 1851 году была открыта первая полноценная магистраль между Санкт-Петербургом и Москвой, проложившая путь для более комплексной сети железных дорог, которые к концу XIX века достигли значительных масштабов. Возможность быстрой и относительно дешевой транспортировки грузов и пассажиров значительно ускорила процессы межрегиональной торговли, стимулировала миграцию рабочих и оказала влияние на социальную и экономическую структуру страны, создавая предпосылки для урбанизации и экономического подъема. Кроме того, развитие железнодорожной сети стало стратегическим приоритетом государства, предоставляя новые возможности для расширения территории и укрепления стратегического положения России. [1]

2. Первый железнодорожный вокзал Ярославля

В 1862 году в Ярославле открылся первый железнодорожный вокзал, соединивший город с экономическим пространством Центральной России посредством железнодорожной линии Москва — Ярославль. Этот вокзал стал важным объектом для развития городских и межрегиональных связей, что сыграло значительную роль в экономическом росте региона.

Архитектура вокзала сочетала в себе функциональность и элементы классического стиля, что не только обеспечивало удобство для пассажиров, но и придавало зданию уникальный облик, вызывавший гордость у горожан. Открытие вокзала привело к увеличению торговли и притоку рабочей силы, что способствовало повышению уровня жизни и ускоренному развитию индустриальной базы региона. [2]



3. Новый вокзал и его архитектурные особенности

С ростом населения и объемов перевозок в XX веке стало очевидно, что Ярославлю требуется более современная железнодорожная инфраструктура. В 1952 году был построен новый вокзал, выполненный в стиле сталинского ампира. Это архитектурное решение отражало амбициозные надежды государства на восстановление после Второй мировой войны и желание продемонстрировать силу и величие через грандиозные проекты.

Внутренние пространства вокзала украшены мраморными колоннами, просторными залами и высокими потолками, что делает здание не только функциональным, но и служит культурным центром. Государство использовало такие архитектурные формы для того, чтобы подчеркнуть достижения и прогресс страны на международной арене. [3]



4. Вокзал Ярославль - Московский

Построен в 1870 году, это первый железнодорожный вокзал Ярославля и старейший на Северной железной дороге. Расположен он на 281 километре от Ярославского вокзала Москвы. Первый поезд из Москвы пришёл сюда 7 февраля 1870 года.

До постройки станции Всполье и железнодорожного моста через Волгу был главным вокзалом города. Московский вокзал носит название не того города, в котором построен, а того, которому он обязан своим появлением.

Когда меценат Савва Мамонтов вступил в общество Московско-Ярославской железной дороги, его капитал сыграл немалую роль в развитии модного по тем временам транспорта. И хотя первая в городе станция около полувека первоначально носила название "Ярославль-город", прижилось совсем другое, народное "Ярославль Московский".

В 1871 году Рыбинск соединился железной дорогой со станцией "Бологое" и, таким образом, появился прямой путь к Петербургу; затем из Ярославля проведена узкоколейная дорога в Вологду, в 1888 году поезда пошли в Кострому, а в 1898 в Рыбинск.

5. Вокзалы как культурные и исторические памятники

Железнодорожные вокзалы Ярославля являются неотъемлемой частью культурного наследия города, отображая важные этапы развития общества и архитектуры. Эти объекты стали свидетелями многочисленных исторических событий и частных историй, и поэтому заслуживают внимания как туристов, так и специалистов в области сохранения культурного наследия.

Архитектура и функциональность вокзалов делают их значимыми не только в историческом контексте, но и подчеркивают изменения в городской структуре и взаимодействии культур. Они продолжают выполнять свою роль как точки пересечения культурных и транспортных связей. [4]

6. Современное состояние и будущее

Сегодня железнодорожные вокзалы Ярославля продолжают играть важную роль в транспортной системе региона. Их историческая значимость требует бережного обращения и постоянных усилий по модернизации инфраструктуры.

Актуальные вызовы современности требуют внедрения новых технологий в железнодорожном обслуживании, таких как автоматизированные системы продаж билетов и улучшенные стандарты пассажирского сервиса. Однако, даже с учётом модернизации, сохранение уникальной исторической ценности и атмосферы остается ключевой задачей. Регулярные обсуждения в администрациях города и региона о реставрации вокзалов и развитии новых транспортных проектов подтверждают стремление к сохранению историко-культурного наследия Ярославля. [5]

Заключение

Железнодорожные вокзалы Ярославля продолжают оставаться важной частью культурного, исторического и экономического ландшафта города. Они не только соединяют прошлое и современность, но и служат ключевой точкой для путешественников. Этот пример успешной интеграции исторического наследия и транспортных нужд демонстрирует как городам следует уважать и развивать свои архитектурные памятники в условиях современного мира.

Список использованных источников:

1. Историко-географический отзыв на развитие железнодорожного транспорта в России. Х. Исторический журнал "Транспорт и общество" №3, 2022
2. История Ярославского края: транспорт и экономика. Л. журнал "Городская история", 2019
3. Архитектура и общество: сталинские ампиры. П. Журнал "Архитектурное обозрение", 2021
4. Вокзалы: хранители времени. Ч. Путеводитель по архитектурному наследию России, 2023
5. Вековая династия: модернизация транспортной инфраструктуры России. Б. Журнал "Городское развитие", 2022

ИСТОРИЯ ОТКРЫТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СООБЩЕНИЯ ГОРОДА ЯРОСЛАВЛЬ

Ярославский филиал ПГУПС

Автор: Башкирева Анастасия Николаевна

Научный руководитель: Сухова Ольга Николаевна

Ярославская железная дорога изначально проектировалась как железнодорожное сообщение между Москвой и Сергиевым посадом – местом паломничества россиян к святыням Троице-Сергиевской Лавры. Проект был задуман Ф.В.Чижовым – замечательным русским ученым, общественным деятелем и русофилом-протекционистом.

С 1857 года строительство железных дорог в Российской Империи вело «Главное общество российских железных дорог». Капиталы в нем принадлежали иностранцам, производство работ курировали французские инженеры. Компания строила долго и дорого. Идеей Чижова было создать «образцово-показательную паровозную железную дорогу» на средства российских инвесторов и с участием только российских инженеров. 8 мая 1858 года Главное

управление путей сообщения выдало разрешение на постройку железной дороги от Москвы до Троице-Сергиева Посада протяженностью 66 вёрст. Учредителями общества по строительству железной дороги стали А. И. Дельвиг, братья Шиповы и друг Чижова И. Ф. Мамонтов. Мамонтов, московский купец 1 гильдии, стал главным вкладчиком компании.

Рентабельность будущей дороги была тщательно просчитана довольно необычным способом. В московском доме И.Ф. Мамонтова, выходившем окнами на Крестовскую заставу, было устроено дежурство. Шесть групп студентов, по три человека в каждой (в их числе был и юный Савва Иванович Мамонтов, сын главного пайщика), круглосуточно подсчитывали всех проходящих и проезжающих по Троицкому шоссе в Троице-Сергиеву Лавру и обратно. Подсчитывались и грузовые транспортные средства с примерным весом их клади. Таким образом, учрежденное в 1859 году «Общество Московско-Троицкой железной дороги» подкрепило свои практические намерения весьма благоприятной статистикой - "На Ярославском шоссе в разных экипажах, от карет и дилижансов до телег, проезжает более 150 тысяч человек и перевозится до 4 миллионов пудов клади в год. И это, не считая примерно 500 тысяч паломников в Троице-Сергиеву Лавру".

В 1860 году строительство дороги началось из Сергиева Посада в сторону Москвы. Более 6 тысяч рабочих принимали участие в прокладке путей.

Первая железная дорога в Ярославле была построена в 1870 году, соединив [Сергиев Посад](#) с [Ярославлем](#). Движение было открыто 18 февраля 1870 года. Главным вокзалом на то время был вокзал, известный сейчас под названием [Ярославль-Московский \(рисунок 1\)](#). 19 февраля на вокзал прибыл первый поезд.



Рисунок 1- Вокзал в г. Ярославле, в настоящее время называется [Ярославль-Московский](#)

В 1898 году была построена станция Всполье – одноэтажное здание, позже приспособленное под здание дежурного. Название станция получила от исторического названия местности Всполье, где была построена. После постройки железнодорожного моста через реку Волгу более старый вокзал Ярославль-Московский оказался не на основных путях транспортировки железнодорожных грузов через Ярославль. Поэтому станция Всполье постепенно возросла до главного вокзала Ярославля.

Главной достопримечательностью площади на данный момент является памятник Савве Мамонтову – известнейшему русскому промышленнику и меценату. Именно он настоял на том, что строительство железной дороги от Ярославля в северные края – оправданно и необходимо.

Но возникла проблема: реку пересекали на паромовых, баржах, санях или просто лодках. Во время ледостава осенью и ледохода весной переправа не работала. Расходы на дорогу от станции до пристаней на правом берегу и переправу были очень серьезными, так же тратилось много времени на поездку таким маршрутом. Ожидание поезда доходило до нескольких часов. В связи с этим было принято решение строить мост.

Ярославский мост стал первым железнодорожным мостом на Волге (рисунок 2). По проекту Станислава Ольшевского строительство велось более двух с половиной лет, с учетом передового опыта российского и зарубежного мостостроения. Торжественное открытие моста состоялось 21 февраля 1913 года, в день празднования 300-летия царствования Дома Романовых. В мае того же года ему было присвоено наименование «Мост императора Николая II».



Рисунок 2- Железнодорожный мост через р. Волга.

В июле 1918 года во время мятежа белогвардейцы захватили мост и попытались его взорвать, но не успели, мост остался цел. В годы Великой Отечественной войны мост имел чрезвычайно важное стратегическое значение: через него на фронт двигались составы с войсками и боевой техникой. Немецкие самолеты не раз пытались взорвать его, но, благодаря охране специального авиационного полка и зенитной батареи, этого не произошло. В 1970-1972 годах была возведена вторая часть моста, до этого однопутного. В 2003 – 2005 годах дореволюционные полукруглые фермы были демонтированы и заменены на новые, трапециевидной формы.

На данный момент развернутая длина северной железной дороги – более 8,5 тысяч километров, половина которых эксплуатируется в чрезвычайно суровых климатических условиях Крайнего Севера, а некоторые участки – в условиях вечной мерзлоты. Сама дорога разделена на 5 регионов – Ярославский, Вологодский, Архангельский, Сольвычегодский и Сосногорский.

Северная магистраль проходит по территории Ярославской, Вологодской, Костромской, Ивановской, Владимирской, Архангельской, Кировской, Тверской областей, Республики Коми, Ямало-Ненецкого автономного округа (рисунок 3).



Рисунок 3-Схема Северной железной дороги

В 1952 году построено здание вокзала Всполье. А 5 августа 1958 года станция переименована в Ярославль-Главный. По объему пассажирских перевозок, переработки багажа, а так же имеющемуся пассажирскому обустройству станция отнесена к категории внеклассных. Единовременная вместимость вокзала: 1500 пассажиров дальнего следования и местного сообщения и 300 пассажиров пригородного сообщения.

В 1977 году построено здание билетных касс и подземный переход. В июле 2010 — мае 2011 годов проведена реконструкция платформы № 2. На месте существовавшей низкой возведена крытая высокая платформа. По сравнению с имеющимися высокими платформами № 1 и № 3, платформа № 2 немного короче, и рассчитана в первую очередь на пригородное сообщение. Над большей частью платформы устроен навес с вмонтированными в него светильниками. Открытие платформы состоялось в конце мая 2011 года. В связи с тем, что на период реконструкции

платформа № 2 была выведена из эксплуатации, на период строительства на специально выделенном пути № 7 функционировала временная низкая платформа № 5.

6 октября 2017 года запущен новый скорый поезд под названием «Чайка» по маршруту Ярославль – Рыбинск (рисунок 4). Расстояние между Ярославлем и Рыбинском скоростной поезд преодолевает за 1 час 15 минут.



Рисунок 4- Новый скорый поезд «Чайка»

10 октября 2018 года здание железнодорожного вокзала Ярославль-Главный 1952 года постройки включено в список выявленных объектов культурного наследия (рисунок 5).



Рисунок 5- Вокзал Ярославль Главный в г. Ярославле

Список использованных источников:

1. <https://www.kp.ru/best/yar/severnaya-zheleznaya-doroga/>
2. <https://ru.wikipedia.org/wiki/Ярославль-Главный>
3. <https://ya.ru/images/search?lr=16&text=чайка%20поезд%20рыбинск%20ярославль>
4. <https://ya.ru/images/search?lr=16&nomisspell=1&source=related-1&stypе=image&text=карта%20северной%20железной%20дороги>
5. [https://ru.wikipedia.org/wiki/Ярославль_\(станция\)](https://ru.wikipedia.org/wiki/Ярославль_(станция))
6. <https://m.ok.ru/group/52328737472720/topic/66656012102608>

ИСТОРИЯ ОТКРЫТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СООБЩЕНИЯ Г. ВОРКУТЫ

Ярославский филиал ПГУПС

Автор: Калмыков Константин Андреевич

Научный руководитель: Сухова Ольга Николаевна

Строительство железной дороги «Котлас — Воркута» началось в 1937 году и закончилось 28 декабря 1941 года, Она входила в состав Печорской Железной дороги. 14 мая 1940 года был издан приказ НКВД СССР «О строительстве Северо-Печорской железной дороги» протяженностью 465 км. Линии Печорской железной дороги были построены заключёнными ГУЛАГа в основном в годы Второй мировой войны (рисунок 1). Сотни тысяч «врагов народа» были отправлены «на перековку» в тайгу и тундру, чтобы ценой своих жизней построить здесь города и поднять промышленность Страны Советов на новую высоту.



Рисунок 1- Строительство железной дороги «Котлас-Воркута»

В развитии железной дороги «Котлас — Воркута» особую роль сыграла ВУЖД — Воркутинская узкоколейная железная дорога, проложенная от реки Усы (пристань Воркута-Вом (Усть-Воркута) до Рудника (шахта № 8) протяжением в 64 км (по другим сведениям – 72 км).

На одной из необычных выставок Воркуты (открылась 4 августа в Краеведческом музее Воркутинского музейно-выставочного центра). представлен уникальный документ из фондовой коллекции музея – "1 отделение ВПЛ. Производственный отчет за 1939 год". Отчет раскрывает деятельность ВПЛ (ВоркутПечЛага) во всех аспектах: подробно, в мельчайших деталях описывает производственные процессы и погодные условия, технические и технологические особенности работы ВЖД. Производственный отчет дает огромный объем информации, причем, фактической и подлинной.

Для историков это более важный документ, чем воспоминания очевидцев, которые всегда эмоционально окрашены. Воспоминания, как правило, написаны спустя много лет после событий, когда время уже внесло свои коррективы и вместо деталей в памяти остаются впечатления и субъективные оценки. А производственный отчет составлен, что называется, по фактическому материалу, в реальном времени.

В начале строительства бассейна с 1931 года транспортировка оборудования, технических и продовольственных грузов осуществлялась морским путем от Архангельска до Нарьян-Мара, затем по рекам Печоре и Усе до устья реки Воркуты, где была организована база, из которой грузы на лодках лошаадьми по реке Воркуте доставлялись на Рудник, а зимой — санным путем по этой же реке. Ежедневно в любую погоду на Рудник прибывал транспорт из 22 саней. Таким путем были перевезены крепление для двух наклонных стволов по 280 метров, здание механических мастерских, жилой дом, оборудование и другие необходимые грузы.

За несколько летних месяцев в невероятно трудных условиях была проложена по безлесной тундре узкоколейная железная дорога. Объем земляных работ составил более 500 тысяч кубометров.

Первый рабочий поезд из Воркуты-Вом на Рудник прошел 4 августа 1934 года.

Узкоколейка эксплуатировалась в основном в летние месяцы. Из-за тяжелых условий эксплуатации, нехватки подвижного состава дорога не выполняла общий план перевозок. Но это был единственный путь, по которому вывозился воркутинский уголь и доставлялись на Рудник

(Воркута) продовольствие, оборудование и материалы. ВУЖД была первой в мире ж/д, построенной за Полярным кругом в условиях вечной мерзлоты.

После введения в строй Северо-Печорской железной дороги на участке Кожва-Воркута (1941) значение ВУЖД начинает снижаться. В 1942 году ее эксплуатация была прекращена. В 1943-1947 гг. дорога была разобрана.

Труд заключенных использовали для строительства железной дороги Котлас-Воркута, увеличения пропускной способности Печорской железнодорожной магистрали на участках Кожва-Воркута, Воркута-Хальмер-Ю, Хановой-Шахта № 7, строительства первых 40 километров железной дороги на участке станция Чум-порт на мысе Каменный. Кроме того, узники лагеря строили верфь в районе Печоры, судостроительный завод и причалы, угольные склады, жилье, в том числе в Нарьян-Маре. Были заняты на производстве извести на Джинтуйском заводе, производстве кирпича, на лесозаготовках, обслуживании авторемонтного завода и сельскохозяйственных работах.

Главной проблемой ГУЛАГа в начале войны был массовый голод из-за сокращения норм питания, резкого ухудшения его качества, частых перебоев в снабжении хлебом (рисунок 2). Все производственные программы лагерей и колоний оказались под угрозой срыва — заключенные стремительно теряли трудоспособность, ежедневно в ГУЛАГе от истощения умирали сотни человек. Критической была ситуация и в Севпечлаге. Севпечлаг перестал существовать в 1950 году после объединения с Севжелдорлагом. Максимальная численность содержащихся здесь заключенных была зафиксирована в 1942 году и составила 102 354 человека. А всего за 1940–1950 годы существования лагеря через него прошло 320 503 заключенных. Умерло из-за голода, болезней и тяжелых условий — 34 377 человек.

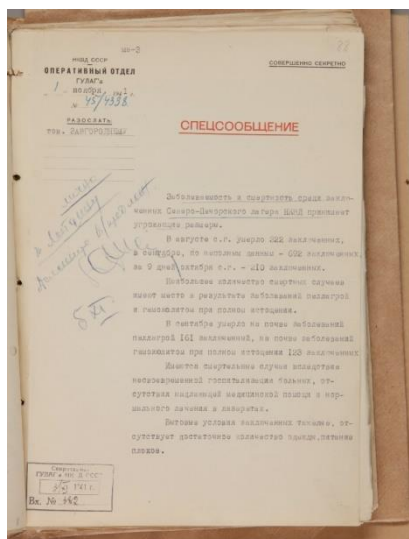


Рисунок 2- Спецсообщение

В 1947 году железнодорожная линия Котлас — Кожва — Воркута была сдана в постоянную эксплуатацию.

К идее возвести в Воркуте пассажирский вокзал вернулись только в послевоенный период. Однако к этому моменту железнодорожный полигон в районе города уже сформировался, да и оставались задачи по отгрузке угля со станции. Поэтому пассажирскую станцию и инфраструктуру пришлось встраивать в существующий железнодорожный комплекс, который продолжал ориентироваться на грузовые перевозки. Новое паровозное депо вынуждены были строить на болоте, которое пришлось осушить, а на месте нынешнего вокзала Воркуты было озеро.

Строительство вокзала началось в 1953 году, но только через два года он открыл двери для пассажиров (рисунок 3). На вокзале был удобный зал ожидания, билетная и багажная кассы, камера хранения, справочное бюро, а также комната отдыха и комната матери и ребенка. Вокзал Воркуты, открытый в 1955 году, был выстроен основательно, так что первый частичный ремонт ему потребовался лишь в начале нулевых.



Рисунок 3- Железнодорожный вокзал г. Воркута

В годы Великой Отечественной войны воркутинские шахтеры выступили с почином: они перевыполняли план по добыче угля, затем выкупали сверхплановый уголь у государства по себестоимости и отправляли его в дар жителям Ленинграда, к которому был пробит коридор вдоль южного берега Ладожского озера.

Первый эшелон с таким «подарочным» углем 29 июня 1944 года привел в Ленинград машинист депо станции Воркута Дьяченко. В 1980 году был установлен памятник об этом историческом событии. Паровоз типа Эм 720-24, машинистом которого был Дьяченко, установили на подъездных путях станции (рисунок 4). Этот локомотив ныне признан памятником истории и объектом культурного наследия регионального значения.



Рисунок 4- Паровоз типа Эм 720-24

Список использованных источников

1. <https://nbrkomi-ru.turbopages.org/nbrkomi.ru/s/str/id/35/1200>
2. https://ru.wikipedia.org/wiki/Печорская_железная_дорога
3. <https://dzen.ru/a/YJ03LLPmzw1ERvHU>
4. <https://историческийбагаж.рф/post/istoricheskaya-spravka-o-jeleznodorojnoy-stancii-vorkuty-1862>
5. <https://komiinform.ru/news/269014>
6. <https://www.vorkuta-cbs.ru/vorkutinskie-syuzhety/pervaya-zheleznaya-doroga-respubliki>

ИСТОРИЯ ОТКРЫТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СООБЩЕНИЯ ЯРОСЛАВСКОЙ ОБЛАСТИ

Ярославский филиал ПГУПС

Автор: Белова Татьяна Александровна
Научный руководитель: Тиханова Елена Ивановна

История открытия железнодорожного сообщения Ярославской области – это важная веха в развитии как самого региона, так и всей России в целом. Железные дороги сыграли исключительную роль в экономическом, социальном и культурном развитии, повлияли на жизнь и быт местного населения.

Первая половина XIX века была отмечена бурным развитием промышленности и торговли в России. С увеличением объемов производства возникла необходимость в эффективных транспортных путях. К тому времени существовали уже несколько железных дорог, которые связывали ключевые экономические центры, и это создало предпосылки для строительства новых линий. Важным фактором также было географическое положение Ярославской области, которая находилась на пересечении нескольких важных торговых путей.

Разработка первых проектов железных дорог началась в 1836 году, когда внимание властей привлекли возможности, которые открывались с приходом нового вида транспорта. Однако, реальное строительство железнодорожных линий не началось до 1850-х годов.

Первая железнодорожная линия, затронувшая Ярославскую область, была частью дороги, соединяющей Санкт-Петербург и Москву. Строительство этой линии началось в 1851 году, и было завершено в 1862 году. Путь, который проходил через Ярославль, стал важной артерией для движения грузов и пассажиров между северной и центральной Россией.

Строительство линии Санкт-Петербург – Москва открыло новые возможности для Ярославля. Этот город стал важным железнодорожным узлом, что положительно сказалось на его экономическом развитии. Ярославская железная дорога не только связала город с крупнейшими городами страны, но и обеспечила доступ к важным товарным рынкам, что способствовало развитию местной экономики.

К концу XIX века с открытием новых железнодорожных веток Ярославская область начала переживать значительные экономические изменения. Железная дорога стала критически важной для местного производства. Прежде всего, это касалось сельского хозяйства, которое стало более доступным для сбыта в других регионах. Создание новых транспортных узлов открыло возможности для реализации продуктов в столице и других городах. 29 мая 1859 года император Александр II утвердил Устав Общества Московско-Ярославской железной дороги. Общество, состоящее из шести учредителей, главным из которых был Иван Федорович Мамонтов, было организовано почти за год до этого – 27 июня 1858 года. Общество осуществило строительство линии от Москвы до Сергиева Посада, которая была введена в эксплуатацию в августе 1862 года.

Параллельно с этим начался значительный рост численности населения. Рабочие стали более мобильными: иметь возможность добраться до места работы на поезде, стало гораздо легче. В результате этого Ярославль стал привлекать множество рабочих рук, что также обусловило значительное увеличение населения. Развитие промышленности требовало рабочей силы, и железные дороги сыграли здесь ключевую роль.

Железнодорожное сообщение способствовало и культурным изменениям. Упрощение доступа к образованию, медицинским учреждениям и развлечениям оказывало положительное влияние на уровень жизни горожан. Ярославский театр, художественная галерея и другие культурные учреждения стали более доступными для жителей области, что способствовало общему культурному обогащению.

С 1870-х годов началось активное строительство новых железнодорожных веток в Ярославской области. В это время было построено несколько линий, соединяющих Ярославль с другими районами, такими как Кострома, Вологда и Иваново. В 1870 году открывается сквозное железнодорожное движение от Москвы до Ярославля: Обществом Московско-Ярославской железной дороги введен в эксплуатацию участок Сергиево - Ярославль. 1 января 1871 года в общем перечне железных дорог России появляется Московско-Ярославская железная дорога. В июне того же года с введением в эксплуатацию участка Рыбинск – Бологое начинает существовать Рыбинско – Бологовская железная дорога. В 1871 году начинается строительство железнодорожных путей к Вологде. С введением в строй железнодорожных участков Урочь – Филино и Филино – Данилов Московско-Ярославская железная дорога переименована (в 1873 году) в Московско-Ярославо-Вологодскую железную дорогу. Эти линии создали широкую сеть, что способствовало еще большему развитию региональной экономики.

Так, в 1893 году была открыта линия Ярославль – Кострома, что улучшило связи между двумя регионами. В дальнейшем стали строиться и электрические железные дороги, что значительно ускорило перемещение. Ярославская область активно вкладывала средства в развитие железнодорожной инфраструктуры, что приносило свои плоды.

Железные дороги не только способствовали экономическому росту, но и играли большую роль в культурной жизни региона. Ярославская область стала доступнее для путешественников. Туризм начал развиваться, и река Волга стала привлекательной для дачников и туристов. Кроме того, Ярославль стал платформой для проведения культурных мероприятий – спектакли, выставки, гастроли театров, выставочные проекты стали регулярными явлениями.

С приходом железных дорог к Ярославскому краю пришли новые культурные течения. Различные течения искусства, литературы, музыки оказывали влияние на местных жителей и способствовали общему развитию культуры. Это способствовало укреплению идентичности региона как культурного центра.

С началом XX века железнодорожная сеть продолжала развиваться, но также сталкивалась с новыми вызовами. Гражданская война и последовавшая за ней экономическая нестабильность сильно отразились на состоянии железнодорожного транспорта. Тем не менее, после завершения войны началась активная реконструкция и модернизация железнодорожной сети. В течение 1920-х и 1930-х годов были заложены основы для дальнейшего развития.

Во время Второй мировой войны железная дорога стала одним из важнейших факторов для перемещения войск и грузов. Это время осложнило транспортные связи, но также показало значимость железнодорожного сообщения для обеспечения страны.

После войны начался период активной реконструкции и модернизации железных дорог, что позднее дало возможность для значительного увеличения объема пассажирских и грузовых перевозок.

С начала XXI века Ярославская область продолжает активно развивать свою железнодорожную инфраструктуру. Модернизация подвижного состава, улучшение качества обслуживания пассажиров, внедрение новых технологий – все это стало частью программы обновления. В рамках этой модернизации федеральные власти внедряют современные стандарты безопасности и комфорта.

С 2010-х годов, особое внимание стало уделяться высокоскоростным железным дорогам. Проектирование и реализация высокоскоростного сообщения между крупными городами, включая Ярославль, стали актуальными задачами для региона. Это позволит значительно сократить время в пути и улучшить связи между регионами.

Кроме того, активно ведутся работы по экологической модернизации железнодорожного транспорта. Внедрение новых технологий и сокращение эмиссии углерода становятся важными приоритетами в развитии железнодорожных перевозок.

Железнодорожное сообщение продолжает оказывать значительное влияние на экономику и социальное развитие Ярославской области. Оно сегодня является важным элементом транспортной инфраструктуры, связывающей область с другими регионами и обеспечивая комфортное передвижение для местных жителей. Улучшение транспортной сети, расширение связей с соседними регионами создает условия для роста инвестиций и развития бизнеса.

Ключевым направлением дальнейшего развития остается интеграция железнодорожного сообщения с другими видами транспорта – автомобильными, водными и воздушными путями. Эта комплексная подход обеспечит более эффективное перемещение и повысит уровень комфорта для пассажиров.

Железнодорожное сообщение Ярославской области – это не только исторический аспект, но и важный ресурс для социально-экономического развития региона. Оно соединяет людей, культуры и позволяет максимально эффективно использовать природные и человеческие ресурсы. Открытие железных дорог стало катализатором для различных изменений и продолжает оставаться актуальным на современном этапе, обеспечивая надежные и быстрые связи для жителей Ярославской области и гостей региона.

Список использованных источников

1. История СЖД. Северная ЖД <https://szd.rzd.ru/ru/5000> (дата обращения 22.11.2024)
2. Транспорт. История и современность <https://demetra.yar.ru/index.php/tematicheskij-ukazatel/transport/1934-transport> (дата обращения 22.11.2024)

ДОСТОПРИМЕЧАТЕЛЬНОСТИ ГОРОДА ЯРОСЛАВЛЬ

Ярославский филиал ПГУПС

Автор: Бородкина Александра Ташитовна
Научный руководитель: Тиханова Елена Ивановна

Если вы когда-нибудь приедете на Ярославскую детскую железную дорогу и решите прокатиться в вагоне, вам обязательно расскажут историю Ярославской детской дороги. «Уважаемые пассажиры минуточку внимания! Нашу детскую железную дорогу принято называть трижды рождённой». История ДЖД начинается 9 мая 1946 года, спустя год после окончания Великой Отечественной Войны. Детская железная дорога тогда располагалась на живописном левом берегу Волги. В летний период поезд перевозил детей в пионерский лагерь, но в 1953 году из-за заполнения Горьковского водохранилища пути детской железной дороги стало подмывать и ее пришлось закрыть. В 1958 году она была перенесена на новое место, из-за чего длина главного пути ДЖД уменьшилась примерно на полкилометра.

Для того чтобы научить юных железнодорожников различным способам организации движения поездов дорога была оборудована двумя разными системами СЦБ. Разбитый на три блок-участка перегон Родина–Волга оснастили автоблокировкой. На этом перегоне, в качестве сигнальных устройств, применялись светофоры. На перегоне Волга–Победа смонтировали электрожелезную систему и семафоры.

Детская железная дорога в Ярославле, представляет собой образовательный проект, в котором есть элементы: транспорта, науки и культуры. Владельцем дороги является Ярославское региональное отделение Российских железных дорог, что свидетельствует о высоком уровне поддержки данного проекта со стороны отрасли РЖД и государства в целом.

Дорога работает на основе полностью действующей железнодорожной линии, протяжённостью составляющую примерно 2,5 километров, и предлагает юным железнодорожникам возможность освоить курсы по управлению локомотивами, обслуживанию поездов и основам безопасности на железной дороге. Работают настоящие поезда, пересекающие под наблюдением опытных наставников, что обеспечивает высокий уровень обучения и безопасности.

Детская железная дорога предоставляет уникальную возможность для детей развивать технические навыки, командный дух и лидерские качества. Занятия включают в себя не только практическую работу на рельсах, но и теоретические лекции, экскурсии и развлекательную деятельность, что делает обучение интересным и простым для освоения.

Детская железная дорога в Ярославле не только интересное место, но и важный социальный лифт, формирующий профессиональные навыки у подрастающего поколения, вдохновляя их на дальнейшее изучение железнодорожного дела. Она продолжает оставаться важной частью культурной и образовательной жизни Ярославля, открывая детям двери в мир техники и наук.



Рисунок 1. Главное здание Детской железной дороги в городе Ярославль.

В Ярославле очень много красивых и значимых мест, связанных с железной дорогой. Одним из таких знаковых мест, по праву, считается Ярославский вокзал (Главный). Он расположен в центре Ярославля, и это один из старейших и важных железнодорожных вокзалов России, который был открыт в 1952 году. Вокзал Ярославль Главный стал архитектурным символом города и продолжает впечатлять своим внешним видом. Когда вы заходите внутрь, ощущается простор и свет – большие окна и высокие потолки создают приятную атмосферу для пассажиров.

Ярославский вокзал также играл важную роль во время исторических событий, например, во время Великой Отечественной войны, когда через него проходили поезда с солдатами и эвакуированными людьми.

Совсем недавно вокзал прошел реконструкцию, что сделало его еще более удобным для пассажиров. Были обновлены залы ожидания, установлены новейшие технические устройства и улучшены условия обслуживания. Это позволяет людям комфортнее ожидать своего поезда и наслаждаться величественной атмосферой.

Ярославский вокзал является важной отправной точкой для путешествий. Он соединяет Ярославль с другими городами, такими как Москва, Санкт-Петербург, Воронеж и другие. Благодаря этому, вокзал способствует развитию туризма.

Здание вокзала Ярославль-Главный сейчас является памятником, совсем недавно оно было включено в реестр выявленных объектов культурного наследия.



Рисунок 2. Здание вокзала Ярославль-Главный.

В 2008 году на 140-летие СЖД у вокзала был установлен памятник Савве Мамонтову. Бронзовая фигура мецената стоит на фоне карты магистрали, которую он начал строить.



Рисунок 3. Памятник Савве Морозову у здания вокзала Ярославль-Главный.

Промышленно-архитектурный облик вокзала постоянно обновляется. В связи с развитием скоростного движения здесь появляются новые платформы, хорошеет привокзальная площадь. Словом, эта достопримечательность города находится в постоянном развитии.

Современный облик города Ярославль является таковым, благодаря людям, которые трудились над его строительством, проектированием. Так, Иван Андреевич Квитко оказал существенное влияние на современный облик города Ярославль, а также, внес огромный вклад в развитие железной дороги.

Он был величайшим инженером, который сыграл ключевую роль в проектировании и строительстве Ярославской железной дороги. Начиная с 1860 года Иван Андреевич Квитко работал над разработкой эффективных схем движения поездов и оптимизации их маршрутов. Он внедрил новые технологии, такие как использование более прочных материалов для рельсов и мостов, что повысило безопасность транспортировки. Он также улучшил систему сигнализации и управления движением поездов. Благодаря его нововведениям Ярославль стал именно таким, каким мы видим его сегодня. В здании вокзала Ярославль-Главный установлена памятная доска, в честь Ивана Андреевича Квитко.

Список использованных источников:

1. Рязанцев Н. П. История Северной железной дороги (середина XIX - начало XXI вв.) [Текст] / Н. П. Рязанцев. - Ярославль: Канцлер, 2014. - 227 с.: ил. - ISBN 978-5-91730-334-5. - В надзаг.: Моск. гос. ун-т путей сообщ., Рос. открытая акад. трансп.

2. Северная железная дорога [Текст]. - Ярославль: Сев. центр науч.-техн. информ. и б-к, 2016. - 46 с. : ил. - Описано по обл. без тит. л. Ж2-17/63021

3. Детские железные дороги СССР – История и современность <https://company.rzd.ru/ru/9349/page/105554?id=2139>

4. Великие люди в РЖД https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1215086&page_print=Y

5. Ярославль-Главный: история здания, интересные факты <https://yarslavl-telegraph.ru/2023/10/04/yarslavl-glavnyj-istoriya-zdaniya-interesnye-fakty>

ОТ КОННЫХ ПОВОЗОК ДО ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ: ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ СООБЩЕНИЕ ЯРОСЛАВСКОЙ ОБЛАСТИ

Ярославский филиал ПГУПС

Автор: Щетинина Ирина Анатольевна

Ярославская область, с её богатой историей и выгодным географическим положением, всегда играла важную роль в экономической и культурной жизни России. Но развитие железнодорожного сообщения в регионе шло не так быстро, как в других областях. До середины XIX века единственным способом передвижения по Ярославской земле оставались конные повозки и речные суда.

Первый шаг к железнодорожному сообщению был сделан в 1851 году, когда была построена Нижегородская железная дорога (ныне Горьковская). Она прошла по южной границе Ярославской области, открывая путь к новым торговым возможностям, но оставив саму область вне зоны прямого железнодорожного сообщения.

В 1862 году произошло знаменательное событие - открытие линии Санкт-Петербург - Москва. Она пролегла через Ярославль, став первой железной дорогой, проходящей по территории области. Это событие ознаменовало начало новой эры в истории Ярославской области, открывая множество возможностей.

Железная дорога стала катализатором развития промышленности в Ярославле, а также других отраслей в регионе. Поездка из Ярославля в Москву стала занимать всего 8 часов, что значительно сократило время в пути и повысило транспортную доступность региона. Новые возможности, открывшиеся благодаря железной дороге, привлекли в область новых предпринимателей и инвесторов.

Однако, развитие железнодорожной сети в Ярославской области не ограничилось только одной линией. В последующие годы были открыты линии Ярославль - Архангельск (1897), Ярославль - Рыбинск (1870), Ярославль - Кострома (1870), Ярославль - Данилов (1870), Ярославль - Ростов (1870) и другие. Эти линии связали Ярославль с другими крупными городами России, способствуя развитию экономики и социальной жизни области. [1]

Строительство железной дороги сопровождалось не только позитивными изменениями. Были и отрицательные последствия:

Железная дорога частично вытеснила речной транспорт с некоторых направлений. Речные суда утратили свою монополию на перевозки, что отрицательно отразилось на жизни речных городов.

Строительство железной дороги неизбежно приводило к разрушению природных ландшафтов, что привело к некоторым экологическим проблемам.

Развитие промышленности, в свою очередь, вызывало загрязнение окружающей среды.

В 1870 году состоялось открытие железнодорожной линии Ярославль - Рыбинск — это стало важным событием для обоих городов, открыв новые горизонты развития и взаимодействия. До этого момента, связь между этими двумя городами осуществлялась в основном по воде, что ограничивало торговлю и перемещение людей. Железная дорога стала мостом между Ярославлем, как крупным промышленным центром, и Рыбинском, известным своей торговлей и речным портом.

В XI веке Россия активно развивала железнодорожную сеть, стремясь улучшить транспортные связи между разными частями империи.

В это время Ярославль уже был значимым промышленным центром, а Рыбинск - главным речным портом в Верхневолжье.

Строительство железной дороги стало логичным шагом для укрепления связи между ними, что обещало экономический рост и развитие обеих городов. Железная дорога позволила Ярославлю легче доставлять свою продукцию в Рыбинск и дальше по реке Волга.

Рыбинск стал важным перевалочным пунктом для товаров, идущих из Ярославля и других городов по Волге. Железная дорога сделала перевозку товаров быстрее и дешевле, что стимулировало рост торговли.

Дорога сделала Рыбинск более доступным для туристов, приезжающих из Ярославля и других городов. Железная дорога сблизила население Ярославля и Рыбинска, увеличив возможности для коммуникации и взаимодействия.

Открытие железнодорожной линии Ярославль - Рыбинск стало символом нового этапа в развитии обоих городов. Она сблизила их экономически и социально, открыв новые возможности для развития и процветания.

Современная железнодорожная линия Ярославль - Рыбинск продолжает играть важную роль в жизни обоих городов. Она обеспечивает быстрое и удобное сообщение между ними, способствуя развитию экономики и социальной жизни.

В настоящее время между Ярославлем и Рыбинском курсирует пригородный экспресс «Чайка». Билеты пассажиры могут приобретать в поезде у проводника без дополнительного сбора или через мобильное приложение «Пригород». Стоимость проезда - 200 рублей.

Поезд-экспресс «Чайка» доставит пассажиров из Ярославля в Рыбинск и обратно быстрее, чем обычные пригородные поезда. В действующем графике движения общее время в пути пригородных поездов от Ярославля-Главного до Рыбинска Пассажирского составляет от 1 часа 56 минут до 2 часов 21 минуты в зависимости от количества и продолжительности стоянок для посадки/высадки пассажиров.

Название нового маршрута продолжает традицию ОАО «РЖД»: по железным дорогам страны курсируют поезда «Сапсан», «Ласточка», «Стриж». Поезд между двумя городами на реке Волге - Ярославлем и Рыбинском - получил имя «Чайка». Запуск нового маршрута осуществлен в сотрудничестве с Администрацией Ярославской области в рамках реализации стратегии социально-экономического развития региона «10 точек роста». [2]

Также активно развивается пассажирское сообщение со столицей нашей Родины. В настоящее время между Ярославлем и Москвой следует современный скорый дневной фирменный поезд № 101/102, которому присвоено имя почетного железнодорожника - Виталия Пределыбайлова, который возглавлял Северную магистраль почти 20 лет.

Этот человек внёс огромный вклад в развитие дороги, способствовал введению автоматизированной системы продажи билетов «Экспресс», а также электрификации протяжённых участков путей.

При нём Северная дорога достигла пика своих возможностей по объёму перевозок - они вдвое превышали нынешние. Были полностью электрифицированы Вологодское и Архангельское отделения магистрали, внедрялись новые технологии автоматики, телемеханики и управления перевозками, за что Предыбайлов был удостоен Государственной премии, а дорога награждена золотой медалью ВДНХ.

Эффективная работа СЖД под руководством Виталия Предыбайлова позволяла решать не только производственные, но и социальные вопросы: ежегодно вводилось около 100 тыс. кв. м жилья, строились новые школы, больницы, детские сады, лагеря детского отдыха.

В 2000 году Виталий Предыбайлов был избран депутатом в Госдуму РФ от Котласского округа. Работал в думском комитете по энергетике, транспорту и связи. Практический опыт железнодорожника оказался востребован в законотворчестве. Реформа отрасли давалась непросто, поправок в законодательство о транспорте было принято более полутора тысяч.

Познакомиться с биографией почётного железнодорожника и узнать о его трудовом пути пассажиры смогут из брендированных плакатов, размещённых в вагонах поезда.

Дневные поезда Ярославль - Москва являются одними из наиболее комфортабельных на маршруте. Их популярность стабильно растёт. Например, в первой половине 2023 года они перевезли на 14% больше пассажиров. [3]

Сегодня, отправляясь в путешествие из Ярославля в Москву на поезде, пассажиры могут насладиться:

- удобством: (в поездах есть комфортабельные сидения, кондиционеры, туалеты, розетки для зарядки гаджетов, а в вагонах-ресторанах можно пообедать или поужинать).

- красивыми видами: (из окон поезда открываются великолепные панорамные виды: леса, поля, реки, города и деревни).

- спокойствием и релаксацией: (поездка на поезде - это возможность отдохнуть от шума и суеты больших городов).

- доступностью: (поезд Ярославль - Москва - это доступный и удобный способ добраться из одного города в другой).

Путешествие на поезде Ярославль - Москва - это всегда незабываемый опыт. Он дает возможность отдохнуть, полюбоваться красотами России и прикоснуться к истории двух великих городов.

Современная Ярославская область располагает развитой железнодорожной сетью, связывающей регион с Москвой, Санкт-Петербургом, другими городами России. Железнодорожное сообщение, как и сто лет назад, остается одним из самых важных элементов развития Ярославской области, обеспечивая комфортные и эффективные условия для пассажирских и грузовых перевозок.

История открытия железнодорожного сообщения в Ярославской области - это история преобразований и развития, благодаря которым область за короткое время превратилась из сельскохозяйственного региона в промышленный центр, а её жители получили доступ к новым возможностям и достижениям цивилизации.

Список использованных источников:

1. История железнодорожного транспорта России" - Е.А. Астафьева, В.И. Кузнецов, А.С. Логинов (издательство: "Транспорт", 1999 г.)

2. <https://sevppk.ru/news/vzaimodeystvie-s-organami-vlasti/ekspress-chayka/>

3. <https://gudok.ru/news/?ID=1643864>

ОТ ТЕХНИКУМА ДО ВУЗА

Ярославский филиал ПГУПС

Автор: Базанков Павел Андреевич

Научный руководитель: Ярунина Ольга Алексеевна

Создание (1971-1980 г.):

29 июня 1971 года Министерство путей сообщения обратилось в министерство высшего и среднего специального образования СССР с просьбой открыть в 1971 году в городе Ярославле

техникум железнодорожного транспорта с дневным и заочным отдельным по трём родственным специальностям: «Автоматика и телемеханика на железнодорожном транспорте», «Проводная связь», «Эксплуатация железных дорог». 15 июля 1971 года и среднего специального образования СССР рассмотрел ходатайство согласие на открытие в 1971 году в городе Ярославле техникум железнодорожного транспорта с подготовкой в нём техников по специальностям:

1608 «эксплуатации железных дорог»;

1607 «автоматика телемеханика на железнодорожном транспорте»;

0707 «проводная связь».

Таким образом, приказ №1 по ярославскому техникуму железнодорожного транспорта от 5 августа 1971 года техникум железнодорожного транспорта гласил:

1. В соответствии с приказом министерства путей сообщения от 28 июля 1971 года №Е-19988 и приказом Северной железной дороги от 5 августа 1971 года №260785 в городе Ярославле открыт Ярославский техникум железнодорожного транспорта считать 5 августа 1971 года.

2. Датой открытия Ярославского техникума железнодорожного транспорта считать 5 августа 1971 года.

3. Считать тебе приступивший к исполнению обязанностей заместителя директора техникума по учебной работе Матохину Е.И. с 5 августа 1971 года. В 1960 году был образован У КП ВТЖТ - по заочной форме обучения, который размещался в здании в Ярославской дорожно-технической школы на улице Чехова. На базе этого У КП в 1971 году и был открыт Ярославский техникум железнодорожного транспорта с заочной и очной формой обучения. Приказом №3 от 1 сентября 1971 года директором техникума был назначен Прудников Николай Никифорович, ветеран Великой Отечественной войны, опытный руководитель, за плечами которого 46 лет трудового стажа на Северной железной дороге. Он возглавлял техникум с 1971 по 1982 год.

В августе 1973 года рядом с техникумом поднялось 9-ти этажное здание общежития на 452 места. Это современное строение типовой секционной планировке с благоустроенными 2-х и 3-х местными комнатами создаёт комфортные условия проживания студентам из Ярославской, Ивановской, Архангельской областей, республики Коми и других регионов страны. В 1976 году был построен спортивный корпус. У преподавателей появилась возможность проводить занятия в просторном спортивном зале, а у студентов-посещать спортивные секции.

Становление (1980-1990 гг.):

Техникум развивается, современные технические средства обучения, оснащаются лаборатории специальных и обще – профессиональных дисциплин. Большая заслуга в этом принадлежала Захарову Владимиру Николаевичу, который с 1982 по 1984 гг. возглавлял техникум. Лабораторию «Автоматическая блокировка» оборудовал Волинский Геннадий Михайлович – преподаватель спецдисциплин в ЯТЖТ с 1975 года, он же заведующий лабораторией «Системы интегрального регулирования движения поездов» с 1991 года. Стаж работы ЯТЖТ 25 лет.

В 1983 году в техникуме открывается специальность «Бухгалтерский учёт». Первый выпуск студентов состоялся в 1985 году – 31 человек, из них 7 получили дипломы с отличием. В 1984 – 1991 годы техникумом руководит Мышкин Олег Сергеевич, посвятивший всю свою жизнь обучению и воспитанию молодёжи. Стаж работы в ЯТЖТ 17 лет.

Совершенствование (1990-2000 гг.):

В 1991 году техникум отмечает свой 20-летний рубеж. В 1996 году создаётся отделение «Путь и путевое хозяйство». Первыми преподавателями отделения были: Гретер Г.К., Смирнов В.М., Зеленская Л.И., которая была утверждена заведующий отделением. При непосредственном участии заместителя директора по учебно-производственной работе Крамского В.В. и преподавателя специальных дисциплин Гретера Г.К. в техникуме был создан учебный полигон для практических занятий по железнодорожному пути, связи, СЦБ, ДК. Современным оборудованием оснащаются лаборатории систем телефонной коммуникации и технической диагностики. [2]

С 1 августа 1991 года на должность директора ЯТЖТ назначается заместитель директора по учебно-воспитательной работе Костин Вячеслав Вениаминович. Костин В.В.- выпускник ЛИИЖТа, он прошёл путь от преподавателя спецдисциплин отделения «Проводная связь», заместителя директора по учебной работе до директора техникума. Отделение подготовки и повышения квалификации кадров в ноябре 1996 года. За время существования отделение обучило более 13000 работников и руководителей Северной железной дороги.

Неизменным руководителем отделения с момента создания является Тёлушкина Ольга Алексеевна.

1996 году директором ЯТЖТ назначается Налётом Вячеслав Николаевич. В период деятельности Налётова Вячеслава Николаевича было осуществлено строительство перехода между учебным корпусом и общежитием, что завершило архитектурный ансамбль техникума и улучшило условия жизни студентов и сотрудников в общежитии.

Современность:

20.03.2000 года приказом начальника северной железной дороге Петрова В.Я. На должность директора ЯТЖТ назначается Лаптева Вера Николаевна. Ее можно считать успешным менеджером управления учебным процессом. Как результат - повышение статуса техникуму в регионе.

С приходом нового директора техникум переживает период преобразований и новаторства. В учебном процессе развиваются технологии, что позволяет повысить уровень подготовки и конкурентоспособность выпускников техникума на рынке труда. Неузнаваемо преобразился внешний вид здания: обновлён фасад, студентов встречают торжественный вестибюль, яркие светлые коридоры, конференц-зал на 240 мест с мультимедийным комплексом. К 2010 году техникум готовит студентов по 13 специальностям.

Ярославский техникум железнодорожного транспорта - это современность, технически оснащённое учебное заведение. В распоряжении студентов – кабинеты и лаборатории по всем специальностям, учебный полигон, библиотека с читальным залом, спортивный комплекс, благоустроенное общежитие и столовая. В техникуме происходят крупные реорганизации. Создаются новые подразделения: отделение повышения квалификации, воспитательная служба, маркетинговый центр, методическая служба, расширяется кадровая служба. Студенческая жизнь не ограничивается только учебными занятиями, проводятся вечера, КВНы, выставки, соревнования, концерты, дискотеки, подготовкой и проведением которых занимаются студенты под чутким руководством воспитателей и педагогов.[1]

Техникум дважды становился лауреатом конкурса в номинации «100 лучших ССУЗов в России» - в 2006 и 2008 годах. Кроме того, в 2008 году техникуму вручены Диплом лауреата международной премии в области предпринимательской деятельности «Элита национальной экономики» и Почётная грамота за выдающиеся заслуги и коллективный вклад в развитие просвещения, образования и духовно-нравственного воспитания.

В 2007 году техникум был реорганизован в форме присоединения к Российскому университету транспорта - МИИТу.

В 2016г в соответствии с приказом Федерального агентства железнодорожного транспорта (РОСЖЕЛДОР) № 205 от 28 апреля 2016г. был создан филиал федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I» (ПГУПС) в г. Ярославле.

С 2018 года директором Ярославского филиала ПГУПС стал Епархин Олег Модестович. На этот момент в филиале появилось множество специальностей, например, такие как: 23.02.08 Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство, 11.02.15 Инфокоммуникационные сети и системы связи, 23.02.06 Техническая эксплуатация подвижного состава железных дорог, 27.02.03 Автоматика и телемеханика на транспорте (железнодорожном транспорте) и другие.

Ярославскому филиалу было присвоено множество наград, одни из которых представлены на рисунках 1 и 2.



Рис.1



Рис.2

Сейчас Ярославский филиал ПГУПС – это современное учебное заведение, которое предоставляет студентам качественное образование в различных областях. Здесь работают высококвалифицированные преподаватели, которые помогают студентам раскрыть потенциал и развить свои профессиональные навыки. Кроме того, филиал обладает современной инфраструктурой и удобными условиями для учёбы, что способствует комфортному обучению. Ярославский филиал ПГУПС является отличным выбором для тех, кто стремится к профессиональному росту и успешной карьере.

Список используемых источников:

1. https://priem.pgups.ru/progress_spo.php
2. https://www.pgups.ru/struct/yaroslavskiy_filial/
3. Информация музея ЯФ ПГУПС

ВСЮ ЖИЗНЬ ЛЮБИМОМУ ДЕЛУ

Калужский филиал ПГУПС

Автор: Потапов Иван Вадимович

Научный руководитель: Миллер Наталья Александровна

Жизнь – это большая школа, она, то и дело, преподносит нам уроки и посылает самых разных учителей. Мы посвящаем учебе внушительную часть жизни, и в это время нас окружают учителя, педагоги, преподаватели. «Педагог»— самый официальный и самый емкий термин в этом ряду. Калужская земля всегда славилась талантливыми педагогами, для которых обучение и воспитание подрастающего поколения было не только выбранной профессией, любимым делом, но – самоотверженным служением, осуществлением своего Призвания. Этот труд не исчерпывается только обучением, проведением уроков и прочих занятий. Он тяготеет к служению, побуждению и наставничеству, ибо способен притягивать, вести за собой, вызывать подражание и даже подводить к выбору жизненного пути.

Соколов Владимир Николаевич родился 4 апреля 1927 года в г. Калуге в семье служащих, умер 3 июня 2013 года. В 1930 году семья переехала в п. Милятино Смоленской области. В 1941 году окончил семь классов Милятинской средней школы, но дальнейшая учеба была прервана из-за оккупации территории фашистскими захватчиками 4 октября 1941 года. Семья эвакуироваться не успела. В 1943 году все население п. Милятино было угнано в Белоруссию, откуда его вывезли на принудительные работы в Германию. Владимир Николаевич оказался в концлагере в г. Штеттин. Весной 1945 года во время наступления наших войск ему с несколькими советскими военнопленными офицерами удалось сбежать из лагеря, после чего он попал в расположение 222-го отдельного стрелкового полка 70-й армии 2-го Белорусского фронта и был зачислен в роту автоматчиков в звании рядового. В боях на реке Одер был ранен, но остался в строю до Победы. В конце мая 1945 года, тяжело заболев после ранения, попал в госпиталь и был демобилизован. В 1946 году окончил восьмой класс и поступил в Калужский техникум железнодорожного транспорта на тепловозное отделение. По окончании техникума с отличием в 1950 году поступил в Московский институт инженеров железнодорожного транспорта, где учился на механическом факультете и окончил его с отличием в 1955 году. С 1 сентября 1955 по 1960 год работал преподавателем спец дисциплин в Калужском техникуме железнодорожного транспорта. В 1960 году окончил аспирантуру Центрального научно-исследовательского института Министерства путей сообщения. С 1960 по 1972 год работал заместителем директора техникума по учебной работе, с 1972 по 1996 год, в течение 24 лет, директором Калужского техникума железнодорожного транспорта. С 1996 года по 31 мая 2013 года работал методистом техникума и преподавателем дисциплины «Общий курс железных дорог». С 1957 по 1977 год Владимир Николаевич работал по совместительству руководителем предметно-методической комиссии Калужского учебно-консультационного пункта Высшей партийной школы и преподавал в Калужском государственном педагогическом институте им. К.Э. Циолковского, читал лекции в

Калужском филиале МВТУ им. Н. Э. Баумана. Владимир Николаевич активно занимался общественной работой: с 1961 года - внештатный инструктор отдела науки учебных заведений Калужского обкома КПСС, в 1965-1975 годах - руководитель методических объединений средних специальных учебных заведений Калужской области при базовом техникуме железнодорожного транспорта, в 1975-1987 годах председатель Фсовета директоров ссузов Калужской области, в 1967-1987 годах - депутат девяти созывов Калужского городского Совета народных депутатов, председатель постоянной комиссии по культуре, член Президиума Калужского областного отделения Педагогического общества РСФСР, член Центрального совета Педагогического общества РСФСР. Всю свою жизнь Владимир Николаевич посвятил подготовке и воспитанию будущих специалистов железнодорожного транспорта, развитию учебно- материальной базы техникума. За время работы руководителем техникума были построены и введены в эксплуатацию два общежития на 550 мест, учебный (северный) корпус, пристройка к учебному (восточному корпусу), лабораторный корпус для локомотивного отделения, спортивный зал, учебный (южный) корпус с мастерскими, создано и оснащено шесть компьютерных классов, столовая, оборудован стрелковый тир, создан музей техникума. В результате этой работы площадь помещений техникума была увеличена более чем в 10 раз. В. Н. Соколов проработал в Калужском техникуме железнодорожного транспорта 58 лет! Награжден многочисленными наградами: почетными грамотами, медалями, орденом «Знак Почета» (1977), знаком Минвуза СССР «За отличные успехи в среднем специальном образовании», знаком «Почетный железнодорожник». Указом Президиума Верховного Совета РСФСР от 26.10.1977 присвоено почетное звание «Заслуженный учитель школы РСФСР». Владимир Николаевич был инициатором создания музея в нашем филиале, одного из старейших учебных заведений Калуги. К идее музея Владимир Николаевич пришел в процессе длительной ежедневной, кропотливой краеведческой и исследовательской работы: исследования фондов Калужского музейного объединения и архива беседы и встречи с выпускниками и преподавателями с целью восстановления разных исторических эпох в истории техникума, ежегодная переписка. Совет учебного заведения принял решение о создании общественного музея истории учебного заведения. Торжественное открытие музея состоялось в канун празднования 125-летия учебного заведения. Со временем руководство музея Владимир Николаевич поручил своим преемникам, преподавателям и студентам последующего поколения. Сегодня научно-исследовательской и поисковой деятельностью активно занимаются добровольные поисковые группы студентов. Периодически в музее обновляется архив данных об участниках войны по переписке с бывшими студентами. В музее проводятся обзорные и тематические экскурсии для студентов техникума, выпускников и гостей техникума.

Имя Соколова Владимира Николаевича было занесено на станицы книги «Заслуженные учителя Калужской области», а главное его помнят благодарные ученики, многие из которых стали учителями.

Список используемых источников:

1. Заслуженные учителя Калужской области. 1940 — 2015 / Министерство образования и науки Калужской области, Калужский государственный институт развития образования. — Калуга Калужский государственный институт развития образования, 2017. — 442, [1] с.: портр., фот, фот цв.
2. Очерк о техникуме к 145 -летию основания.

ИСТОРИЯ И СОВРЕМЕННОСТЬ В ЖИЗНИ КАЛУЖСКОГО ФИЛИАЛА ПГУПС

Калужский филиал ПГУПС

Автор: Голубева Дарья Александровна

Научный руководитель: Миллер Наталья Александровна

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА В КАЛУГЕ. Немногим более века прошло с тех пор, как в Калуге прозвучал первый гудок паровоза, возвестивший о появлении новой транспортной магистрали. Железные дороги связали Калугу с Москвой, Рязанью, Тулой, Орлом, Курском, Сызранью и Вязьмой. И хотя отапливаемые дровами и торфом маломощные паровозики едва тянули

небольшой состав из 7–8 маленьких вагонов, новый вид транспорта был большим шагом вперед в развитии производительных сил страны. Одновременно строились дороги Московско-Рязанская, Московско-Курская, Московско-Ярославская, Московско-Смоленская, Орловская, Курско-Киевская, Московско-Смоленская, соединявшие восточный и западный участок большой Сызрано-Вяземской дороги. Она также предназначалась для перевозки кратчайшим путем сельскохозяйственной продукции с Волги к портам Балтики. Сызрано-Вяземская дорога своими линиями Калуга – Тула – Рязск – Сызрань, Калуга – Вязьма, Калуга – Сухиничи связала воедино промышленно развитые центры с сельскохозяйственными районами. С ростом сети железных дорог больше требовалось подвижного состава, рельсов, стрелочных переводов, шпал. На всех дорогах строились мастерские для проведения ремонта паровозов и вагонов. 6 ноября 1874 года в Калуге вступили в строй Главные железнодорожные мастерские (ныне — Калужский Ордена Октябрьской революции машиностроительный завод) Рязско-Вяземской железной дороги. Для эксплуатации многочисленной техники на железных дорогах все больше ощущалась потребность в специально подготовленных кадрах. В 1878 г. открывается Калужское техническое железнодорожное училище. 5 февраля 1878 года Министр путей сообщения подписал Устав Калужского технического железнодорожного училища. 31 августа 1878 г. в училище прибыли будущие учащиеся, было принято 50 человек. Срок обучения в училище был установлен в соответствии с Уставом продолжительностью 3 года, не считая обучения в подготовительном классе. Для получения аттестата об окончании училища нужно было отработать 2 года на производстве, подтвердив полученные знания и умения в практической деятельности. При наличии положительной характеристики от производства выпускнику взамен свидетельства вручался аттестат об окончании полного курса училища. Таким образом, полный курс учебы составлял 5 лет, не считая подготовительного класса. Большое внимание уделялось практическому обучению в учебных мастерских. Этой же цели предназначались и летние практики. 28 декабря 1878 г. в Петербурге открылся съезд правительственных наблюдателей, начальников и преподавателей технических железнодорожных училищ. От Калужского технического железнодорожного училища присутствовал его первый начальник М.В. Преображенский. Главной целью созванного съезда было определено «общих начал внутреннего устройства технических железнодорожных училищ и составление для них программ преподавания». Съезд счел необходимым утвердить возраст поступающих в училища (14–18 лет), сделав это правило единым для всех училищ. Выпускник по окончании училища имел возможность занимать любую должность, в том числе и машиниста, для которого при назначении на должность требовался возраст не менее 18 лет. Училищам было рекомендовано устраивать свои общежития, где можно было обеспечить надлежащий надзор за учениками. Хорошая теоретическая и практическая подготовка стала возможной благодаря наличию прочной учебно-материальной базы. Средства училища составляли 10 000 рублей в год, перечислявшихся ему управлением Рязско-Вяземской. Этот порядок отчисления 15-рублевых поверстных сборов с каждой версты путей железной дороги был общий для всех технических железнодорожных училищ. Кроме этих средств, бюджет училища составляли плата учащихся за обучение и добровольные пожертвования частных лиц и организаций. Руководство училища и управление дороги принимали меры к созданию для училища собственной материальной базы. В 1879 г. училище приобрело принадлежавшие военной части здания в Черновском переулке (теперь — ул. Вилонова), состоящие из служебного помещения, казарм и конюшни. В течение трех лет велись работы по их реконструкции. В центральной части комплекса зданий после их реконструкции разместились учебные кабинеты и лаборатории. 1 сентября 1885 г. учебные занятия начались в собственном здании училища. Значительно переделанные в последующие годы они существуют и сейчас в общем комплексе учебных зданий техникума. 30 мая 1881 г. состоялся первый торжественный выпуск воспитанников (рис. 6), училище окончили из 31 зачисленных в 1878 г. в первый класс только 11 человек. 10 выпускников были направлены на Рязско-Вяземскую железную дорогу на работу по службе тяги и 1 выпускник в путевое хозяйство. По ходатайству местных властей в 1880 г. при училище открыты «воскресные классы» для рабочих главных железнодорожных мастерских и частных мастеров, заниматься в них изъявили желание 40 человек. В 1884 г. Министерство путей сообщения приняло решение о закрытии Козловского технического железнодорожного училища (г. Мичуринск) и слиянии его с Калужским. 39 учеников этого училища были переведены для продолжения учебы в Калугу, а управлению Рязско-Козловской железной дороги Министерство путей сообщения дало указание производить выплату Калужскому училищу установленного для всех дорог 15-рублевого поверстного сбора. Это улучшило финансовое состояние Калужского технического училища и позволило ему заняться укреплением своей учебно-материальной базы.

После реконструкции купленных зданий в августе 1884 г. открыто общежитие, в котором поселилось 72 ученика. В декабре 1889 г. в помещении Императорского русского технического общества (Петербург) открылась выставка работ. Калужское училище отправило на нее коллекцию материалов для устройства телеграфных линий и станций; прибор автоматической классной сигнализации; модель чертежного стола; чертежи по слесарным работам и отдельные работы по черчению, механике; изделия, изготовленные в ходе учебного процесса в мастерских. Представленные училищем экспонаты получили высокую оценку. Это позволило педагогическому совету принять решение о дальнейшем улучшении обучения в мастерских. Хорошая работа училища была отмечена учебным отделом Министерства путей сообщения. Серьезное политическое влияние на учащихся, некоторую часть преподавателей и на начальника училища оказали первые зачинатели социал-демократического движения в Калужской губернии. Среди активистов социал-демократических групп в Калужском техническом железнодорожном училище был Н.Е. Вилонов, окончивший училище в 1901 г. Впоследствии он стал профессиональным революционером.

ПЕРВАЯ МИРОВАЯ ВОЙНА В ИСТОРИИ УЧИЛИЩА 19 июля (1 августа) 1914 года началась Первая мировая война. В центральные губернии хлынул поток беженцев из западных губерний России. Потянулись эшелоны с ранеными. В помещениях училища разместился военный лазарет для раненых фронтовиков. Пришлось отдать часть кабинетов для размещения солдат и медицинского персонала. Но учебные занятия продолжались. В начале 1917 года наступил новый подъем революционного движения в стране. После революции технические железнодорожные училища были преобразованы в техникумы. Произведена специализация техникумов железнодорожного транспорта, Калужскому техникуму поручена подготовка техников по специальности «Паровозное хозяйство». В 1920 г. техникум отнесен к числу «ударных учебных заведений» по подготовке кадров. Работа советских железных дорог в первые годы после окончания гражданской войны и интервенции выявила необходимость в специалистах с более широкой профессиональной подготовкой по тяговой специальности. В связи с этим в 1923 г. техникум преобразуется в профшколу механической специальности. Срок обучения был оставлен прежним, но увеличено количество часов на производственную практику на железных дорогах. Учебно-материальная база техникума соответствовала требованиям учебных планов и программ, она была даже более обширной и особенно по практическому обучению в мастерских, которые имели хорошо оснащенные механический, слесарный, столярный и кузнечный цехи.

РОЛЬ К.Э. ЦИОЛКОВСКОГО В 1923–1925 годах в механических и столярных мастерских техникума вместе с преподавателями и студентами регулярно работал К.Э. Циолковский, изготавливая нужные ему детали и приспособления к модели цельнометаллического дирижабля. В дальнейшем группа студентов училища построила по его расчетам планер. А через 20 лет в Калуге начались работы по постройке сконструированного К.Э. Циолковским дирижабля. История развития авиационного спорта в Калуге связана с именем К.Э. Циолковского. Ученый интересовался работой первого кружка планеристов, организованного в 1924 г. при Калужском отделении общества друзей воздушного флота. К ученому приходили за советами по расчетам и конструкции планера «ИТ-4», который начали строить в техникуме в 1929 г. Учащиеся назвали свой планер «Октябрь». После его постройки начались полеты. Количество учащихся техникума, желающих заниматься авиационным спортом, быстро росло. Кружок уже не мог принять всех желающих тем более, что заниматься в нем хотели многие юноши и девушки из других учебных заведений, предприятий и организаций города. Вскоре кружок был преобразован в первую городскую школу летчиков-планеристов, а затем на ее базе в Калуге был создан Калужский городской аэроклуб имени К.Э. Циолковского. С 1930 г. меняется специализация Калужского техникума железнодорожного транспорта. Ему поручается подготовка техников по специальности «Автомоторный подвижной состав». На должность директора техникума назначается В.Д. Старшинов, рабочий-выдвиженец. В этом же году при техникуме открылся Учебноопорный пункт всесоюзного заочного института железнодорожного транспорта, где приступили к учебе многие руководящие работники Управления западных железных дорог. Продолжающаяся реконструкция железнодорожного транспорта определяла новые направления в подготовке специалистов. В 1933 г. на должность начальника техникума назначается А.Д. Тимарев, проработавший здесь 6 лет. В 1937 г. техникуму поручается начать подготовку техников по специальностям «Вагонное хозяйство» и «Движение и грузовая работа» для обеспечения нужд Московско-Киевской железной дороги. Открытие этих специальностей потребовало создания для них новой учебно-материальной базы. Техникум приобретал все большую популярность. Из воспитанников техникума выросли и сформировались крупные хозяйственные и общественные деятели. Многие воспитанники

техникума удостоены высоких правительственных наград, званий лауреатов государственных премий. Калужане в этот период часто видят учащихся техникума, отправляющихся в сопровождении духового оркестра в военизированные походы. В противогазах, с винтовками они уходили за Оку и там под руководством военного руководителя техникума Е.И. Шалыгина проводили учения. В походах одновременно участвовало до половины всего состава учащихся. Хорошая военная подготовка учащихся много раз отмечалась работниками военного комиссариата. В 1939 году на должность начальника техникума назначается В.Г. Середа. Обстановка в мире все больше осложнялась. Началась война с белофиннами. В помещения техникума переместилась I образцовая средняя школа г. Калуги, в связи с открытием в ее помещениях госпиталя для раненых на фронте красноармейцев. В техникуме шла подготовка к первому выпуску техников вагонного хозяйства и движенцев.

ВЕЛИКАЯ ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ВОЙНА В ИСТОРИИ ТЕХНИКУМА Вероломное нападение фашистской Германии прервало мирную жизнь, нарушило размеренный ход учебного процесса. Готовились отправиться в армию и выпускники 1941 года. Ускоренно завершался учебный год. 26 июня эшелон с 2500 юношей и девушек Калуги отправился на один из участков Западного фронта для строительства укреплений 3-й линии обороны на подступах к Москве. 10–11 октября 1941 г. техникум по указанию Наркомата путей сообщения грузил свое имущество в вагоны и в составе эшелона эвакуировался на восток. Техникум разместили на станции Ивовая Томской железной дороги (около Новосибирска) в приспособленных помещениях. Так, продолжился учебный процесс. 30 декабря части 50-й армии освободили г. Калугу. В марте в Калугу возвратился из Инской заместитель начальника техникума по учебной работе Г.П. Гниткин и развернул в Калуге работы по восстановлению разрушенного хозяйства техникума. Уже в апреле 1942 г. в наскоро подготовленных помещениях начались занятия с частью контингента учащихся, не успевших эвакуироваться и оставшихся в оккупированной Калуге. Это были тяжелые дни. Летом 1942 г. все учащиеся работали на заготовке топлива для городской электростанции (93 т угля вывезли с шахты на санках), строительстве оборонительных сооружений в районе Калуги (огневые точки), работали в госпиталях, на заводе КЭУЗ, Калужском железнодорожном узле. В 1943 г. погибла в бою с захватчиками на Брянской земле секретарь комитета ВЛКСМ Брянского железнодорожного узла партизанка К.М. Елисеева (ее дочь Г. Бровченко живет в Калуге, работает на машзаводе). К.М. Елисеева незадолго до Великой Отечественной войны успешно окончила Калужский техникум железнодорожного транспорта и была направлена на работу на станцию Брянск. Работала там дежурной по станции, а затем как хорошо подготовленный и умелый руководитель молодежи была избрана секретарем Брянского узлового комитета ВЛКСМ. В первые дни войны по призыву партии она вступила в Брянский партизанский отряд. Еще до захвата немцами Брянска отряд ушел в лес. Осенью 1943 г., выполняя специальное задание Орловского штаба партизанского движения, в жестоком бою с врагом молодая патриотка пала смертью храбрых. Ей было 24 года. Посмертно К.М. Елисеева награждена орденом. Более 300 учащихся несколькими потоками работали в госпиталях, ухаживали за ранеными. Эта работа получила высокую оценку командования. Большая потребность в специалистах для железнодорожного транспорта, работавшего для нужд действующей армии и тыла, потребовала увеличения контингента учащихся. По плану в сентябре 1943 г. в техникум было принято в 3 раза больше учащихся, чем обычно: 390 человек. Установленный техникуму на 1944–1945 учебный год план приема также перевыполнен. Общий контингент учащихся на 1 сентября 1944 г. составил 705 человек (23 группы), из них: мужчин — 473 чел., женщин — 232. В составе учащихся было 15 инвалидов Отечественной войны, недавно вернувшихся с фронта.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ Большое значение в жизни филиала имеют традиции, под влиянием которых сохраняется преемственность поколений, уважение к истории родного техникума, формируется ответственное отношение к порученному делу, окружающим людям и к себе. Традиции техникума поддерживаются, укрепляются и развиваются. В филиале в разное время учились и учатся целые династии железнодорожников. Лучшая оценка полученного образования — это, когда дети и внуки выпускников приходят сегодня получать образование, продолжая традиции и укрепляя преемственность поколений. За плечами филиала — трудный, но славный путь. Его успехи, несомненно, — заслуга всех, кто внес достойный вклад в процветание этой огромной семьи, главным богатством которой являлись и являются люди. В большом дружном коллективе ими дорожат, ценят и гордятся. Ведь они олицетворяют собой живую связь времен и поколений. Их знания, мудрость и богатейший опыт особенно важны в современных условиях. При написании очерка о Калужском техникуме железнодорожного транспорта использовались материалы государственных архивов, архивные материалы техникума, письма и воспоминания

выпускников, статьи из газет разных лет, материалы, присланные из различных городов, стран, наградные документы.

СОВЕТСКИЙ И РОССИЙСКИЙ ИЗОБРЕТАТЕЛЬ И ПЕДАГОГ ГРИШИН Б.Н.

Калужский филиал ПГУПС

Автор: Кошелев Николай Николаевич

Научный руководитель: Миллер Наталья Александровна

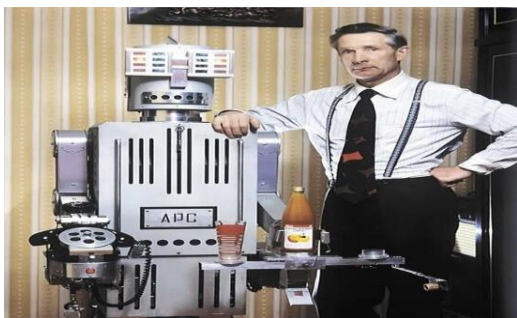


Рисунок 1 Арсик и его создатель Б. Н. Гришин.

На протяжении всей истории люди делали открытия, которые и принесли в нашу жизнь комфорт. Весь нынешний прогресс связан с изобретателями. Все без исключения изобретения, неважно, в какой именно сфере деятельности, – это шаг в будущее, они улучшают человеческую жизнь.

История нашего учебного заведения создавалась умными, талантливыми, преданными своей профессии людьми. Говоря о преподавательском составе учебного заведения, подчеркну: нам всегда есть чем гордиться.

Борис Николаевич Гришин - выпускник нашего учебного заведения, впоследствии с 1950 по 1985 год преподаватель черчения Калужского железнодорожного техникума.

В 1966 году для своей матери Марии Васильевны, которая серьёзно болела и нуждалась в постоянном уходе, Б.Н. Гришин создал уникального по тем временам человекоподобного робота АРСа или Арсика, способного выполнять многие домашние дела.

16 лет понадобилось Б.Н. Гришину для создания и постройки робота АРС - автоматического радиоэлектронного секретаря.

Он был создан из листового алюминия и весил около 100 килограммов, для его функционирования использовались 13 электродвигателей. Робот имел встроенные телефон и два магнитофона. Вот некоторые из секретарских обязанностей робота, которые занимают около 20 пунктов. Робот мог отвечать на телефонные звонки и записывать до двадцати телефонных сообщений. Он мог вызвать абонента для передачи ему какого – либо сообщения, позвонить в справочное бюро или вызвать аварийную службу. Как настоящий секретарь, он напоминал о предстоящих событиях дня. Если нужно, робот поддерживал в квартире постоянную температуру и мог частично кондиционировать воздух. АРС реагировал на свет и звуковые сигналы. Поэтому, когда он оставался один и слышал стук в дверь, отвечал, когда хозяева будут дома. С каждым годом электронный помощник становился все совершеннее и совершеннее.

В 60-е годы XX века в Советском союзе Б.Н. Гришин стал известным благодаря своему изобретению. Уникальный робот - секретарь неоднократно занимал первые места на Всесоюзных конкурсах робототехники.

Б.Н. Гришин неоднократно награждался медалями и почетными дипломами ВДНХ и научно-популярных журналов, грамотами и призами. Пресса, радио, кино, телевиденье в СССР и за рубежом, освещали ход работы над автоматом.

В нашей стране и за рубежом вышли книги с описание робота «АРС» и перспектив использования автоматических устройств такого типа в промышленности и быту.

В разные годы в кружках технического творчества, которыми руководил Б.Н.Гришин, были сконструированы и построены усилители, радиоприемники, магнитофоны, телевизор для дальнего приема, радиоузел для техникума железнодорожного транспорта, тренажер « Т-1», репетитор- экзаменатор « РЭ-2», прибор « АТСИ» - автоматический секретарь.

Б.Н. Гришин – один из авторов юбилейного выпуска книги «Ежегодник радиолобителя», опубликованный в 1967г. в честь 50-летия СССР (издательство «Энергия»). Б.Н. Гришин выступал на страницах газет, молодежных и научно - популярных журналах, по радио и телевиденью СССР и ГДР со статьями и рассказами о перспективах развития робототехники. В Москве, Калуге, Риге, Ленинграде, Кирове и других городах было прочитано около 200 лекций.

В Политехническом музее в Москве материалы о работе «АРС» конструкции Гришина Б. Н. введены в экспозицию «Роботостроение в СССР и за рубежом». Московская, Ленинградская, Киевская студии кинохроники «Центральный фильм» (Москва), телевиденье ГДР сняли фильмы о работе над «АРС». Газета «Правда» опубликовала репортаж «Из квартиры изобретателя». От советских и зарубежных читателей газет и журналов, слушателей радио и телезрителей получено около 19 тысяч писем.

Борис Николаевич Гришин скончался 19 ноября 2015 года в Калужской городской клинической БСМП. Похоронен на Литвиновском кладбище.

В настоящее время робот Гришина является частью экспозиции Государственного музея истории космонавтики имени К. Э. Циолковского в Калуге. Вдова Бориса Николаевича Гришина подарила робота Музею истории космонавтики. Сейчас идёт кропотливая работа над его восстановлением, которая сродни археологическим раскопкам. Ведь главные инструменты — кисточки и зубные щётки. Робот немного пострадал от времени, на деталях осела пыль, сейчас её аккуратно удаляют с целью — восстановить работоспособность железного человека.

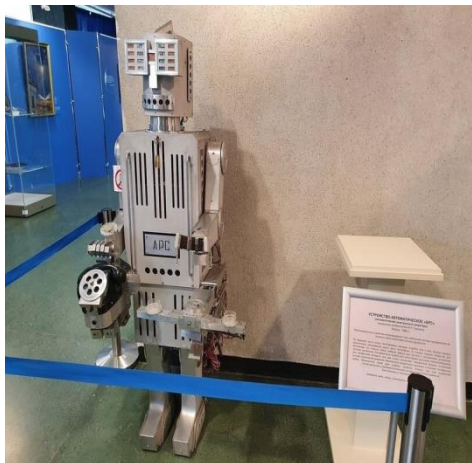


Рисунок Робот Арс в музее космонавтики в Калуге

— АРС — это революционное изобретение, настоящий прорыв. Прошло уже более 50 лет, за это время создано множество помощников для человека. А вот изобрести человекоподобный механизм, несмотря на развитие современных технологий, по большому счёту, так и не удалось.

В нашем филиале существует свой музей. Это — хранилище истории нашего учебного заведения. Это и школа, в широком смысле слова, где формируются знания подрастающего поколения. Одна из главных экспозиций музея посвящена Б.Н. Гришину. Представленные материалы рассказывают о роли этого человека, преподавателя, его вкладе в развитие техникума. Экспозиция составлена на основе воспоминаний членов его семьи, выпускников, преподавателей.

Список используемых источников:

Калуга в шести веках: материалы 10-й городской краеведческой конференции. - Калуга: ИП Стрельцов И.А. (изд –во «Эйдос»), 2015.-480 с., ил.

ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ НА КАРТЕ КАЛУЖСКОЙ ОБЛАСТИ

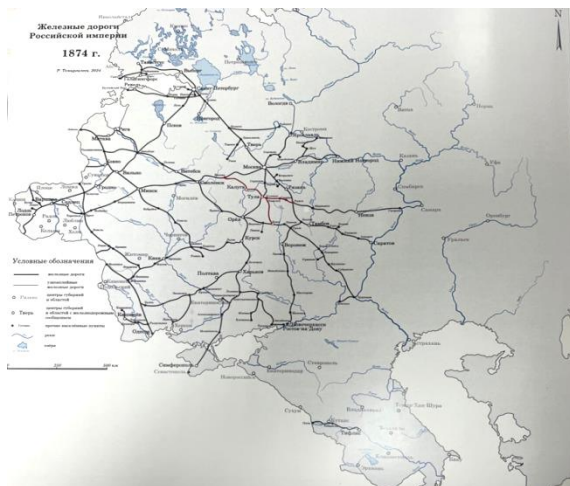
Автор: Гребенькова Юлия Александровна

Научный руководитель: Чемисова Наталья Вадимовна

Калужский филиал ПГУПС

Калужская область, расположенная в центральной части России, имеет развитую, хоть и не столь масштабную, как в некоторых других регионах, железнодорожную сеть. Ее история тесно переплетена с историей развития всей страны, отражая этапы индустриализации, экономического роста и трансформации транспортной системы. В данной статье мы рассмотрим историю развития железных дорог в Калужской области, проанализируем их текущее состояние, выявим существующие проблемы и обозначим перспективы развития на будущее.

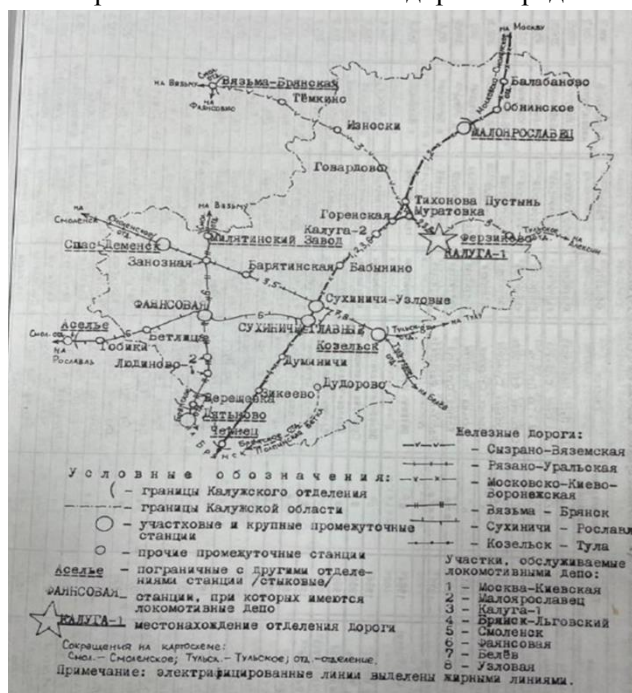
Строительство железных дорог в Калужской области началось в XIX веке, в период бурного развития железнодорожной сети в России. Первые линии прокладывались преимущественно для обеспечения транспортных потребностей растущей промышленности и сельского хозяйства.



Первой железной дорогой на территории современной области явился участок Сызрано-Вяземской железной дороги от ст. Угрюмово до ст. Средняя, движение по которой открылось 15 декабря 1874 г. Дорога эта строилась на средства акционерного общества, но затем была передана в ведение казенного управления.

Одним из ключевых этапов стало строительство линии Москва – Киев, прошедшей через территорию области. Это позволило связать Калугу с крупными промышленными центрами и значительно активизировать экономическое развитие региона. В последующие годы сеть расширялась, появлялись новые ветки и станции, обслуживающие как крупные города, так и небольшие населенные пункты. Развитие железных дорог способствовало росту городов, появлению новых предприятий и улучшению транспортной доступности региона. Однако, в советский период, несмотря на масштабную индустриализацию, развитие железнодорожной инфраструктуры в Калужской области не всегда соответствовало темпам развития других регионов.

Протяженность железных дорог в пределах области:



Москва - Брянск - 267,5 км

Вязьма - Брянск - 95 км

Смоленск - Белев - 175,5 км

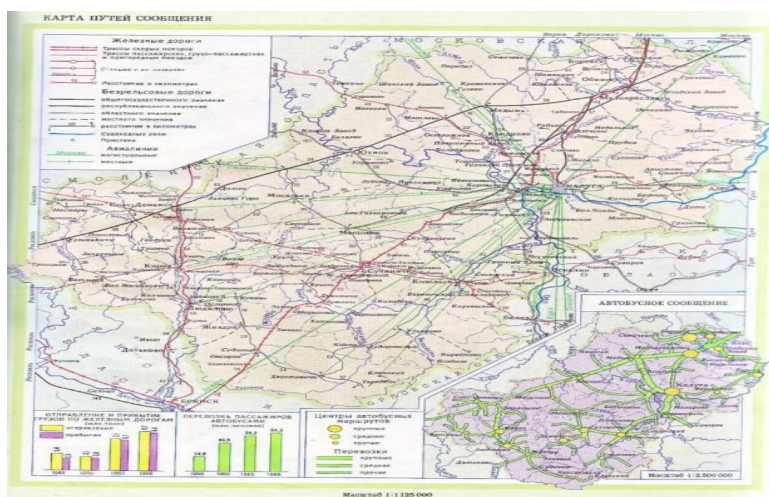
Козельск - Тула - 28,5 км

Вязьма - Тула - 154 км

Сухожичи - Рославль - 111,5 + обход
17 км = 128,5

Итого: 849 км.

В настоящее время железнодорожная сеть Калужской области включает в себя несколько основных линий и ответвлений, обеспечивающих сообщение с Москвой, Брянском, Тулой и другими городами. Крупнейшими железнодорожными узлами являются станции Калуга-1 и Калуга-2. Общий объем грузовых и пассажирских перевозок достаточно значителен, хотя и уступает по масштабам регионам с более развитой промышленностью. На протяжении последних лет наблюдается тенденция к модернизации железнодорожной инфраструктуры. Проводятся работы по обновлению путей, улучшению систем сигнализации и связи, повышению безопасности движения. Однако, состояние некоторых участков линий остается неудовлетворительным, что замедляет темпы перевозок и снижает эффективность работы всей сети.



Несмотря на усилия по модернизации, железнодорожная сеть Калужской области сталкивается с рядом проблем. К ним относятся:

- ★ Износ инфраструктуры: Значительная часть железнодорожных путей и сооружений нуждается в капитальном ремонте или замене.

- ★ Низкая пропускная способность: На некоторых участках линий пропускная способность ограничена, что затрудняет увеличение объемов перевозок.

- ★ Недостаток инвестиций: Необходимы значительные инвестиции для модернизации и развития железнодорожной инфраструктуры.

- ★ Нехватка квалифицированных кадров: Существует дефицит специалистов в области железнодорожного транспорта.

- ★ Неэффективная интеграция с другими видами транспорта: Отсутствует эффективная интеграция железнодорожного транспорта с автомобильным и другими видами транспорта.

Для дальнейшего развития железнодорожной сети Калужской области необходимо реализовать ряд мер:

- ✓ Привлечение инвестиций: Необходимо привлечь как государственные, так и частные инвестиции в модернизацию и развитие инфраструктуры.

- ✓ Модернизация инфраструктуры: Проведение капитального ремонта и обновления железнодорожных путей, сооружений и систем сигнализации и связи.

- ✓ Повышение пропускной способности: Реконструкция узловых станций и увеличение пропускной способности отдельных участков линий.

- ✓ Развитие высокоскоростного железнодорожного сообщения: Рассмотрение возможности прокладки высокоскоростной магистрали, связывающей Калугу с Москвой и другими крупными городами.

- ✓ Улучшение интеграции с другими видами транспорта: Создание удобных пересадочных узлов и развитие мультимодальных транспортных систем.

- ✓ Развитие кадрового потенциала: Подготовка квалифицированных специалистов для работы в железнодорожной отрасли.

Железные дороги играют важную роль в экономическом развитии Калужской области. Для обеспечения конкурентоспособности региона необходимо дальнейшее развитие и модернизация железнодорожной сети. Реализация стратегических проектов, направленных на обновление инфраструктуры, привлечение инвестиций и повышение эффективности работы, позволит улучшить транспортную доступность региона, стимулировать экономический рост и повысить качество жизни населения. Дальнейшие исследования и анализ текущей ситуации позволят разработать более детальные планы и программы развития железнодорожной инфраструктуры Калужской области, учитывающие как текущие потребности, так и долгосрочные перспективы.

Список используемых источников:

1. Крылатый семафор: Сборник материалов по истории железных дорог и железнодорожного транспорта в Калужской области и сопредельных Районов /Сост. и отв. Ред. А. А. Бауэр; Кировский историко-краеведческий музей. – Т.2. – Калуга, 2010. – 89 с.133, ил.

2. Крылатый семафор: Сборник материалов по истории железных дорог и железнодорожного транспорта в Калужской области и сопредельных Районов /Сост. и отв. Ред. А.

А. Бауэр; Кировский историко-краеведческий музей. – Т.2. – Калуга: ИП Стрельцов И. А. (Издательство «Эйдос»), 2017. – 274 с., ил.

3. Калужское наследие №1 (25) 2024 г. КУЛЬТУРНО-ПРОСВЕТИТЕЛЬСКИЙ ЖУРНАЛ – Калуга: Издательство «СерНа».

ОТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ МАСТЕРСКИХ ДО «КАЛУГАПУТЬМАШ»

Калужский филиал ПГУПС

Автор: Поленов Сергей Михайлович

Научный руководитель: Чемисова Наталья Вадимовна

28 декабря 1874 года в Калуге состоялось торжественное открытие Рязско-Вяземской железной дороги. Одновременно с этим были открыты и Главные железнодорожные мастерские, которые должны были обеспечить ремонт подвижного состава. Первым же профессиональным учебным заведением в Калуге стало железнодорожное училище (ныне Калужский филиал ПГУПС), открытое в 1878 году, которое готовило специалистов для РВЖД. С открытием РВЖД в Калуге начинается эпоха машиностроения. Именно от главных железнодорожных мастерских ведет свое рождение старейшее в городе промышленное предприятие АО «Калугапутьмаш».

Сейчас АО «Калугапутьмаш» – ведущее предприятие России по изготовлению путевой железнодорожной техники для ремонта, строительства и эксплуатации железных дорог. «Калугапутьмаш» — единственное предприятие в России, выпускающее укладочные краны, самоходные рельсосварочные машины, распределители балласта, а также гидropередачи для путевых машин и промышленных маневровых тепловозов. Ежегодный объём производства АО «Калугапутьмаш» составляет более 120 путевых машин. На предприятии работает более 1 500 человек.

История АО «Калугапутьмаш» началась с создания Главных железнодорожных мастерских РВЖД, в которых работали более 700 человек. При мастерских открылась лечебница для мастеровых, были организованы курсы по повышению квалификации рабочих, воскресная школа для неграмотных, библиотека, двухклассное училище для детей мастеровых, приют для сирот, а силами рабочих был организован народный театр.

Полноценному развитию мастерских мешало отсутствие электроэнергии. Со дня их основания запуск в движение станков и других механизмов осуществлялся при помощи паровых машин. В 1901 году была пущена в эксплуатацию электростанция, мощность которой равнялась 491 л. с. Электростанция дала толчок к дальнейшему развитию. Через год на предприятии работало уже 1100 человек. В 1902 году появились новые цехи: деревообделочный, ремонтно-механический, инструментальный, чугунолитейный.

В начале Первой мировой войны Главные калужские железнодорожные мастерские СВЖД были загружены работой – предприятие постоянно получало важные военные заказы, в связи с чем в мастерских продолжали открываться цехи: вагонный, ревизионный, кузнечный, тендерный, трубосварочный. Основным направлением деятельности железнодорожных мастерских стал капитальный и текущий ремонт паровозов, пассажирских и товарных вагонов.

В период между первой и второй буржуазно-демократическими революциями (1907-1917 годы) во всей стране начинался упадок, ослабляя силы промышленных предприятий. В 1916 году стали возникать сбои поставок топлива и сырья, в связи с чем Главные калужские железнодорожные мастерские практически прекратили работу.

В первые послереволюционные годы вся промышленность в стране была национализирована, эта же участь постигла и железнодорожные мастерские. В трудные годы гражданской войны рабочие Главных калужских железнодорожных мастерских, ремонтировали сотни вагонов, десятки маршрутных и ремонтных поездов. К концу 1918 года было сдано в эксплуатацию дизельное отделение с двумя дизелями с электрогенераторами Коломенского завода, увеличив мощность электростанции на 300 л.с., введена в строй кран-балка грузоподъемностью 5 т.

В 1925 году были завершены работы по восстановлению и реконструкции мастерских, расширена электростанция, её мощность увеличена на 450 л.с. Установленная мощность достигла 1240 л.с.

В октябре 1929 года Главные калужские железнодорожные мастерские были переименованы в Калужский паровозовагоноремонтный и автодрезиностроительный завод. Директором завода стал Дмитрий Константинович Каралефтеров. Перед руководством стояла трудная задача: из мастерских сделать завод. С этой целью в Германию для знакомства с новой немецкой техникой была направлена делегация. Благодаря грамотному подходу в решении текущих вопросов и новому видению развития завода, Д. К. Каралефтерову удалось привлечь целую группу талантливых специалистов, создать атмосферу для появления новых технических решений и рационализаторской работы. Таким образом, на заводе появилось много изобретателей. Среди них Владимир Иванович Платов – изобретатель знаменитого путеукладочного крана.

С 1932 года завод начал специализироваться на выпуске мотовозов различной мощности для широкой и узкой колеи маневрового и пассажирского типа; съемных автодрезин; двигателей малой мощности для съемных дрезин. В эти годы быстро идет модернизация, на заводе впервые в стране вводится диспетчеризация.

В 1933 году завод стал именоваться «Калужский машиностроительный завод НКПС». В это время на заводе была установлена одна из первых в стране рентгеновских установок для просвечивания литых и кованных металлических изделий, появились инструментальный и заготовительный цехи, построен новый пролет мотосборочного цеха. Отсутствие резерва энергетической мощности затруднило дальнейшее развитие завода, и руководство приняло решение построить ТЭЦ. В это время в стране шел процесс масштабного развития энергетики и заводская ТЭЦ, вступившая в строй в 1937 году, была одной из первых в Калужской губернии. К началу 40-х годов на заводе были построены водопровод, нефтепровод, паропровод, канализация, кабельная сеть, пожарное депо и здравпункт, появилась собственная телефонная станция.

В 1940 году производство машин для железнодорожной отрасли продолжалось, но вместе с тем значительная часть производственных мощностей завода была переключена на выполнение военных заказов.

Великую Отечественную войну заводчане встретили у станков. Многие сотрудники завода ушли добровольцами на фронт. Завод начал выполнять больше оборонных заказов для страны, одновременно строя бомбоубежища. В начале октября 1941 года правительство страны приняло решение эвакуировать завод за Урал. Монтаж оборудования на новом месте не прекращался ни на минуту, и уже 7 декабря 1941 года калужане начали выпускать в Красноярске военную технику для фронта. В это время Калуга уже была оккупирована фашистами.

30 декабря 1941 года Калуга была полностью освобождена от захватчиков, и 5 января 1942 года оставшиеся рабочие завода вышли на работу для восстановления завода. В это же время начали приходить первые платформы с оборудованием из Красноярска. Вскоре прибыла и часть эвакуированных сотрудников. Закипела работа по возрождению завода. За годы войны на заводе было разработано и освоено около 50 видов машин и изделий, значительно усовершенствована технология производства.

В 1947 году завод получил новое название – «Калужский машиностроительный завод МПС (Министерство путей сообщения)».

В 50-е годы для обеспечения железнодорожного транспорта необходимой техникой, учитывая резко возросшую пропускную способность дорог, на заводе разрабатывалась и осваивалась новая техника: мотовозы МК20, МК25, ТМ24, путевые рихтовщики, монтажные дрезины. Завод приступил к изготовлению путеукладочного крана для укладки 25-метровых рельсовых плетей. Был освоен выпуск узкоколейных тепловозов ТУ1 и ТУ2 для поставки на целинные железные дороги, маневрового тепловоза ТГК1. В конце 50-х годов из ворот завода выходят 150-сильный маневровый тепловоз с гидropередачей и укладочный кран для укладки 25-метровых звеньев с железобетонными шпалами.

В 60-е годы на заводе начато освоение нового вида продукции, ранее не выпускаемой в стране, гидравлических передач для маневровых тепловозов и дизель-поездов мощностью до 882,6 кВт, а также гидротрансформаторов для буровых установок мощностью до 735,5 кВт. В 1965 году завод был передан из МПС в Министерство тяжелого, энергетического и транспортного машиностроения и стал именоваться «Калужский машиностроительный завод Министерства тяжелого, энергетического и транспортного машиностроения».

В 70-е годы на заводе изготавливаются опытные образцы таких путевых машин, как щебнеочистительная машина ЩОМД, укладочный кран УК 25/918, способный укладывать на кривые участки пути железобетонные звенья длиной 25 м, рельсосварочная машина ПРСМ-3. Изготовлены опытные образцы и начато серийное производство выправочно-подбивочно-рихтовочных машин ВПР-1200, рихтовочных машин Р-2000. Эти машины оборудовались

сложными гидравлическими и электронными системами автоматического управления и контроля положения пути. Использование одной такой машины на путях МПС освобождало от тяжелого физического труда 5090 человек. Освоение производства выправочно-подбивочно-рихтовочных машин способствовало дальнейшему техническому переоснащению ряда производств на заводе, созданию в стране комплектующих изделий, ранее не выпускавшихся. Начало выпуска этих машин дало толчок развитию путевого машиностроения на заводе, и после освоения производства лицензионных машин доля путевых в общем объеме стала преобладающей. В эти же годы освоено серийное производство усовершенствованных унифицированных гидропередач (УГП-400-650, УГП-750-1200 и других) для тепловозов, а также гидротрансформаторов для буровых установок.

В 80-е годы завод переименовали в «Производственное объединение «Калужский машиностроительный завод» Министерства тяжелого и транспортного машиностроения». В это время значительно обновилось производство практически всех путевых машин: вместо ПРСМ-3 освоен выпуск ПРСМ-4, машину ВПР-1200 заменила ВПР-02. Изготовлен опытный образец новой машины – балластно-уплотнительной машины БУМ.

В 1993 году завод был акционирован и получил название – Акционерное общество открытого типа «Калужский завод путевых машин и гидроприводов». В апреле 1996 года завод опять получил новое имя, которое носит и по сей день – Открытое акционерное общество «Калужский завод путевых машин и гидроприводов».

Несмотря на все трудности 90-х годов, для железных дорог России завод изготовил опытные образцы и освоил серийное производство планировщика балласта ПБ-01, предназначенного для планирования и перераспределения свежееотсыпанного балласта при всех видах ремонта и строительства железнодорожного пути, тягово-энергетической установки ТЭУ-400, предназначенной для транспортирования и энергообеспечения щебнеочистительных машин. В 1995 году был изготовлен специальный комплекс для замены стрелочного перевода (КЗСП) на железобетонных брусках, состоящий из специального крана (КСП) и комплекта платформ для перевозки элементов перевода. Для работы на промышленных предприятиях произведены опытные образцы выправочно-подбивочно-рихтовочной машины ВПРС-10 и тепловоза ТГК2М. На предприятии успешно освоено серийное производство более мощной путевой тяговой машины ПТМ-630 взамен ТЭУ400. Впервые в России изготовлена машина для правки рельсовых стыков железнодорожных путей МПРС. Вместо серийно выпускаемых машин ВПР-02, ПРСМ-4, Р-2000 созданы опытные образцы выправочно-подбивочно-рихтовочной ВПР-02М, рельсосварочной ПРСМ-5, рихтовочной Р-02.

В начале XXI века завод начал выполнять экспортные заказы для Кубы, Словакии, стран бывшей Югославии, Венгрии, Болгарии, Казахстана, Беларуси и Латвии. Сердцевиной научно-технической политики предприятия стала ориентация на исследовательские и опытно-конструкторские работы, на создание новых путевых машин и совершенствование серийно выпускаемых.

Завод «Калугапутьмаш» продолжает динамично развиваться: в цехах выпускается новая техника, расширяется география поставок, на предприятие приходят работать молодые специалисты. В рамках исполнения заказа для РЖД на КПП было освоено производство нового вида техники — снегоуборочного поезда ПСС-2П. Машина может очищать перегоны и станционные площадки в объеме до 1400 кубометров снега в час. Поезд в новой модификации в сравнении с аналогом показывает производительность выше на 15%, кроме того, он оснащен бытовым модулем для персонала.

В этом году году старейшему предприятию нашего города исполнилось 150 лет!

Список используемых источников:

1. Розанова Т. Г. Калужское предпринимательство: история и современность. – Калуга: Издательство «Золотая аллея», 2018. – 206 с., ил. ISBN 978-5-7111-0519-0
2. Максимов А. В. Влияние Сызрано-Вяземской железной дороги на социальную инфраструктуру Калуги. – Калуга.: Издательство Манускрипт, 2018. – 20 с. ISBN 978-5-94627-166-0
3. Максимов А. В. Истоки системы профессиональной подготовки кадров Калуги и Калужской губернии – Калуга: Манускрипт, 2018. – 20 с. ISBN 978-5-94627-074-8
4. Калужский машиностроительный завод. (Исторический очерк. К 100-летию основания завода. 1874–1974 гг.). Калуга 1974
5. В. Е. Продувнов. Этапы большого пути. – Калуга: Издательство Н. Бочкаревой, 1999. – 198 с., ил.

УЗКОКОЛЕЙНЫЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ КАЛУЖСКОЙ ОБЛАСТИ

Калужский филиал ПГУПС

Автор: Марухин Ярослав Александрович

Научный руководитель: Чемисова Наталья Вадимовна

В начале XIX века, с появлением первых железных дорог, остро встал вопрос о том, какую же они должны иметь колею (то есть, расстояние между внутренними гранями головок уложенных в путь рельсов). События того времени в литературе по истории транспорта описаны как «битва колея», в ходе которой на Западе оптимальной была признана так называемая «стефенсоновская» колея – 1435 мм. В России же, в силу ряда причин, стандартной стала несколько более широкая пятифутовая колея (1524 мм). Наряду с этим, во многих случаях начались активные попытки значительно сузить колею, с целью сокращения строительных затрат. Соответствующие линии мы и называем узкоколейными.

Зона применения узкоколейных железных дорог (УЖД) довольно обширная. УЖД строились для обслуживания торфоразработок, лесосек, шахт, рудников, отдельных промышленных предприятий или групп из нескольких смежных предприятий, районов целинных земель в пору их освоения. Так же УЖД строились во время войн, при подготовке к крупным военным сражениям или при создании пограничных укрепрайонов строились военно-полевые узкоколейные дороги для обеспечения переброски войск и военных грузов. Для прокладки таких дорог часто использовались имеющиеся автодороги с грунтовым или асфальтобетонным покрытием. Протяжённость дорог составляла от нескольких километров до ста.

Первая в России УЖД стала Ливенская. Решение о ее строительстве было принято весной 1870-го — император Александр II утвердил проект на основании доклада со стороны двух министров — путей сообщения и финансов, и распорядился предоставить кредит в размере 1,4 млн. руб.



Рисунок 2. Ливенская узкоколейная железная дорога

Причины строительства железной дороги именно с узкой колеёй диктовались экономическими условиями Российской империи. Во второй половине XIX века в России возросшие транспортные потребности экономики превышали финансовые возможности строительства. Поэтому, вопреки распространённому в то время мнению, что узкоколейная дорога ненадёжна в эксплуатации, более подвержена авариям, чем широкая колея, в правительстве страны всё чаще поднимался вопрос об удешевлении железнодорожного строительства. Основными причинами строительства более дешёвого магистрального пути становились: во – первых, ситуация, когда экономическое значение территории было невелико и не ожидалось

существенного увеличения грузо- и пассажирооборота в последующие годы эксплуатации дорог (т.е. устройство так называемых «подвозных» дорог, соединявших основную железнодорожную сеть с районами, в которых невыгодно создавать обычные железные дороги); во-вторых, узкоколейные дороги не нуждаются в насыпях (следовательно, их проще и дешевле строить); в-третьих, сравнительно небольшие размеры подвижного состава позволяют обойтись облегченными мостами и тоннелями меньшего диаметра.

В 1898 г. Ливенская узкоколейная железная дорога была заменена железнодорожной линией широкой колеи, пролежавшей по тому же направлению. Причиной, вероятно, послужило исключение перегрузки товаров и пересадки пассажиров на станции Верховье. Подвижной состав был передан на узкоколейную железную дорогу Охочёвка – Колпны.

Как и Ливенская узкоколейка, большинство УЖД впоследствии будут заменены на железную дорогу нормальной колеи или будут разобраны полностью.

Рассмотрим историю узкоколейной железной дороги Калужской области. Доподлинно не известно точное начало существования узкоколеек в Калуге. По слухам узкоколейные рельсов пути существовали на территории Калужской губернии ещё в XVIII – XIX веках. Очевидно, что о том, как они выглядели можно только догадываться.

Первые узкоколейные железные дороги, существование которых подтверждается документами, появились в одно время с первой в губернии железной дорогой — Ряжско-Вяземской (1874)

Наибольший рост количества узкоколеек в Калужской области как и во всей стране наблюдался в 30-50 годы XX века. В то время это было связано с не лучшим состоянием остального транспорта и с дешевизной в производстве узкоколейных железных дорог.

Крупнейшей из узкоколеек была Мальцовская железная дорога. По утверждению, 14 марта 1875 года, устава Мальцовского промышленно-торгового товарищества, на первом общем собрании единогласно было решено заменить невыгодно перевозки заводских грузов узкоколейной железной дорогой. Но к строительству приступили только в 1877 году благодаря М. Х. Рейтерну, который увидел перспективу в узкоколейке и распорядился выдать С. И. Мальцову 500 тысяч рублей в счёт облигационного капитала. К весте 1878 года была построена первая линия Мальцовской узкоколейной железной дороги, длиной 73 версты (77 км), соединяющий завод “Людиново” и Сергиево-Радицкий вагонно-строительный завод. Уже это сократило расходы товарищество и начало приносить прибыль, на которую были построены и остальные линии железной дороги. В общем счете к началу 1884 года (за 7 лет) было построено 203 версты (216 км) Мальцовской узкоколейной железной дороги. Мальцовская узкоколейка была лучшей из существующих и более 50 лет перевозила пассажиров и грузы в условиях российского бездорожья.



*Один из первых поездов Мальцовской железной дороги.
На площадке служебного поезда - С.И. Мальцов (слева) и руководитель
строительства железной дороги инженер Бассен. 1879 г.*

Рисунок 3. Мальцов на одном из своих поездов

В 1884 году Сергей Иванович в возрасте 73 лет уходит от дел. Этому предшествовал целый ряд событий, которые в итоге сказались не только на Мальцове, но и судьбе его предприятий. Одним из главных ударов стал отказ властей закупать локомотивы и вагоны. Изначально, как отмечалось выше, МПС заключило соответствующий договор, однако впоследствии по непонятным до конца причинам, решило переориентироваться на западный рынок и приобретать машины в Европе.

Мальцов многое сделал для налаживания производства подвижного состава, вложил огромные средства. К тому же на момент отказа профильного ведомства от закупок на предприятии стояло продукции на сумму 1,5 млн. руб. Проблем добавил пожар на одном из

заводов, где делали часть комплектующих для паровозов. Все это происходило на фоне промышленного кризиса, разразившегося в 1881-1883 гг. и охватившего практически все отрасли. Экономика России находилась в состоянии депрессии вплоть до конца десятилетия. Из-за навалившихся проблем Мальцов принялся распродавать свое имущество в Крыму, чтобы как-то поддержать дело своей жизни. Но этого было недостаточно. После его ухода предприятие с накопившимися долгами передали в ведение казны.

Новый этап в истории узкоколейки наступает после 1894-го, когда было образовано Московское акционерное общество Мальцовских заводов (АОМЗ). Предприятия стали выпускать больше продукции, появлялись новые объекты — в частности, в конце 19 столетия в этих местах запустили производство цемента.

На начало 20 столетия приходится пик развития «железки»: проводится реконструкция путей, строятся новые ветки. В 1912 году общая протяженность дороги увеличивается почти до 290 км. Например, появляется лесовозная ветка от ст. Волынь до ст. Сельцо (26 км); от первой протягивают линию и до ст. Бытошь (17 км). А на ст. Чернец узкая колея стыкуется с Московско-Киево-Воронежской железной дорогой.

По Мальцовской узкоколейке курсируют не только грузовые, но и пассажирские составы. А в 1915 г. объект официально становится дорогой общего пользования. Согласно некоторым данным, к этому моменту насчитывалось 32 станции, из которых 23 параллельно являлись и пассажирскими; все они между собой соединялись телеграфом. Было задействовано более 30 паровозов различных типов; 36 пассажирских и свыше 700 товарных вагонов.

В 1918 г. предприятия АОМЗ национализируют. Узкоколейку сначала передают в ведение Народного комиссариата путей сообщения (НКПС), а затем — Высшего совета народного хозяйства (ВСНХ). В 1921-м ее выводят из состава дорог общего пользования.

С 1925 г. протяженность узкоколейной линии начала планомерно сокращаться — отдельные участки закрывались за ненадобностью, а в некоторых случаях (направление «Брянск – Дятьково») действующую «железку» меняли на широкую колею.

В 1934 г. в эксплуатацию сдали стальную магистраль «Вязьма – Брянск», которая окончательно разделила узкоколейку. Последняя с этого времени перестала быть единой сетью — остались не связанные друг с другом участки, которые окончательно разобрали в 1950-1970 гг.

Вместе с Мальцовской узкоколейкой по всей Калужской области насчитывалось около 24 УЖД. Самые длинные из них:

- Мальцовская узкоколейка (216 км)
- Серпухов-Трояново-Угодский завод-Терники (76км)
- Еленский-Ягодная (54км)
- Конно-железная дорога Милятинской бумажной фабрики (30км)
- Зикеево-Сусеи (25км)

Остальные узкоколейные железные дороги Калужской области либо не выделялись большой протяженностью либо их длина и вовсе неизвестна.

В 60 годы XX века интерес к перевозке грузов по узкоколейным железным дорогам начал угасать. Они признаются экономически не рентабельными и начинается их разборка, однако не все узкоколейки были разобраны.

Небольшие участки УЖД ещё используются на заводах, и на них все ещё перевозят материалы и готовые изделия. На данный момент в России все еще существуют и действуют 38 узкоколейных железных дорог, общей протяженностью чуть больше тысячи километров. Самое большое количество узкоколеек в России на данный момент в Архангельской, Кировской и Новгородской областях. Как и сто лет назад они используются на заводах для перевозки грузов.

Эпоха УЖД для России – знаковая страница истории. Узкоколейки выгодно отличались от железной дорогой стандартной колеи дешевизной и удобством строительства. Однако из-за того, что узкоколейки не были предназначены для перевозки объемных грузов, они ушли в прошлое.

Список используемых источников:

1. Крылатый семафор: Сборник материалов по истории железных дорог и железнодорожного транспорта в Калужской области и сопредельных Районов /Сост. и отв. Ред. А. А. Бауэр; Кировский историко-краеведческий музей. – Т.2. – Калуга, 2010. – 89 с.133, ил.

2. Крылатый семафор: Сборник материалов по истории железных дорог и железнодорожного транспорта в Калужской области и сопредельных Районов /Сост. и отв. Ред. А.

А. Бауэр; Кировский историко-краеведческий музей. – Т.2. – Калуга: ИП Стрельцов И. А. (Издательство «Эйдос»), 2017. – 274 с., ил.

3. Жуков В. В. Мальцовская железная дорога. 1877-1927 гг. // Локотранс. 2012. — №5 — С. 28-34

4. Чибряков Я. Ю. История развития Мальцовской железной дороги (картографо-статистическое исследование) // Вестник Брянского государственного университета. 2016. — №2 (28) — С. 97-104

5. Колесов А.В. Из истории узкоколейных железных дорог: Россия, Урал, Сухоложье

ОТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ МАСТЕРСКИХ ДО «КАЛУГАПУТЬМАШ»

Калужский филиал ПГУПС

Автор: Поленов Сергей Михайлович

Научный руководитель: Чемисова Наталья Вадимовна

28 декабря 1874 года в Калуге состоялось торжественное открытие Рязско-Вяземской железной дороги. Одновременно с этим были открыты и Главные железнодорожные мастерские, которые должны были обеспечить ремонт подвижного состава. Первым же профессиональным учебным заведением в Калуге стало железнодорожное училище (ныне Калужский филиал ПГУПС), открытое в 1878 году, которое готовило специалистов для РВЖД. С открытием РВЖД в Калуге начинается эпоха машиностроения. Именно от главных железнодорожных мастерских ведет свое рождение старейшее в городе промышленное предприятие АО «Калугапутьмаш».

Сейчас АО «Калугапутьмаш» – ведущее предприятие России по изготовлению путевой железнодорожной техники для ремонта, строительства и эксплуатации железных дорог. «Калугапутьмаш» — единственное предприятие в России, выпускающее укладочные краны, самоходные рельсосварочные машины, распределители балласта, а также гидropередачи для путевых машин и промышленных маневровых тепловозов. Ежегодный объём производства АО «Калугапутьмаш» составляет более 120 путевых машин. На предприятии работает более 1 500 человек.

История АО «Калугапутьмаш» началась с создания Главных железнодорожных мастерских РВЖД, в которых работали более 700 человек. При мастерских открылась лечебница для мастеровых, были организованы курсы по повышению квалификации рабочих, воскресная школа для неграмотных, библиотека, двухклассное училище для детей мастеровых, приют для сирот, а силами рабочих был организован народный театр.

Полноценному развитию мастерских мешало отсутствие электроэнергии. Со дня их основания запуск в движение станков и других механизмов осуществлялся при помощи паровых машин. В 1901 году была пущена в эксплуатацию электростанция, мощность которой равнялась 491 л. с. Электростанция дала толчок к дальнейшему развитию. Через год на предприятии работало уже 1100 человек. В 1902 году появились новые цехи: деревообделочный, ремонтно-механический, инструментальный, чугунолитейный.

В начале Первой мировой войны Главные калужские железнодорожные мастерские СВЖД были загружены работой – предприятие постоянно получало важные военные заказы, в связи с чем в мастерских продолжали открываться цехи: вагонный, ревизионный, кузнечный, тендерный, трубосварочный. Основным направлением деятельности железнодорожных мастерских стал капитальный и текущий ремонт паровозов, пассажирских и товарных вагонов.

В период между первой и второй буржуазно-демократическими революциями (1907-1917 годы) во всей стране начинался упадок, ослабляя силы промышленных предприятий. В 1916 году стали возникать сбои поставок топлива и сырья, в связи, с чем Главные калужские железнодорожные мастерские практически прекратили работу.

В первые послереволюционные годы вся промышленность в стране была национализирована, эта же участь постигла и железнодорожные мастерские. В трудные годы гражданской войны рабочие Главных калужских железнодорожных мастерских, ремонтировали сотни вагонов, десятки маршрутных и ремонтных поездов. К концу 1918 года было сдано в эксплуатацию

дизельное отделение с двумя дизелями с электрогенераторами Коломенского завода, увеличив мощность электростанции на 300 л.с., введена в строй кран-балка грузоподъемностью 5 т.

В 1925 году были завершены работы по восстановлению и реконструкции мастерских, расширена электростанция, её мощность увеличена на 450 л.с. Установленная мощность достигла 1240 л.с.

В октябре 1929 года Главные калужские железнодорожные мастерские были переименованы в Калужский паровозовагоноремонтный и автодрезиностроительный завод. Директором завода стал Дмитрий Константинович Каралефтеров. Перед руководством стояла трудная задача: из мастерских сделать завод. С этой целью в Германию для знакомства с новой немецкой техникой была направлена делегация. Благодаря грамотному подходу в решении текущих вопросов и новому видению развития завода, Д. К. Каралефтерову удалось привлечь целую группу талантливых специалистов, создать атмосферу для появления новых технических решений и рационализаторской работы. Таким образом, на заводе появилось много изобретателей. Среди них Владимир Иванович Платов – изобретатель знаменитого путеукладочного крана.

С 1932 года завод начал специализироваться на выпуске мотовозов различной мощности для широкой и узкой колеи маневрового и пассажирского типа; съемных автодрезин; двигателей малой мощности для съемных дрезин. В эти годы быстро идет модернизация, на заводе впервые в стране вводится диспетчеризация.

В 1933 году завод стал именоваться «Калужский машиностроительный завод НКПС». В это время на заводе была установлена одна из первых в стране рентгеновских установок для просвечивания литых и кованных металлических изделий, появились инструментальный и заготовительный цехи, построен новый пролет мотосборочного цеха. Отсутствие резерва энергетической мощности затруднило дальнейшее развитие завода, и руководство приняло решение построить ТЭЦ. В это время в стране шел процесс масштабного развития энергетики и заводская ТЭЦ, вступившая в строй в 1937 году, была одной из первых в Калужской губернии. К началу 40-х годов на заводе были построены водопровод, нефтепровод, паропровод, канализация, кабельная сеть, пожарное депо и здравпункт, появилась собственная телефонная станция.

В 1940 году производство машин для железнодорожной отрасли продолжалось, но вместе с тем значительная часть производственных мощностей завода была переключена на выполнение военных заказов.

Великую Отечественную войну заводчане встретили у станков. Многие сотрудники завода ушли добровольцами на фронт. Завод начал выполнять больше оборонных заказов для страны, одновременно строя бомбоубежища. В начале октября 1941 года правительство страны приняло решение эвакуировать завод за Урал. Монтаж оборудования на новом месте не прекращался ни на минуту, и уже 7 декабря 1941 года калужане начали выпускать в Красноярске военную технику для фронта. В это время Калуга уже была оккупирована фашистами.

30 декабря 1941 года Калуга была полностью освобождена от захватчиков, и 5 января 1942 года оставшиеся рабочие завода вышли на работу для восстановления завода. В это же время начали приходить первые платформы с оборудованием из Красноярска. Вскоре прибыла и часть эвакуированных сотрудников. Закипела работа по возрождению завода. За годы войны на заводе было разработано и освоено около 50 видов машин и изделий, значительно усовершенствована технология производства.

В 1947 году завод получил новое название – «Калужский машиностроительный завод МПС (Министерство путей сообщения)».

В 50-е годы для обеспечения железнодорожного транспорта необходимой техникой, учитывая резко возросшую пропускную способность дорог, на заводе разрабатывалась и осваивалась новая техника: мотовозы МК20, МК25, ТМ24, путевые рихтовщики, монтажные дрезины. Завод приступил к изготовлению путеукладочного крана для укладки 25-метровых рельсовых плетей. Был освоен выпуск узкоколейных тепловозов ТУ1 и ТУ2 для поставки на целинные железные дороги, маневрового тепловоза ТГК1. В конце 50-х годов из ворот завода выходят 150-сильный маневровый тепловоз с гидropередачей и укладочный кран для укладки 25-метровых звеньев с железобетонными шпалами.

В 60-е годы на заводе начато освоение нового вида продукции, ранее не выпускаемой в стране, гидравлических передач для маневровых тепловозов и дизель-поездов мощностью до 882,6 кВт, а также гидротрансформаторов для буровых установок мощностью до 735,5 кВт. В 1965 году завод был передан из МПС в Министерство тяжелого, энергетического и транспортного машиностроения и стал именоваться «Калужский машиностроительный завод Министерства тяжелого, энергетического и транспортного машиностроения».

В 70-е годы на заводе изготавливаются опытные образцы таких путевых машин, как щебнеочистительная машина ЩОМД, укладочный кран УК 25/918, способный укладывать на кривые участки пути железобетонные звенья длиной 25 м, рельсосварочная машина ПРСМ-3. Изготовлены опытные образцы и начато серийное производство выправочно-подбивочно-рихтовочных машин ВПР-1200, рихтовочных машин Р-2000. Эти машины оборудовались сложными гидравлическими и электронными системами автоматического управления и контроля положения пути. Использование одной такой машины на путях МПС освобождало от тяжелого физического труда 5090 человек. Освоение производства выправочно-подбивочно-рихтовочных машин способствовало дальнейшему техническому переоснащению ряда производств на заводе, созданию в стране комплектующих изделий, ранее не выпускавшихся. Начало выпуска этих машин дало толчок развитию путевого машиностроения на заводе, и после освоения производства лицензионных машин доля путевых в общем объеме стала преобладающей. В эти же годы освоено серийное производство усовершенствованных унифицированных гидropередач (УГП-400-650, УГП-750-1200 и других) для тепловозов, а также гидротрансформаторов для буровых установок.

В 80-е годы завод переименовали в «Производственное объединение «Калужский машиностроительный завод» Министерства тяжелого и транспортного машиностроения». В это время значительно обновилось производство практически всех путевых машин: вместо ПРСМ-3 освоено выпуск ПРСМ-4, машину ВПР-1200 заменила ВПР-02. Изготовлен опытный образец новой машины – балластно-уплотнительной машины БУМ.

В 1993 году завод был акционирован и получил название – Акционерное общество открытого типа «Калужский завод путевых машин и гидроприводов». В апреле 1996 года завод опять получил новое имя, которое носит и по сей день – Открытое акционерное общество «Калужский завод путевых машин и гидроприводов».

Несмотря на все трудности 90-х годов, для железных дорог России завод изготовил опытные образцы и освоил серийное производство планировщика балласта ПБ-01, предназначенного для планирования и перераспределения свежесыпанного балласта при всех видах ремонта и строительства железнодорожного пути, тягово-энергетической установки ТЭУ-400, предназначенной для транспортирования и энергообеспечения щебнеочистительных машин. В 1995 году был изготовлен специальный комплекс для замены стрелочного перевода (КЗСП) на железобетонных брусьях, состоящий из специального крана (КСП) и комплекта платформ для перевозки элементов перевода. Для работы на промышленных предприятиях произведены опытные образцы выправочно-подбивочно-рихтовочной машины ВПРС-10 и тепловоза ТГК2М. На предприятии успешно освоено серийное производство более мощной путевой тяговой машины ПТМ-630 взамен ТЭУ400. Впервые в России изготовлена машина для правки рельсовых стыков железнодорожных путей МПРС. Вместо серийно выпускаемых машин ВПР-02, ПРСМ-4, Р-2000 созданы опытные образцы выправочно-подбивочно-рихтовочной ВПР-02М, рельсосварочной ПРСМ-5, рихтовочной Р-02.

В начале XXI века завод начал выполнять экспортные заказы для Кубы, Словакии, стран бывшей Югославии, Венгрии, Болгарии, Казахстана, Беларуси и Латвии. Сердцевиной научно-технической политики предприятия стала ориентация на исследовательские и опытно-конструкторские работы, на создание новых путевых машин и совершенствование серийно выпускаемых.

Завод «Калугапутьмаш» продолжает динамично развиваться: в цехах выпускается новая техника, расширяется география поставок, на предприятие приходят работать молодые специалисты. В рамках исполнения заказа для РЖД на КПП было освоено производство нового вида техники — снегоуборочного поезда ПСС-2П. Машина может очищать перегоны и станционные площадки в объеме до 1400 кубометров снега в час. Поезд в новой модификации в сравнении с аналогом показывает производительность выше на 15%, кроме того, он оснащен бытовым модулем для персонала.

В этом году старейшему предприятию нашего города исполнилось 150 лет!

Список используемых источников:

1. Розанова Т. Г. Калужское предпринимательство: история и современность. – Калуга: Издательство «Золотая аллея», 2018. – 206 с., ил. ISBN 978-5-7111-0519-0

2. Максимов А. В. Влияние Сызрано-Вяземской железной дороги на социальную инфраструктуру Калуги. – Калуга.: Издательство Манускрипт, 2018. – 20 с. ISBN 978-5-94627-166-0

3. Максимов А. В. Истоки системы профессиональной подготовки кадров Калуги и Калужской губернии – Калуга: Манускрипт, 2018. – 20 с. ISBN 978-5-94627-074-8
4. Калужский машиностроительный завод. (Исторический очерк. К 100-летию основания завода. 1874–1974 гг.). Калуга 1974
5. В. Е. Продунов. Этапы большого пути. – Калуга: Издательство Н. Бочкаревой, 1999. – 198 с., ил.
6. Бочкарева Н. Ф., Зубарев А. Е. Калужская область: население, экономика, социальная сфера, экология, культура, туризм (Краеведческие материалы). – Калуга: Издательство научной литературы Н. Ф. Бочкаревой, 2006. – 208 с. ISBN 5-89552-150-9

ОКСКАЯ ВЕТКА

Калужский филиал ПГУПС

Автор: Месяцев Степан Андреевич

Научный руководитель: Чемисова Наталья Вадимовна

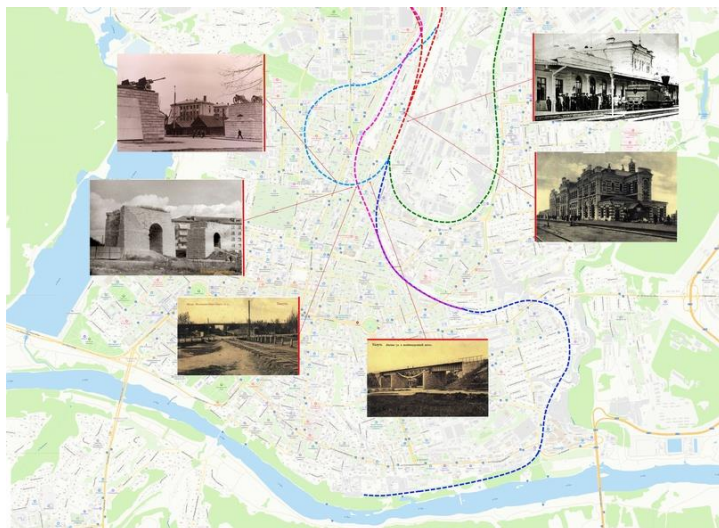
Железнодорожная эра наступила в Калуге 27 декабря (15 декабря по старому стилю) 1874 года. Именно тогда открылось первое железнодорожное сообщение Ряжско-Вяземской дороги и первый калужский вокзал.

Газета «Калужские губернские ведомости» от 18 декабря 1874 года описывает это событие так: «Наконец наступил тотъ завѣтный день, въ который Калуга вступила въ сѣть желѣзно-дорожнаго сообщенія черезъ первый рельсовый путь въ губерніи, проходящій по тремъ уѣздамъ: Тарусскому, Калужскому и Медынскому. Пятнадцатаго числа сего декабря послѣдовало въ Калужскомъ вокзалѣ торжественное открытіе правильнаго движенія поѣздовъ по всей линіи Ряжско-Вяземской желѣзной дороги, при громадномъ стеченіи мѣстнаго населенія, устремившагося какъ бы на праздникъ возрожденія мѣстныхъ экономическихъ интересовъ...»

Первая дорога была тупиковая : поезд подъезжал к вокзалу (который сохранился до наших дней), а потом отъезжал от него в обратную сторону. На схеме эта линия обозначена красным пунктиром.

В то же время Обществом Ряжско-Вяземской железной дороги была построена Калужско-Окская ветвь, которая позже и стала называть Окской веткой (на схеме обозначена синим пунктиром). Она соединила вокзал с пристанью на Оке. Однако из-за нерентабельности через 12 лет в 1886 году ветка «станция Калуга – Окская пристань» была закрыта и частично разобрана.

В конце 1898 года был открыт обходной путь Сызрано-Вяземской железной дороги к востоку от станции "Калуга" (пунктир зеленого цвета) - станция превратилась из



заездной в проездную.

Осенью 1901 года был построен новый вокзал "Калуга" Московско-Киево-Воронежской железной дороги.

А 28 октября 1903 году была открыта для движения калужская "петля" М-К-В ж. д. - ветвь разъезд "Азарово" - станция "Калуга" (пунктир голубого цвета). В 1905 году открыта станция "Калуга-Товарная".

В феврале 1908 году, через четверть века, ветвь была восстановлена заново, причём на этот раз уже Обществом Московско-Киево-Воронежской железной дороги и открыта изменённая ветвь ст. "Калуга-Товарная" - "Ока-Пристань" Московско-Киево-Воронежской ж. д (пунктир фиолетово и синего цвета). Длина пути составляла почти 8 км и примыкала к станции Калуга Московско-Киево-Воронежской железной дороги. Теперь она проходила уже через Казённый винный склад, проходила под мостом «Калужской петли», чьи «быки» сохранились до нашего времени. Далее железнодорожная ветка шла вокруг городских районов к станции «Калуга – пристань», которую выстроили на берегу Оки за современным зданием УГИБДД, и далее к будущему лесозаводу (позже – фанерная фабрика).

В честь Окской ветки получила название и новая улица, проложенная параллельно улице Желябова (ныне Ленина) – улица Старая Ветка (ныне – улица Веры Андриановой), а также появились Паровозный и Резервный переулки.

Ветка до войны, во время войны (кроме периода оккупации Калуги с октября 1941 по январь 1942 года) и после, вплоть до 2010-х годов обслуживала большое кол-во предприятий города.

В 1992 году ветка из главных путей была переведена в подъездной путь МПС, а станция Калуга-Ока-Пристань закрыта, сейчас это 4-й парк станции Калуга I. Сейчас уже нет многих предприятий, на которые ходили тепловозы с товарными составами, а именно: Фанерка, Металлобаза, Стекольный завод, Асфальтовый завод, «КалугаТрансМост».

На завод "КалугаТрансМост" до 2013 г туда ещё редко, но ходил состав из пару вагонов, в этом же 2013 г. на собрании акционеров скорее всего было принято решение отказаться от подъездной ветке к их предприятию.

Такие большие заводы как КЭМЗ и КЗТА так же когда-то получали материал и вывозили продукцию по данной железной дороге, но в 2010 годах было принято решение отказаться от такого вида транспортировки, как следствие ответвление окской ветки к ним были демонтированы и на месте веток сейчас растут всякие торговые павильоны.

Официально Окская ветка снята с баланса РЖД ещё в 2015г. В марте 2015 года начались работы по разбору ветки. В день снимали по 10-15м. Ветка должны быть разобрана вся до улицы Билибина, хотя до 2018 года раза два в день по ветке бегала «Машка» (небольшой локомотив). На данный момент можно еще найти куски этой ветки. В 2020 год ветка, как железнодорожное сообщение, закрылась окончательно. Это конец ветки, которая проходит через весь город и прожила больше 100 лет.

Новая жизнь Окская ветка теперь связана с проектами прямой интеграции в городскую жизнь и среду



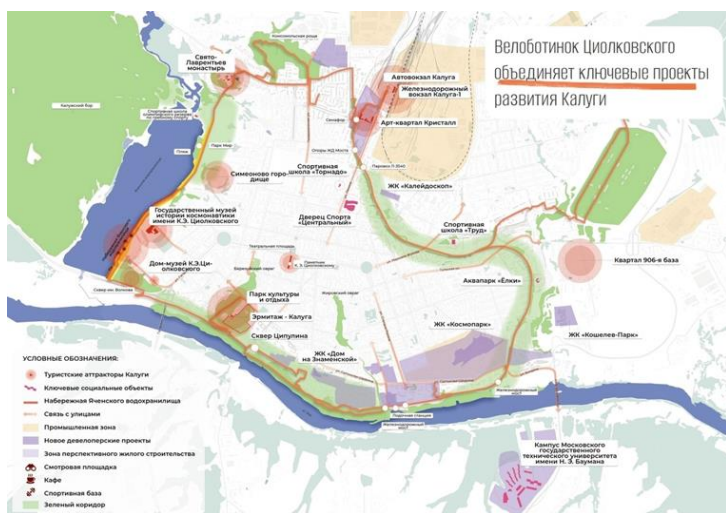
27 августа 2020 года в Калуге, сквере 50-летия ВЛКСМ, установили памятник паровозу Л-3540. Черно-красный локомотив расположился среди зелени деревьев на постаменте в виде участка железной дороги. Паровоз доставили на вечную стоянку по «Окской ветке», которая в последний раз перед закрытием использовалась по назначению. Специально ради этого движение по улице Ленина было перекрыто, а на месте железнодорожного переезда уложили

рельсошпальную решетку, чтобы паровоз мог подъехать к месту назначения.

Этот паровоз – подарок Калуге от компании РЖД. Он был собран в 1950-х годах в Ворошиловграде (ныне Луганск), ему более 60 лет. Это один из лучших и массовых (свыше 4-х тысяч локомотивов) советских паровозов, который мог эксплуатироваться по всей сети железных дорог СССР, за что его конструкторов - разработчиков наградили Сталинской премией. Среди железнодорожников за паровозами серии Л закрепились прозвища «Лебедянка» и «Лебедь» в честь Л. С. Лебедянского, под руководством которого и был сконструирован данный паровоз.

Инициативная группа калужан предложила проект под названием «Ботинок Циолковского», который предусматривает включение части Окской ветки. В октябре 2024 проект «Ботинок Циолковского» был одобрен губернатором.

Проект объединяет многие исторические места города, предполагает создание велосипедных дорожек, мест отдыха. Осуществление этого проекта позволит не только сохранить историческую память об « Окской ветке», но и, по сути, вдохнет в неё новую жизнь.



Список используемых источников:

- https://zhelezki.kamrbb.ru/?x=read&razdel=4&tema=70#main_70
- <https://www.kp40.ru/news/society/37247>
- <http://gorod.kaluga.ru/img/famous/zeldor/tupik.html>

150 ЛЕТ С МОМЕНТА ОСНОВАНИЯ КАЛУЖСКОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО УЗЛА

Калужский филиал ПГУПС

Автор: Майоров Андрей Сергеевич, Харченко Арина Игоревна
Научный руководитель: Миллер Наталья Александровна

В 2024 году Калужский железнодорожный узел отмечает юбилейную дату — 150 лет с момента основания. В декабре 1874 года Калуга вступила в сеть железнодорожного сообщения через первый рельсовый путь. Это событие стало значимым для провинциального купеческого города и во многом определило его судьбу. Благодаря железной дороге здесь стали создаваться промышленные предприятия, а вслед за ними развивались строительство, медицина, открывались учебные и культурные заведения. В настоящее время железная дорога в Калужской области продолжает способствовать развитию экономики региона, железнодорожным транспортом в Калужской области ежегодно перевозится более 2 млн тонн различных грузов и порядка 4,7 млн

пассажиров. Современное железнодорожное сообщение Калуги включает в себя пригородные и дальние маршруты. Пригородное сообщение обеспечивает связь Калуги с Москвой, Сухиничами и остальными соседними городами. Дальнее сообщение позволяет пассажирам добраться до различных городов России, таких как Адлер, Анапа, Ейск и Льгов.

«История железной дороги в Калужской губернии» в настоящем очерке. Россия в XIX веке имела весьма слабую систему путей сообщения. Её основу составляли почтовые тракты и полноводные реки. Организация доставки товаров, частных и государственных передвижений людей по суше на средние и большие расстояния были весьма трудоёмкими, дорогими мероприятиями. Для решения этой проблемы в 1856–1857 годах правительство инициировало грандиозный план— создание железнодорожной сети России. По плану правительства строительство и эксплуатацию железных дорог должна осуществлять специально организованная частная акционерная компания— «Главное общество российских железных дорог». План правительства предусматривал прокладку за десять лет четырех магистралей общей протяжённостью 3900 вёрст. К 1864 году «Главное общество российских железных дорог» построило лишь две линии: Петербуржско-Варшавскую и Московско-Нижегородскую протяжённостью 1 617 вёрст. Качество работ было весьма плохое. Министр путей сообщения того времени К. В. Чевкин выдвинул идею приостановки строительства железных дорог в России до стабилизации экономики. С таким мнением не были согласны ни члены правительства, ни инженерно-техническая интеллигенция, ни купцы, ни земская власть и предприниматели. Под нажимом общественного мнения император Александр II и правительство изменили железнодорожную политику. Было принято решение: строительство и эксплуатацию железных дорог отдавать в концессию частному капиталу и всемерно поддерживать отечественного предпринимателя. Последняя треть XIX века вошла в российскую историю как годы «концессионной железнодорожной лихорадки». На строительстве железных дорог старался нажиться каждый. В эти годы появились первые отечественные железнодорожные короли: П. Г. фон Дервиз, С. С. Поляков, А. М. Варшавский. [3]

К середине 70-х годов XIX века в России 52 акционерных общества проложили более 15000 вёрст железнодорожного полотна. Правительство оказывало этим обществам большую финансовую поддержку: им выдавали ссуды на льготных условиях, предоставляли гарантии доходности на акционерный и облигационный капиталы. Кроме того, акционерные общества практически были свободны в вопросах строительства и эксплуатации железных дорог: выбор направления и трассировка линий, установка тарифов на перевозку грузов и пассажиров осуществлялись по усмотрению общества. [3]

В то время на рассмотрении министра путей сообщения находилось 62 проекта различных железнодорожных линий. Практически все губернские, а также крупные уездные города, особенно в центре России, были включены как станции, а то и узлы той или иной железнодорожной линии. Учитывая географическое расположение Калуги, можно сделать смелое предположение, что всем ходом исторического развития железнодорожного дела в России было предопределено прохождение через неё железной дороги. Такие города, как Сызрань, Пенза, Моршанск, Ряжск, Скопин, Тула, Алексин, Калуга, Вязьма, были включены в три последовательно соединяющиеся железнодорожные линии. Кроме того, город Елец (в то время Орловской губернии) предполагался быть соединённым линией с городом Ефремовом, далее с Богородицком (оба Тульской губернии) и в селении Хрущёвская (Тульская губерния) войти в линию Вязьма— Ряжск. Концессии на реализацию этой части плана железнодорожной сети России были выданы трём акционерным обществам: Ряжско-Вяземская железная дорога (РВЖД)— 1872 год, Ряжско-Моршанская железная дорога (РМЖД)— 1869 год, Моршанско-Сызранская железная дорога (МСЖД)— 1872 год. Через Калугу проходила РВЖД. В конкурсе на РВЖД участвовала две концессии: первую оформлял железнодорожный магнат А. М. Варшавский, который ещё в 1869 году получил концессию на Скопинско-Павелецкую железную дорогу, полностью позже вошедшую в Ряжско-Вяземскую. Вторую концессию подали совместно четыре заявителя— двоюродные братья графы Владимир Алексеевич и Алексей Павлович Бобринские, князь Дмитрий Дмитриевич Оболенский и, руководитель 2-го отделения Министерства внутренних дел Егор Фёдорович Винберг. Князь Д. Д. Оболенский владел имением в Епифанском уезде Тульской губернии (РВЖД проходила по Епифанскому уезду), родовое имение графов Бобринских— в Богородицком уезде Тульской губернии (РВЖД проходила по Богородицкому уезду). Император утвердил концессию, технические условия и устав РВЖД, поданные четырьмя заявителями, 28 апреля 1872 года. Председателем правления акционерного общества РВЖД был определён Егор Фёдорович Винберг. [1]

Следует отметить очень интересный факт: на момент утверждения императором основных документов РВЖД ещё не было определено местоположение правления дороги. В уставе РВЖД на тот момент было записано: «...Местоположение правления дороги— один из городов Российской империи». Ровно через год, 28 апреля 1873 года, министр путей сообщения утвердил чертежи вокзала станции 1-го класса на РВЖД— станции КАЛУГА. Местоположение Правления РВЖД определено в Калуге. Сам факт расположения в Калуге правления РВЖД имел для развития нашего города очень большое значение! 15 декабря 1874 года состоялась торжественная встреча первого железнодорожного поезда, прибывшего в Калугу из Вязьмы. Газета «Калужские губернские ведомости» так отметила это событие: «...15 сего декабря 1874 года последовало в калужском вокзале торжественное открытие правильного движения поездов по всей линии Рязско-Вяземской железной дороги, при громадном стечении местного населения, устремившегося как бы на праздник возрождения местных экономических интересов. [2]



Рисунок 1. Станция Калуга. Здание вокзала



Рисунок 2. Станция Калуга. Бывшие мастерские.



Рисунок 3. Вокзал станции Калуга. Кассовый зал.



Рисунок 4. Зал ожидания для пассажиров 1 и 2 классов



Рисунок 5. Большие мастерские Калуги. Цех сборки паровозов.



Рисунок 6. Цех сборки колёсных пар



Рисунок 7. РВЖД. Станция Вязьма



Рисунок 8. Станция Мятлевская

Было совершено молебствие с водоосвящением, при котором присутствовал начальник губернии Иван Егорович Шевич, губернский предводитель дворянства, вице-губернатор, председатель окружного суда, городской голова и начальники отдельных частей...» Эта дата и принята калужскими железнодорожниками и машиностроителями завода «Калугапутьмаш» как день основания их предприятий.

По нормам того времени железная дорога считается рождённой и принятой, когда на всём её протяжении началось движение поездов, как пассажирских, так и товарных, в соответствии с утверждёнными графиками и расписаниями. Началось «...правильное движение...», как писали Калужские губернские ведомости, 15 декабря 1874 года. За два с половиной года от даты утверждения концессии на РВЖД было выполнено: □ укладка собственно полотна железной дороги в соответствии с техническими условиями: Павелец— Вязьма— 462 версты; Елец— Хрущёвская (позже станет Узловая)— 181 верста; ветка от станции Калуга к реке Ока— 7,1 версты; ветка к реке Ока от станции Алексин— 1,4 версты; соединительные ветки с другими дорогами в Ельце, Протопопове, в Павельце— 5,9 вёрст. Отчётная протяжённость РВЖД— 660 вёрст; □ строительство одного вокзала 1-го класса— Калуга, вокзалов 2-го класса— 7, вокзалов 3-го класса— 6, вокзалов 4-го класса— 18 полустанций— 4, разъездов— 8; □ строительство мостов различных по величине отверстия, деревянных и каменных— более 500; один мост через Оку у г. Алексин— четырёхпролётный, 153 сажени отверстие; □ строительство здания цеха для сборки паровозов Больших железнодорожных мастерских в Калуге, Малых мастерских в Ефремове; установка силового и станочного оборудования; подготовка рабочих кадров; организация производственного процесса на Больших и Малых мастерских; прокладка шоссейных дорог от городов до станций в Калуге, Ельце, Вязьме, Ефремове (железнодорожные станции, производственные и хозяйственные постройки железнодорожного назначения по нормам того времени должны быть вне черты городов). Большие железнодорожные мастерские РВЖД позже стали Главными мастерскими, а 1 октября 1929 года они отделились от железной дороги и стали самостоятельным заводом. Сейчас это Калужский завод путевых машин и гидроприводов холдинга «Синара— Транспортные Машины». Этот завод также отмечает своё 150-летие и тоже в декабре. В статье представлены редкие фотографии из альбома видов Рязско-Вяземской железной дороги (С.- Петербург, 1874). Уникальное издание хранится в Петербургском государственном университете путей сообщения Императора Александра I.

Список информационных источников:

1. История Калужского края: 9-11-е классы: учебное пособие: в 2 частях / А. С. Анисеев, И. Б. Белова, И. И. Берговская – Москва: Просвещение, 2022.
2. Становление и развитие сети железных дорог на территории Калужской губернии в XIX веке (school-science.ru)
3. Калужское Наследие 2024 №1(25) КУЛЬТУРНО-ПРОСВЕТИТЕЛЬСКИЙ ЖУРНАЛ Учредитель: Министерство культуры и туризма Калужской области; Автор идеи: А.Д. Артамонов; Главный редактор: Д.В. Кузнецов.

ЗДАНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ВОКЗАЛА «КАЛУГА-1»

Калужский филиал ПГУПС

Автор: Абакарова Мариам Раджабовна

Научный руководитель: Миллер Наталья Александровна

«История страны записана на трассах и в архитектуре города». Ле Корбюзье, Афинская хартия

Почему статья о железнодорожных вокзалах? «Афинская хартия» провозгласила: «история страны записана на трассах и в архитектуре города». Тысячелетиями люди общались, торговали, воевали, пользуясь дорогой, рекой, морем. Они передвигались пешком или на лошадях, плавали на плотках, лодках или кораблях. Это движение таило в себе созидательную силу, и дороги, как реки и моря, способствовали превращению места первобытной стоянки в поселение, а поселения в город.

Пришло время, когда связанные дорогами города выросли, а способы передвижения, использовавшие силу человека или животного, воды или ветра, оказались недостаточными для обеспечения жизнедеятельности всё более многочисленных населённых мест. Если высотные дома

своим появлением во многом обязаны лифту, то последующий рост городов неразрывно связан с горизонтальным машинным транспортом и прежде всего с железными дорогами..

С появлением железных дорог сначала на конечных, а затем и на промежуточных станциях стали возводить здания для лиц, совершающих поездки по железной дороге. Так в первой четверти XIX столетия возник новый тип гражданского здания, железнодорожный вокзал — одно из своеобразных мест в истории страны, города, поселения. Вокзал — это своеобразный тип общественного сооружения, он как и железные дороги оказывает заметное влияние на развитие городов, вносит изменения в их структуру, объясняет состояние и значение железнодорожной линии в городе.

Здание первого Калужского вокзала нынче не узнать, оно сохранилось и до наших дней, но со значительными изменениями первоначального облика. Ныне в нем располагается ООО «Электротехнический завод».

Оно было построено в связи с открытием в 1874 году участка Ряжско-Вяземской железной дороги, соединившей Калугу с Тулой и Вязьмой.



28 апреля 1873 г. министр путей сообщения граф А.П. Бобринский утвердил чертежи проекта единственной на всей РВЖД станции первого класса - станции Калуга.

Работы по строительству дороги шли полным ходом. А вот и первое упоминание о строящемся здании вокзала в Калуге: «Оштукатурены залы в здании вокзала, оштукатурены и наружные стены, установлены печи, вставлены рамы и настлан пол... Пассажиры платформы сделаны и покрыты железом... Работы по подготовке открытия продолжались всю осень. Торжественное открытие дороги было назначено на 15 декабря

(27 декабря по новому стилю) 1874 года.

15 сего декабря 1874 года последовало в калужском вокзале торжественное открытие правильного движения поездов по всей линии РВЖД, при громадном стечении местного населения, устремившегося как бы на праздник возрождения местных экономических интересов. Наш Мстительный Архипастырь Григорий с соборным духовенством, совершил молебствие с водоосвящением, при котором присутствовал начальник губернии Иван Егорович Шевич, губернский предводитель дворянства, Вице-губернатор, председатель окружного суда, городской Голова и начальники отдельных частей.

Высокопреосвященный окропил святою водою вокзал, рельсовый путь и первый почтовый поезд, прибывший из Вязьмы, а затем отправившийся и Тулу.

Затем приглашенным лицам предложен был роскошный завтрак от Управления железной дороги в пассажирском зале изящном и комфортабельно устроенном...» [8, с.44-48] Так описала это значительное в жизни Калуги и всей губернии событие газета Калужские Губернские Ведомости в №100 за 1874 год. (прим. Управление Ряжско-Вяземской, в дальнейшем Сызрано-Вяземской мед. находилось также в Калуге)

Теперь дважды в день тихая, провинциальная Калуга могла слышать мощный гудок паровоза прибывающего поезда (к этому моменту в Калуге проживало чуть больше 38000 человек). Для своего времени это было прекрасное станционное здание. Максимальное удобство для ожидающих прибытия поезда пассажиров. В подвалах размещались вместительная камера хранения багажа и вместительный продуктовый склад станционного буфета. Тут же располагалась книжная лавка, принадлежащая коллежскому советнику Петровскому. За четверть века здесь побывали многие известные в России люди и даже члены императорской фамилии.

После многочисленных ходатайств представителей от промышленников и купцов о скорейшем проведении к Калуге ветки от Брянской линии, — в 1901 году такая ветка была сдана в эксплуатацию паевым обществом частной Московско-Киево-Воронежской дороги, с использованием части пути казённой (государственной) Сызрано-Вяземской линии. [7, с. 33-38]

В 1901 году в Калуге был построен новый железнодорожный вокзал (ныне действующий, ст.Калуга-1) и руководство управления Сызрано - Вяземской железной дороги передает в ведение Главных железнодорожных мастерских здание старого вокзала, где в зале для пассажиров 2 класса разместились классы начального училища №1. (начальное училище исключительно для детей

железнодорожников, главным образом мастеровых и рабочих главных мастерских Сызрано - Вяземской железной дороги...»)- в *последствии СПТУМІ им. Карпова*, а в зале для пассажиров I класса действовал городской театр (вместимость зала была не менее 200-250 посадочных мест). Этот вокзал сохранился до наших дней (Калуга I)[8, с.50-51]

От вокзала шла Ямская улица (ныне улица Ленина). Она доходила до моста через Оку. Ямской улица была названа потому, что жили в районе вокзала в основном ямщики. Рядом с вокзалом построили железнодорожное училище, позже здесь находилась станция юных техников. В училище преподавало 17 педагогов. Учащихся насчитывалось 500 человек.

Таким образом к 1902 году в городе функционировало 2 железнодорожных вокзала. Один относился к казённой (Сызрано-Вяземской) дороге, а второй, — к частной Брянской линии. В советское время здание первого — «Сызрано-Вяземского вокзала» было передано одному из заводов города. Здание сохранилось до наших дней, но сильно перестроено[8, с.57-58]. К своему вокзалу поезда частной Московско-Киево-Воронежской железной дороги подъезжали по Брянскому мосту (разобран в 1963 году).

По утверждению калужского краеведа и архитектора И. Д. Белова: «Это был путепровод, который шел до роши. Дело в том, что в Калуге, на улице Ленина, два вокзала находились рядом. Поезда приходили и на один вокзал, и на второй. Поэтому и построили мост, чтобы развести потоки. Когда-то по центру Калуги ходили паровозы с пассажирскими и товарными вагонами.

Город пересекали железнодорожные линии. И это, кстати, было очень неудобно. Мост построили где-то в 1900 году, когда появилась Московско-Киево-Воронежская железная дорога, а разобрали, когда пустили первый троллейбус. Там были четыре массивные опоры (фермы), так вот на две опоры потом поставили пушки, а ещё две так и остались стоять. Разобрать их было сложно, нужно эти опоры взрывать»[8, с.59-62].

С началом Первой мировой войны губернский центр Калуга становится крупным тыловым-эвакуационным центром воюющей империи. Санитарные потери на фронтах требовали эвакуации раненых и больных в тыловые районы.

20 августа (2 сентября) 1914 г. на станцию Калуга с фронта была доставлена первая партия, состоящая из 2 500 раненых и больных воинов Российской Императорской армии. Размещать первую партию пришлось в различных местах, включая здание вокзала, станционные постройки, частные дома.

В короткие сроки городской управе и военному управлению удалось развернуть в городе 4 госпиталя, доведя общее количество коек до 1900[1, с.3-6]. К концу 1914 года станция становится военно-эвакуационным пунктом «Москва 1-й» с основным направлением санитарной эвакуации на Москву[1, с. 7].

Город оказался и в центре беженского потока. Беженцы следовали через Калужскую губернию и по Московско-Варшавскому шоссе вглубь страны. Первая партия зарегистрированных беженцев в количестве 601 человека прибыла на станцию Калуга 15 (28) июля 1915 года[2, с.8-12].

На средства и при содействии Татьянинского комитета, созданного по инициативе Великой княгини Татьяны Николаевны Романовой, ищущим убежища и другим пассажирам оказывалась продовольственная и медицинская помощь.

В здании вокзала были открыты врачебно-продовольственный пункт и «Особый Комитет из лиц, состоявших в благотворительных обществах и других лиц, главным образом — дам, для удовлетворения пищею прибывающих в поездах беженцев». Одновременно Губернским комитетом общества было учреждено Особое Бюро для снабжения беженцев проездными документами[2, с. 20].

В годы Великой Отечественной войны станция имела стратегическое значение при обороне Москвы[4], проведении первой и второй Ржевско-Вяземской наступательных операций Красной Армии, Курской битвы, для большинства наступательных операций по разгрому противника на всём советско-германском фронте в 1942—1945 годах.

После войны было отремонтировано железнодорожное полотно, служебные и технические постройки. Возобновлено регулярное пассажирское сообщение с Москвой, городами области, Вязьмой и Тулой.

На станции 5 пассажирских платформ. Две (№ 6 и 8) высокие, островные, у тупиковых путей, используемых обычно электропоездами. 2 низкие островные: одна (№ 7) у тупиковых путей, другая (№ 4) — у проходных путей, это самая длинная платформа на станции. Одна боковая низкая платформа у здания вокзала у проходного пути является продолжением платформы № 6. Над станцией — пешеходный мост. С него нет сходов к платформам.

Поскольку станция Калуга-1 расположена на ответвлении главного хода Киевского направления МЖД, принимает она в основном пригородные электропоезда от Москвы и Сухиничей (съезжают с главного хода между станциями Тихонова Пустынь и Горенская по ветви в направлении станции Муратовка) и пригородные дизель-поезда хордовой линии в направлении станций Вязьма и Тула I-Курская. Для поездов всех четырёх направлений станция является конечной.

Имеется прямое сообщение пригородными электропоездами с Москвой-Киевской (самая дальняя станция на этой линии, имеющая прямую связь с Москвой) и станцией Сухиничи-Главные, поэтому с точки зрения пригородного сообщения станцию Калуга I также иногда относят к Киевскому направлению. Время движения от Киевского вокзала около 3 часов 8 минут, от Сухиничей-Главных — около 2 часов. От Москвы курсирует 13-14 пар поездов в сутки (из них 5 — экспрессы), от Сухиничей-Главных — 5 пар в сутки. Обслуживают линию пассажирские электропоезда ЭД4М.

В направлении Тулы и Вязьмы ежедневно курсирует несколько пар рельсовых автобусов РА2.

Также имеется 1 вечерняя пара поездов сообщением до станции Кресты, расположенной на Большом кольце МЖД — до станции Бекасово I поезда следуют в направлении Москвы по главному ходу, а дальше съезжают на кольцо.

С 2021 года регулярно курсируют электропоезда-экспрессы РЭКС (Калуга-1 — Москва Киевская) в фирменной сине-голубой окраске. Время в пути около 2 часов 30 минут. Покупка билета на экспрессы РЭКС возможна в кассах по продаже билетов или мобильном приложении «РЖД Пассажирам».

Через станцию Калуга-1 курсирует несколько пар пассажирских поездов дальнего следования до Адлера, Анапы, Старого Оскола, Ейска и Белгорода. Все они имеют продолжительную остановку на станции, во время которой производится смена локомотива.

От Калуги-1 до Москвы-Киевской поезда следуют на электрической тяге (ЧС7), а до Тулы или Узловой — на тепловозной (2ТЭ10М или ТЭП70БС). Тяговые плечи обслуживают локомотивные бригады ТЧЭ-18 имени Ильича ТЧЭ-36 Новомосковск и ТЧЭ-14 Елец-Северный.

Вокзал Калуга-1 — железнодорожный вокзал станции Калуга I. Входит в Московскую региональную дирекцию Дирекции железнодорожных вокзалов[2, с.45-46] Входит в Московско-Смоленский центр организации работы железнодорожных станций ДЦС-3 Московской дирекции управления движением. По основному применению является участковой, по объёму работы отнесена ко 2 классу. Относится к Московско-Смоленскому региону Московской железной дороги. Комфорт пассажиров обеспечивает большое количество касс, современный зал ожидания, кафе и гостиница. В 2011 году на месте кассового зала открылась часовня в честь святого праведного Иоанна Кронштадтского.

Станция Калуга-1 расположена к северу от центра города на ответвлении главного хода Киевского направления МЖД на хордовую линию Вязьма — Тула-1 Курская на участке Муратовка — Плеханово[3, с.32-34]. Московской железной дороги.

Главный ход линии в этом месте делает петлю, глубоко вдаваясь внутрь города. Участок от Калуги-1 до этой развязки двухпутный и электрифицированный (электрификация продолжается далее до станции в посёлке Полотняный Завод(контактная сеть демонтирована, вывозная работа осуществляется теплотягой), в другую сторону однопутный без электрификации



ФОт привокзальной площади станции Калуга-1 отправляются автобусы междугородних, городских и пригородных маршрутов, троллейбусы и маршрутные такси. Имеется стоянка легковых такси.

На железнодорожной станции 1 сентября 1972 года открыт памятник паровозу в честь 100-летия Калужского железнодорожного узла. Представляет собой переднюю четвертую часть локомотива Су-214-33.

Здание железнодорожного вокзала «Калуга-1» встречают многие гости города как первую достопримечательную постройку Калуги на их пути. Здание железнодорожного вокзала «Калуга-1» является главным вокзалом города и важным транспортным объектом области.

Список используемых источников:

1. Архангельский А. С., Архангельский В. А. Железнодорожные станции СССР : Справочник. — М. : Транспорт, 1981. — Т. 1. — С. 201. — 368 с. — 100 000 экз.
2. Белова И. Б. Первая мировая война и российская провинция. 1914 - февраль 1917 г. — М.: АИРО-XXI, 2011. — 316 с. — ISBN 978-5-91022-164-6.
3. Журавлёв А. Отдел VII. Пути сообщения, почта, телеграф, телефон // Свод постановлений Калужского губернского земского собрания за 40 лет, со 2 декабря 1865 года по 23 марта 1905 г. / Сост. А. Журавлев при участии А. М. Семенова, С. И. Гречанинова и др. лиц. — Калуга: тип. Губ. зем. упр., 1907. — С. 459—591. — XXXI, 1000 с.; 24. с..
4. Лаппо Г. М. Города России. Взгляд географа. — М.: Новый хронограф, 2012. — С. 81. — 503 с. — (Социальное пространство). — ISBN 978-5-94881-151-2.
5. Матвеева Н. Л. Благотворительность и императорская семья в годы Первой мировой войны. — М.: Изд.-во МГОУ, 2004. — 189 с. — ISBN 5-7045-0591-0.
6. По улицам Калуги ходили поезда // «Комсомольская правда – Калуга» : портал. — 2007. — 7 ноября.
7. kaluga-1.dzvr.ru — официальный сайт железнодорожного вокзала ст. Калуга-1
8. Единственная и неповторимая : Калуга в старой открытке / [авт.-сост. Машковцев Валерий Прокопьевич]. - [2-е изд., перераб. и доп.]. - Владимир : [б. и.], 2006. - 287 с. : ил., цв. ил., портр.; 22 см. - (Губерния в старой открытке; Кн. 6); ISBN 5-88149-261-7