

Составитель Д.В. МАКАРОВ

ВЫКСУНСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ:



ВЧЕРА,
СЕГОДНЯ,
ЗАВТРА



Фото №1.

Уникальная фотография начала XX века: выксунские железнодорожники в торжественной обстановке.

ИСТОРИЯ ВОЗНИКНОВЕНИЯ И РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ВЫКСУНСКОГО МЕТАЛЛУРГИЧЕСКОГО ЗАВОДА С МОМЕНТА ОСНОВАНИЯ И ДО 1916 ГОДА

Железный век» Выксы начался в первых десятилетиях 18-го века. В 1719 г. знаменитый указ Петра Великого разрешил «каждому на Руси искать, чистить и плавить металлы». Именно тогда в окрестностях Выксы появились первые родники-«дудки», где велось кустарное изготовление кричного железа. Но подлинное – промышленное – развитие металлургии в этих краях связано с указом дочери Петра Елизаветы, которая, возможно сама того не подозревая, стала первым русским правителем – экологом. «Для охраны лесов от истребления» императрица Елизавета распорядилась закрыть ряд заводов на расстоянии двухсот верст от Москвы. В составленный Сенатом список попали и предприятия известных «железных заводов промышленников» Андрея и Ивана Баташовых, и братья были вынуждены оправиться на поиски новых мест.

Наш легендарный Выксунский завод возник в декабре 1757 года на базе наличия железной руды, которая залегала на глубине 10-20 метров по правому берегу реки Оки от Рязани до Нижнего Новгорода.

Окрестности Выксы в то время идеально подходили для создания нового металлургического производства. Богатые залежи железной руды, близость к важной транспортной магистрали – реке Оке – и соседство со знаменитой Нижегородской ярмаркой стали для предприимчивых братьев определяющими факторами. Спустя два года после переселения, в 1757 г., начал выпускать чугун первый на новых землях – Унженский – завод Баташовых, расположенный во Владимирской губернии.

Как уже упоминалось, основателями завода были братья Баташovy: старший – Андрей Родионович и младший – Иван Родионович. С 1755г. по 1809г. богатейшие природные ресурсы нашего края дали возможность Баташовым вдоль среднего течения реки Оки основать 16 заводов. В 1764г. был построен Верхне-Выксунский завод, развитию же производства непосредственно в Выксе препятствовало серьезное обстоя-



*Фото № 2.
Наши великие предки - основатели
металлургической промышленности в Выксе
братья Иван и Андрей Баташovy.*

ельство: эта территория считалась «землями новокрещённой мордвы», а потому строиться здесь разрешалось только с особого монаршего благоволения. И в августе 1765г. Екатерина II преподнесла братьям царский подарок: спустя несколько дней после дня рождения Ивана Родионовича Баташова и чуть раньше его именин императрица подписала особый указ, разрешающий братьям осваивать берега Выксы и Велетьмы.

Строительство нового Верхне-Выксунского завода началось немедленно и годом позже, в 1766 г., он выпустил почти 5 тыс. тонн чугуна – значительный по тем временам объем. Интересен механизм приобретения земель, который использовали предприимчивые братья: новые земельные угодья закладывались под внушительный залог, а крепостные крестьяне из купленных деревень переводились на заводы и становились рабочими. Таким образом, Баташovy одновременно увеличивали оборотный капитал своих предприятий и обеспечивали их дополнительной рабочей силой. Результатом этой практики стало трехкратное увеличение объемов производства на Унженском и Гусевском заводах Баташовых за три года, с 1762 по 1764гг.

В 1768г. был построен Нижне-Выксунский, в 1773г. – Нижнее-Железницкий (Досчатинский) завод, а последним из 16 был построен Проволоченский.

Каждый завод, кроме Проволоченского и Досчатинского, имел небольшие домны для выплавки чугуна и мастерские с молотами для переделки чугуна в уже готовую продукцию: листовое и сортовое железо, проволоку, гвозди, косы, серпа, котлы, ткацкие станки, а в последствии - и паровые машины.

Древесный уголь, добываемый в основном из берёзы, и торф – вот те самые виды топлива, которое использовалось при выплавке чугуна. Чтобы выплавить пуд чугуна, требовалось 4-6 пудов угля, а на выработку одного пуда железа – 5-7 пудов угля! Согласно историческим данным, в 1800г. заводы Баташовых выплавили 1123 пудов (или около 18



*Фото № 3. На этой отреставрированной фотографии можно увидеть,
как выглядел Выксунский металлургический завод в 1930г.*

тыс. тонн) чугуна или 11,6% от всего чугуна, выплавляемого в России. Нетрудно подсчитать и примерное количество сожжённого топлива – колоссальные цифры для того времени!

Баташовские железоделательные заводы стали промышленным символом своей эпохи, поэтому неудивительно, что и с самими предприятиями, и с их владельцами связано немало любопытных легенд и историй. Одна из них касается эпохи турецких кампаний в конце 18-го века. Тогда Баташовские заводы стали основными поставщиками орудий, ядер и бомб для русской армии. Только в 1770 г. в Выксе досрочно изготовили почти полторы сотни пушек разного калибра и «бомб и ядер без счету». Но пушечное производство было новым делом для выксунских предприятий, и на испытаниях часть баташевских пушек разорвало. Для выяснения обстоятельств на заводы отправили нового государственного приемщика из Петербурга, который помог выксунцам наладить производство. По преданию, нового приемщика, капитана 2-го ранга русского флота звали Осип Абрамович Ганнибал, а был он родным дедом А.С. Пушкина. Другая легенда рассказывает, что в казне не хватало денег для пушек. И Баташевы написали Екатерине послание, в котором просили из-за этого «матушку не беспокоиться»: «Поставим пушек, - писали они, - сколько России нужно будет». Младший из братьев, Иван Родионович, слыл по России большим ценителем прекрасного и заядлым театралом. Именно ему принадлежал знаменитый «Дом Баташова» на Вшивой горке в Москве, считающийся красивейшим и незаурядным памятником московской архитектуры 18 века.

Это одно из немногих зданий, переживших пожар 1812 г., и этим дом обязан своему тогдашнему квартиранту – прославленному наполеоновскому генералу Иоахиму Мюрату. Заняв роскошный баташовский дворец, Мюрат и его адъютанты немедленно потребовали ужина – но у дворовых легендарного заводчика нашлись только простая сайка для маршала и каравай черного хлеба для остальных. После неожиданно скромной трапезы гости пожелали отдельной спальни для каждого, причем все они хотели спать непременно в барской постели. «Нас таскали, как кошек за хвост, то туда, то сюда», - писал Баташову его московский приказчик. И не смотря на то, что дом практически не пострадал, Иван Родионович потратил неслыханную по тем временам сумму в 300 тыс. руб., чтобы заново отделать свои комнаты «после французов».

Вокруг Баташовых образовался своеобразный романтический ореол: из уст в уста передавались романти-



Фото №4. Древний и изысканный фамильный герб дома Баташовых, выбравших своим символом сказочного свободолюбивого единорога.

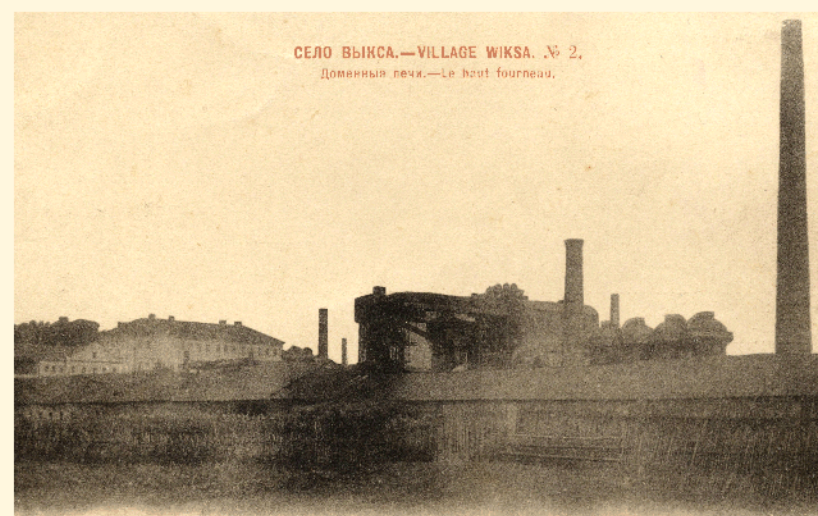


Фото №5. Уникальная старинная фотография села Выкса (оригинальной красная надпись в верхней части – родная) с запечатленными на ней доменными печами.

ческие истории об их любовных приключениях, тайных подземельях баташевских дворцов, связях с муромскими разбойниками, как правило, не имеющие под собой никакой почвы.

Известный писатель Д.Н. Мамин-Сибиряк полагал в Баташовых «тайное сочувствие старой вере», и не последним основанием для подобных догадок был патриархальный распорядок общественной жизни на баташевских заводах, где все существовали единой семьей, дружно справляя праздники и сообща встречая невзгоды.

«Население выксунских заводов славилось трудолюбием, лентяи и рохли не могли здесь прижиться, - писал один из историков Баташовых. – Выпивший хоть рюмку в будни, опохмелившийся в понедельник или не дотерпевший до воскресенья наказывался розгами. Наказание повторялось до трех раз, а уж за четвертое ослушание провинившийся сдавался в солдаты или ссылался на поселение в Сибирь».

Всего же к началу 19-го века во владении Баташевых находилось уже восемнадцать металлургических заводов, четырнадцать из которых они построили сами.

Впервые в российской металлургии на Сноведском заводе Баташовых была применена машина, использовавшаяся для безостановочного действия чугуноплавительной домны. Мастерские Лукин и Ястребов соорудили ее еще в 1799 г., на 25 лет опередив знаменитого механика Е.А. Черепанова. В 1815г. они же построили паровую машину на Верхне-Выксунском заводе, а в 20-е гг. 19-го века на баташевских заводах началось промышленное производство паровых машин. Баташовские «паровики» ни в чем не уступали знаменитым на весь мир бердовским – они были установлены на большинстве волжских пароходов.

19-й век стал эпохой процветания и успеха баташевских заводов. На международных выставках в Париже, Лейпциге, Милане, Турине, Москве, Нижнем Новгороде и Казане изделия Баташевых получили дипломы первой степени и золотые медали. Выксунский чугун славился по всему миру. «Он мягок и имеет вместе с тем необыкновенную упругость, какой по своим путешествиям не замечал ни на одном заводе, как в России, так и в Швеции, Англии и США. Общие свойства чугуна – твердость, хрупкость, ломкость, но здешний гибок как пружина, и крепок в соединении частей своих. Доказательством служит Петровский театр в Москве, где ложи висят на кронштейнах или на пальцах из сего чугуна», - писал известный историк П.П. Свиньин.

При сооружении второго мытищинского водопровода на выксунских заводах были изготовлены 13 фонтанов и более 40 верст чугунных труб. Но Выкса поставляла литей-

ный чугун и чугунные изделия не только для водопроводов. Литые чугунные украшения и знаменитые кони на Триумфальной арке в Москве были отлиты выксунскими мастерами по эскизам известного русского скульптора Витали. Во многих крупных городах России устанавливались художественные фонтаны и системы водоснабжения, изготовленные на бывших баташевских заводах, которые теперь, по имени нового владельца, именовались шепелевскими.

По данным на 1815г., на заводах братьев Баташовых работало 10 870 человек, из них 4776 – мастеровых.

Даже такой экзотический в те времена продукт, как сверхпрочная высокоуглеродистая узорчатая сталь, производился на предприятии. Департамент горных дел Российской империи еще в 1820 г. получил сообщение, что на баташовском заводе делают «...булат или подражание дамаскинской стали».

Первое столетие со дня образования заводов единственным транспортом на баташевских заводах был водный и гужевой транспорт, а также мускульная сила рабочих при помощи носилок и деревянных тачек.

Руду поднимали из «дудок» (так назывались ямы с залежами) руками, потом грузили на телеги и сани и везли на завод. На лошадях также отправляли и готовую продукцию. Так что будем объективными: всё-таки первый транспорт, используемый на заводе – именно гужевой.

Лишь в середине 19-го века для внутренних перевозок в пределах завода стали укладывать чугунные рельсы с шириной 630мм. Сначала двухосные тележки передвигали люди («катали», как называли этот процесс сами рабочие), а позже стали впрягать лошадей, перевозя вагонетки, гружёные уже готовыми изделиями и полуфабрикатами. Рабочие прозвали этот примитивный (по нынешним меркам, конечно) вид транспорта «чугункой». Итак, фактически первые пути были построены в 1850-1860гг., но до рождения железной дороги как таковой должно пройти ещё порядка 35 лет...

Внешние связи заводов, а также доставка на заводы угля, руды, торфа осуществлялись конным транспортом: зимой на санях, летом – на телегах.

В 1894г. заводы Вили, Выксы, Досчатого были соединены между собой и пристанью на Оке железной дорогой колеи 630мм. из рельсов, сделанных на заводах. Этот год и стал точкой отсчёта для ведения истории выксунских железнодорожников.

С постройкой железной дороги затраты на перевозку снизились более чем в два раза. Стараясь и дальше сокращать затраты на грузоперевозки, владельцы заводов ещё в 1893г. организовали выпуск рельсов Нижнее-Выксунском



Фото № 6. Железнодорожные работники станции «Пристань» в день открытия станции. Начало XX века.



Фото № 7. Первый начальник станции «Пристань» Крупнов Г.А. Фотография сделана в середине тридцатых годов.

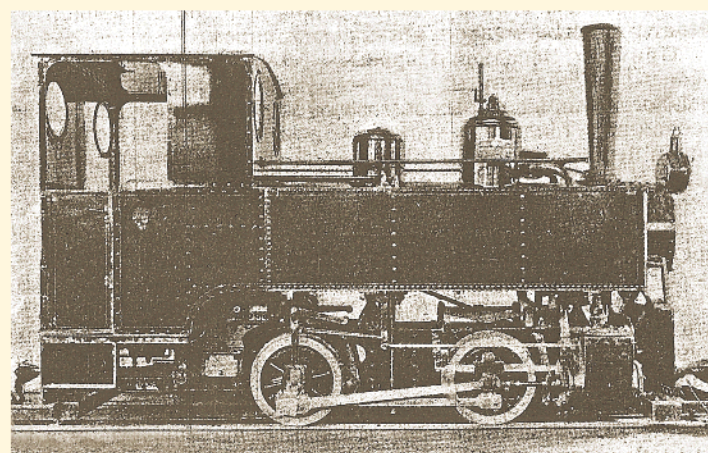


Фото № 8. Легендарная «кукушка», паровоз типа 0-2-0, несколько лет проработавший на царских, а потом и на советских железных дорогах. Со временем этому паровозу стало не под силу соревноваться с более мощными паровозами новых серий (например, таких как «Ф», «Н», «О»), и его стали постепенно заменять более современными для того времени.

заводе и в 1910-1912гг. были построены новые железнодорожные пути: от Выксы до Унора и Пустошки, от Унора до Козьего болота, от Выксы – до 25-го болота. С болот в Выксу возили торф, из Пустошки – древесный уголь. Рельсы в путь укладывались весом 11 и 15кг./погонный Метр.

Для ускорения доставки рабочих на заводы с Вили и Досчатого и, как следствие, общего повышения производительности труда, в начале 20-го века рабочих стали возить к месту работы в открытых вагончиках по 10-12 человек. Такой «скоростной» состав из 4-5 вагончиков приводили в движение две лошади, бегущие с обеих сторон, и у кучера в число прямых обязанностей входило своевременно доставить людей к местам производства работ. Для обеспечения всех этих перевозок было построено три конных двора на Верхнем и Нижнем заводах, а также на месте настоящего локомотивного депо.

Вот как об этом периоде вспоминает С.Е. Кокорев (в тридцатых годах он занимал должность председателя железнодорожного цехового комитета):

- Абсолютно все вагоны тогда передвигались конно-гужевым способом. Двухосные вагончики при помощи «валика» и верёвочных постромок прикреплялись к хомуту лошади, и она бежала в стороне от вагончика вдоль пути, приводя, таким образом, в движение и вагончик. Кучер нажимал ногой на рычаг, который через тяги и подвески передавал усилие на деревянные колодки, а те, в свою очередь, прижимались к колёсам вагона. Отсюда и появилась народная поговорка: «Артём, тормози лаптём!».

Однако прогресс идёт семимильными шагами, и владельцы всех заводов прекрасно понимают: нужны радикальные методы для ускорения развития производства. С 1912 года на заводе начинает действовать паровая тяга на транспорте, а вместе с ней и телефонная связь на конечных пунктах. Были приобретены и первые паровозы: один двухосный системы 0-2-0 с высокой запоминающейся трубой (фото № 8) и четыре паровоза типа 0-3-0 без тендеров. Особенно заинтересовал местных жителей первый паровоз системы 0-2-0 с высокой трубой; за малогабаритность и оригинальный внешний вид в народе его прозвали «кукушка». Вот как описывал появление первых паровозов его старейший работник В.И. Канаев:

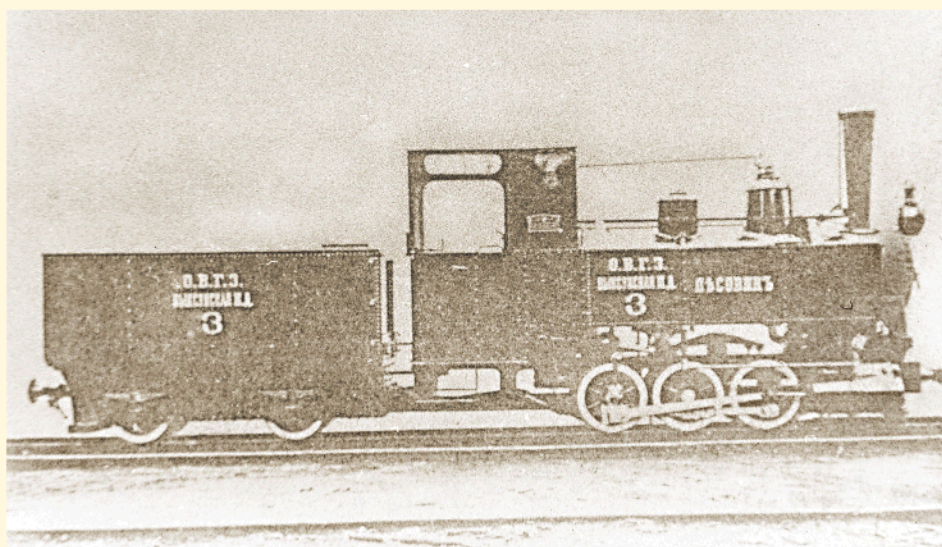
- ...Как только появилась первая «кукушка», все жители Вили, от мала до велика, выбежали на станцию и с удивлением и восхищением смотрели на невиданную доселе новинку! Ощущения от увиденного поразили абсолютно всех взрослых, а нас, мальчишек, и подавно...

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ УЗКОКОЛЕЙНОГО ТАНК-ПАРОВОЗА С КОЛЁСНОЙ ФОРМУЛОЙ 0-2-0:

1. Вес паровоза – 12,7 т.
Вес в рабочем состоянии – 15,8 т.
2. Развиваемая скорость – до 10 км\ч.
3. Сила тяги – 2000-2700кг.
4. Грузоподъёмность – до 750 пудов,
т.е. 10-15 вагонов у\к.
5. Нагрузка на ось – 7,9 т.
6. Давление пара в котле – 12 атм.

С получением паровозов фирмы «Артур Коппель» пассажиров в Вилю и Пристань стали перевозить в вагонах, построенных по предложению механика завода Александра Алексеевича Кузьмина, профессионального революционера, проработавшего на Нижнее-Выксунском заводе в 1910-1915гг. Эти вагоны, в простонародье сразу получившие имя «кузьминские», вмещали до 50 человек, имели печное отопление в зимнее время и свечное освещение внутри. В должности проводников работали в основном мужчины.

В 1912г. на Коломенском заводе были построены 3 тендерных паровоза типа 1-3-3 с крановым парораспределением колеи 630мм. для сети Общества Выксунских заводов. Паровоз системы 1-3-3 имел три сцепных оси, медную топку, прямоточную машину Штумпфа и был снабжен ручным тормозом. Запас воды и топлива помещался на самом паровозе, а, кроме того, к нему прицеплялся двухосный тендер, что существенно увеличивало радиус действия паровоза и продолжительность его работы. Отапливались паровозы данной серии нефтью.



*Фото № 9. Паровоз типа 1-3-3 с тендером,
работавший на Выксунской железной дороге в 1912-1916гг.*



*Фото №10. Начальник Выксунской
железнодорожной линии С.П. Крысенко.
Снимок сделан в период 1915-1917гг.*



*Фото № 11. Вильское депо середины 10-ых годов
прошлого века. Хорошо виден на заднем плане
«выглядывающий» миниатюрный паровоз типа 0-2-0.*

В дальнейшем ещё два танк-паровоза для железной дороги Выксунского завода были закуплены у фирмы «Оренштейн и Коппель»: в 1913г. - № 664 системы 0-2-0 (число же, как нетрудно догадаться, означает серийный номер завода-производителя, присваиваемый каждому паровозу) и в 1914г. № 7155 системы 0-3-0.

По-видимому, ещё три танк-паровоза фирмы «Оренштейн-Коппель» (серийные номера № 6546-6548, система 0-3-0) также попали на Выксунскую железную дорогу в 1913 году, но стопроцентной уверенности в этом нет.

Паровозное депо располагалось за Вильской плотиной в развилке железнодорожных путей между Унором и Верхней Вереей. Известны фамилии первых мастеров пути – П.И. Елынин и Д.А. Агеев, первых машинистов ныне уже легендарных паровых машин: А.Н. Борисов, С.Н. Заживнов, А.Ф. Павлинов, В.И. Круглов, Н.И. Шibaев, а также помощников - И.В. Рябицев, В.И. Батьков и кочегаров – И.Г. Дёмин, И.А. Михеев, И.В. Киселёв.

В 1912-1914гг. начальником выксунской железнодорожной линии (или, как их называли в народе, «конки») был А.А. Порхачёв, с 1915г. по 1917г. – С.П. Крысенко (фото №10), а начальником депо в эти годы был поистине легендарный человек, много лет отдавший железнодорожному делу - И.И. Волков.

Кстати, здесь надо восстановить историческую справедливость – во многих документах 90-ых годов, не разобравшись в витиеватом почерке Н.И. Ботова (по его личным записям и составлялся, например, фотоальбом цеха в 1995 году), составители архивов трактовали эту фамилию как Выхин, но это неправильно.

К 1916г. протяжённость железнодорожных путей колеи 630мм. составляла 130 км. Вагонное депо насчитывало 300 единиц, паровозов имелось в наличии 8 единиц, из них один типа 0-2-0 («кукушка»), и три серии «Н» с тендером типа 0-3-0.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ТОВАРНОГО ТАНКОВОГО ПАРОВОЗА С КОЛЁСНЫМ ТИПОМ 0-3-0:

1. Вес паровоза – 11,79т.
2. Длина – 5166мм.
3. Грузоподъёмность – 150тн.
4. Скорость с гружёным поездом – 10 км\ч.
5. Минимальный радиус проходимых кривых – 40м.
6. Запас воды в танках – 175л.
7. Тендер – 3,3 м³, запас воды тендера – 3300л.

Как видно из характеристик, в результате шагающего прогресса за несколько лет паровозы весьма заметно «подросли» в габаритах, потяжелели, механические части претерпели изменения в лучшую сторону, следовательно, увеличилась грузоподъёмность. Однако КПД у первых паровозов был по-прежнему весьма малым.

Кстати, для дальнейшего рассказа поясним название «танк-паровоз». Читатель, не слишком знакомый с историей железных дорог, моментально представляет себе эдакого

монстра из толстенной брони и мощных пушек на колёсах, что, конечно же, неверно. Это наименование произошло от английского слова «tank» - резервуар или бак для воды, который, как не трудно догадаться, играл в конструкции паровоза ключевую роль. При работе промышленных паровозов на небольшом расстоянии от мест снабжения топливом и водой отпадала необходимость в размещении на локомотиве значительных запасов воды и топлива. Поэтому-то маневровые и промышленные паровозы обычно представляли собой бестендерные танк-паровозы, и наиболее распространёнными из этих локомотивов были танк паровозы серий 0-2-0, 0-3-0 и 0-4-0.

Но вернёмся к нашему повествованию. В конце 1916г. были построены паровозное и вагонное депо в деревянном исполнении с токарной мастерской на месте существующего сейчас депо у\к. Дёповские станки приводились во вращение от локомотива через систему трансмиссии. Подъёмка паровозов при ремонтах осуществлялась вручную на домкратах Беккера. Заклёпочные работы, а их в то время было очень много (электросварки тогда попросту не существовало), также осуществлялись вручную.

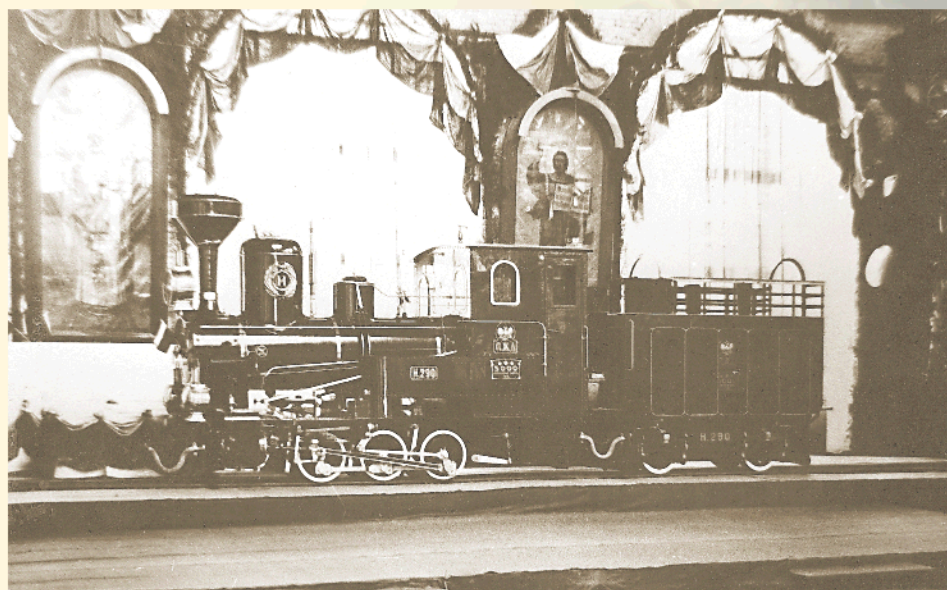


Фото № 12. Товарный танковый паровоз у\к серии «Н» типа 0-3-0. Топливом для него служили дрова, впрочем, как и для многих паровозов до 1953г., когда повсеместно стали вводиться стальные тягачи с топкой каменным углём.



Фото № 13. Первое депо узкой колеи в Выксе. Начало XX века.



В связи с тем, что сырьё и топливо вокруг заводов, расположенных в Выксе и окрестностях, стало истощаться, подвозка по узкой колеи на дальние расстояния стала невыгодна. С постройкой же широкой колеи заводы получили бы возможность завозить сырьё и топливо, отправлять готовую продукцию железнодорожным путём, что резко сократило бы транспортные расходы на единицу времени.

...В июне 1917 года началось строительство железной дороги колеи 1524мм. (родоначальницы нынешней колеи 1520мм.) от Навашино до Выксы. В 1918 году дорога усили-ями пленных немецких и австрийских солдат, число кото-рых после Первой Мировой войны исчислялось десятками тысяч по всей России, была построена. Руководил строит-ельством новых ж\д веток подполковник А.А. Попов. Желез-ная дорога состояла полностью из деревянных шпал и рель-сов марки Р-38 (один погонный метр рельса весил порядка 38кг., в результате чего и получил это обозначение).

Попутно в Москве были закуплены первые средства связи (правда, б\у) для местного узла на 50 и 30 номеров. Эта самая первая настоящая связь, прародитель нынешней, была первой не только в цеху, но и вообще во всём заводе.

В конце 1918г. на станции «Выкса – Нижняя» было построено первое локомотивное депо для паровозов широкой колеи (фото № 14).

Попутно в 1917-1918гг. на завод прибыло 10 двенадцатитонных паровозов серии «Н» с колёс-ной формулой 0-3-0 вместе с тендерами и около 300 единиц четырёхосных вагонов Коломенского завода для колеи 750мм., переданных Выксунско-му металлургическому заводу с военно-полевой дороги.

Поскольку полученные вагоны имели грузо-подъёмность 8т., а выксунские паровозы имели тендеры и, благодаря этому фактору, могли рабо-тать без заправки теперь более продолжительное время, управлением завода совместно с железно-дорожными специалистами (о них написано

ниже) завода было принято историческое решение: колею 630мм. перешить на колею 750мм. Эта тяжёлая и кропотли-вая работа была выполнена также в 1918г. Разумеется, на колею 750мм. были переведены и паровозы.

Для широкой колеи 1524мм. были закуплены новые паровозы серии «Т» с колёсной формулой 0-3-0, серии «Щ» с колёсной формулой 1-4-0, а позднее – появились американ-ские четырёхцилиндровые паровозы с положением колёс 0-2+3-0.

В период Гражданской войны заводы Выксунского округа сыграли большую роль в обеспечении страны метал-лом для военных заказов. Всю Гражданскую войну заводы оставались единственным металлургическим предприя-тием европейской России, которое стабильно работало и выпускало металлопродукцию. В Поволжье в то время бушевал страшный по своим размерам голод. В 1918 году в Москву, на имя Ленина, пришла телеграмма из Выксы. Ее безвестные отправители сообщали, что «едут на пароходах

со своими отрядами и пулеметами добывать хлеб силой». В ответном послании Ильич расценил их действия как «превосходный план массового движе-ния с пулеметами за хлебом», назвав выксунских экспроприаторов «истинными революционерами». Предоставим слово И.А. Суханову, позже - многолет-нему руководителю вагонной службы железнодорож-ного цеха:

- Выксунские заводы сыграли важнейшую роль в завершении Октябрьской революции и дальнейшей жизни страны в целом. Именно так оценил значение наших металлургических заводов В.И. Ленин, у кото-рого я был лично в феврале 1918г. Я, будучи тогда депутатом сельсовета, на приеме в Смольном вместе с другими моими товарищами обсудили с Лениным острый продовольственный вопрос – в Выксе тогда очень трудно было с хлебом. О других продуктах мы и не говорили – куда уж там! Владимир Ильич очень тепло принял нас, расспросил, как работают наши заводы в Выксе, как они снабжаются топливом и сырь-



Фото №14. Первый паровоз широкой колеи на Выксунской железной дороге. Конец 20-ых годов прошлого века.

ём. Спросил и про условия труда рабочих, о настроении пролетариата. После всех наших подробных разъяснений Владимир Ильич заметил, что заводы Урала заняты белогвардейцами, а потому на нас, выксунских металлургов, возлагаются большие надежды, о чём и просил передать рабочим и руководству завода, а сам пообещал обеспечить нас регулярным снабжением хлебом. Довольные встречей, мы уехали, а вскоре снабжение города и окрестностей заметно улучшилось.

Что ж, рассказ вполне в духе того времени, но вернёмся в Выксу.

В 1919г. вагонное депо частично сгорело, но было восстановлено, и к нему была пристроена механическая мастерская.

В том же 1919г. на завод поступило 11 новых паровозов серии «О» весом 20т., каждый с колёсной формулой 0-4-0 и тендерами. Несмотря на хорошую конструктивную скорость и неплохие тяговые возможности, машинисты недолюбливали этот паровоз: главным недостатком «О» являлась открытая будка машиниста. Легко представить, как было не сладко нашим предкам: от мороза и дождя не было абсолютно никакой защиты, даже палящее летнее солнце представляло для них реальную угрозу теплового удара. Лишь позднее, в 30-ых годах прошлого века, будки были отеплены в собственном депо.

В связи с объединением Выксунских металлургических заводов с Кулебакским в 1921г., железнодорожные цеха этих заводов были также объединены в один. Управление теперь уже единого цеха оставалось в Выксе. Здание управления железной дорогой при станции №1 было построено в 1921г., а до этого управление ж\д цеха в полукаменном двухэтажном здании на улице Ленина (впоследствии это здание было отдано школе №4 недалеко от 3-го поста).

В 1924 году вновь случился мощный пожар, на этот раз серьёзно пострадало здание депо широкой колеи. Через два года депо ш\к было построено на новом заводе с северной стороны трубного цеха №2.

И в этих условиях Выксунский завод, входивший тогда в состав Приокского горного округа, не только сохранял, но и наращивал производство, сумев к 1925 году превзойти уровень довоенной России на 5,6 %. Спустя три года, в 1928 году, Приокский горный округ, был ликвидирован, а на базе основных производственных мощностей некогда баташовских заводов появилось единое предприятие – «Выксунский Металлургический Завод».

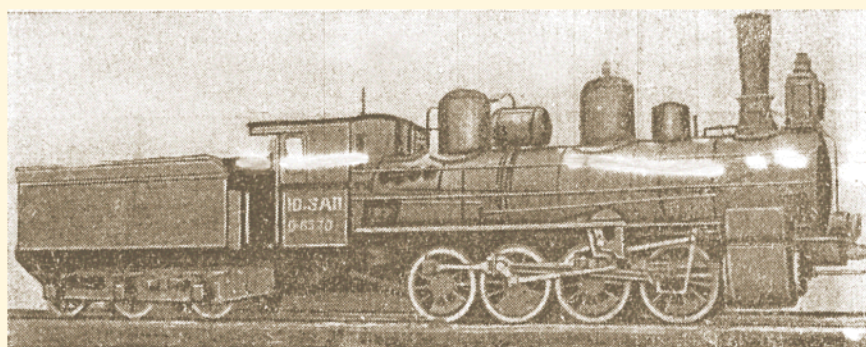


Фото №15. Паровоз серии «Ов» с колёсной формулой 0-4-0, который с 1901г. выпускался массово. Являлся первым вывозным паровозом на Выксунской железной дороге.

В 1921-1925гг. на нашем заводе непосредственно и прилегающих путях было построено 110 вёрст железнодорожных веток разной колеи.

Кстати говоря, на Кулебакском заводе ширина колеи была меньше – 1067мм. Построена железная дорога здесь была в 1894г. и её протяжённость на 1 октября 1926г. составляла 151,9км. Естественно, разница в ширине ж\д колеи вызвала много неудобств в совместной транспортной работе Выксы и Кулебак, поскольку кулебакчанам явно не хотелось перестраивать заново десятки километров своих путей, подстраиваясь под работу выксунских коллег. Возможно, именно это и стало причиной разрыва отношений (существует множество разных версий), но, так или иначе, в 1928г. заводы разделились, соответственно разделились и железнодорожные цеха.

В 1926г. в железнодорожном цеху едва не случилась трагедия – из-за ветхости обвалилась крыша паровозного депо узкой колеи. Лишь по счастливой случайности никто не пострадал – обвал произошёл поздно ночью, рабочих в депо попросту не было.

На 1 октября 1926г. работа железнодорожного цеха «ВМЗ» характеризовалась следующими показателями:

- протяжённость путей:
 - широкой колеи 1524мм. – 45,27км.,
 - узкой колеи 750мм. – 222,83км.;
- грузооборот – 12500000 т.\км.;
- количество переездов на широкой колеи – 5ед., по узкой колеи – 30ед.;
- количество вагонов широкой колеи – 68шт., узкой колеи – 617шт.

В 1928г. на Выксунском заводе были получены в транспортные колонны танк-паровозы серии «О^в» с колёсной формулой 0-4-0 в количестве трёх единиц (фото №15) и один локомотив серии «И». Кроме того, паровозный парк пополнили танк-паровозами из Коломны: прибыли три единицы серии «Б» и один – серии «Ы». Чуть позже на «ВМЗ» прибыли 5 паровозов серии «Р» с колёсной формулой 1-4-0.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ ПАРОВОЗА «Ов» С КОЛЁСНОЙ ФОРМУЛОЙ 0-4-0

1. Конструктивная скорость – 55км\ч.
2. Давление пара в котле – 12 атм.
3. Вес – 52,5т.
4. Длина паровоза – 9672мм.
5. Запас воды – 23т, угля – 7т.
6. Давление на оси – 13т.

Верхнее-Выксунский завод с 1920г. по 1933г. обслуживался широкой колеёй, которая проходила от поста №3 по улице Ленина прямо на завод. В 1933г. широкую колею на Верхний завод провели по плотине пруда, а по улице Ленина разобрали, но разъезд до сих пор сохранился на посту №3.

Советская история «ВМЗ» лишена того занятого романтического ореола, который окутывал баташовские предприятия на протяжении почти двух столетий. Салонные сплетни о баташовских богатствах и подпольных монетных дворах сменились ёмкими цифрами ошеломляющих производственных результатов. Выксунский завод никогда не стоял на месте в техническом развитии. Но в эпоху индустриализации «ВМЗ» модернизировался стремительными темпами. Всего за пять лет, с 1930 по 1935 гг., на заводе были электрифицированы основные производства, построены две мощные мартеновские печи, не имеющие аналогов во всем крае, создан единственный в СССР цех по производству электросварных труб.

В 1930-1931гг. в виду производственной необходимости были построены 4 водокачки для набора воды: на станции Унор, разъезде Дедово, станции Выкса-Нижняя и около депо узкой колеи.

27 июня 1931г. – чёрный день в истории выксунских железнодорожников: на перегоне «Верхняя Выкса» – «Нижний завод» (район «Станции №1») произошло крушение пассажирского поезда, унесшее жизни троих человек и десятки людей получили ранения. Тщательное расследование этой катастрофы показало, что причиной аварии являлась неисправность колёсной пары пассажирского вагона, а точнее – «дефектная раковина больших размеров в ободке колеса». После этого на заводе руководством было принято историческое решение отливать свои чугунные железнодорожные колёса с последующей поверхностной закалкой.

В 1934г. были построены долгожданные железнодорожные ветки узкой колеи в направлении Домики - Некрасовское болото, тем самым все важные точки для добычи сырья, доставки грузов и людей к местам работ/жительства были в распоряжении железной дороги «ВМЗ». До этого были построены: ветка Унор - Ермашинский разъезд (в 1914г.), ветка Димара - Бушуй к Илевскому заводу (в 1918г.), ветка Верхняя Верея – Каменный Шолох (в 1925г.).

В том же 1934г. было построено новое кирпичное депо, в котором имелись три канавы для удобства при ремонте и обслуживании паровозов. Располагалось это здание в районе «Станции №1». Значительно позже, в конце семидесятых,



Фото №16. Первый пассажирский паровоз серии «Н» на железных дорогах Выксы с колёсной формулой 1-3-0. Фотография сделана в конце 40-ых.

это депо было разобрано для постройки более современного.

Пассажирские вагоны как по узкой, так и по широкой колее, имели свечное освещение и отапливались дровами торфом и углём. Погрузочно-разгрузочные работы на обеих колеях производились в основном вручную.

Необходимо отметить и другие новшества, которыми пополнился ЖДЦ, а именно: в 1934г. цех получил новый коммутатор МП-100, селекторную установку, номерники. Этот год принято считать годом официального рождения службы СЦБ.

С развитием стахановского движения локомотивные бригады теперь были закреплены за определёнными паровозами штатным железнодорожным расписанием.

В конце 30-х годов прошлого века в железнодорожном цеху появились 3 паровоза серии «Н» (фото №16) с колёсным расположением 1-3-0. Вагонный парк широкой колеи в это время был двухосным на винтовом сцеплении с ручным тормозом.

Для полной передачи красок того нелёгкого времени вновь предоставим слово В.И. Канаеву, работавшему в те тяжёлые, но интересные годы помощником машиниста, а позже – и машинистом:

- После революции и гражданской войны положение в стране было весьма тяжёлое. Постоянно не хватало продуктов, одежды, обуви. Одно время мы даже работали в лаптях – вот насколько было тяжёлое состояние нашей обувной промышленности в 20-ые годы! Паровозных бригад постоянно не хватало, на работу выходили через сутки, но не унывали: знали – это временные трудности. Водокачек тогда ещё не было, воду брали водогонами по 8-10 раз за поездку. Сами же и грузили дрова в тендер. Нехитрую процедуру по загрузке дров повторяли раз по 6-8 за одну поездку, а длилась эта поездка сутки, а могла и больше, так как в тупиках при погрузке торфа и дров в вагоны приходилось иной раз ждать часами: вагонов-то было около 25-30 единиц! Но в 30-ых годах условия труда значительно улучшились, появились первые ударники труда. Это ударническое движение сыграло большую роль в развитии и улучшении работы ж\д транспорта., ведь до этого паровозы были обезличены (здесь В.И. Канаев, вероятно, имеет в виду неухоженный вид локомотивов и отсутствие их должного ремонта - прим. сост.), на ремонт стальных колёс брали нерегулярно. Да и как обслуживать паровозы, если ремонтных бригад попросту не было?! Однако с появлением стахановцев – людей, которые

готовы были отдать себя без остатка производству, - плановый ремонт стали делать через 30 дней, а при хорошем состоянии техники – через 60 дней. Приведу на примере работу бригады паровоза №455. Со мной тогда работали машинисты Г.И. Кадучин, Г.А. Баикин и Н.Н. Большаков, - технически очень грамотные люди, знающие о своём деле всё. В декабре 1939г. тогдашний начальник цеха А.М. Коноплёв дал нам задание проработать без захода в депо 2 месяца в виду сложного положения с ремонтом паровозов и одновременно хорошим состоянием нашего локомотива. Приступили мы к работе после выхода из депо 25 декабря и работали без поломок и заходов на текущий ремонт аж до 10 апреля 1940г.!! Совершенно уникальное в своём роде явление! При заходе на долгожданный ремонт специальная комиссия признала, что паровоз технически исправен, но котёл обязательно надо промыть...

К концу 1940г. (т.е. перед самым началом войны) локомотивный и вагонный парк железнодорожного цеха исчислялся следующим числом: 31 паровоз узкой колеи, 8 локомотивов – широкой колеи; 620 узкоколейных вагонов и 78 единиц широкой колеи.

РУКОВОДЯЩИЕ РАБОТНИКИ ЖДЦ В ПЕРИОД С 1917 ПО 1940гг.

Начальники железнодорожного цеха:

1917 - 1918гг. – Вельтищев Алексей Никодимович

1918 - 1922гг. – Трепетцев Василий Данилович

1922 – 1927гг. – Благовещенский Сергей Викторович

1927 – 1930гг. – Киреев Иван Прокофьевич (фото №17)

1930 – 1931гг. – Шилин Михаил Васильевич (фото №18)

1931 – 1940гг. – Коноплёв Андриян Михайлович (фото №19)

Начальниками службы движения в разные годы с 1917 по 1940 включительно были: В.И. Стрелкин, Д.А. Агеев, А.И. Маслов (проработал на своей должности до 1942г.), начальниками паровозной службы в этот же промежуток времени – А.В. Кожевников, В.А. Макаров, И.В. Батков, М.В. Шилин, В.И. Козяков (фото №20), А.И. Антипов.

Бессменным начальником вагонной службы долгое время проработал И.А. Суханов, который всю свою жизнь посвятил работе на Выксунской железной дороге.

Особо стоит отметить начальников службы пути. Сейчас, в компьютерную эру, по текущему содержанию, ремонту, выправке и подбивке железнодорожного пути написаны тысячи книг, опубликованы десятки тысяч трудов



Фото №17.
Начальник железнодорожного
цеха с 1928 по 1930г.
И.И. Киреев.



Фото №18.
Начальник железнодорожного
цеха (1930 – 1931гг.)
М.В. Шилин, награждённый
в 1954г. Указом Президиума
Верховного Совета СССР
Орденом Ленина.

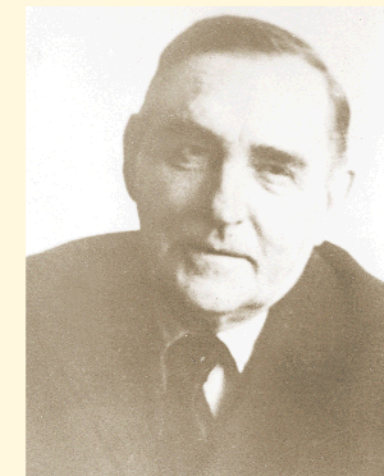


Фото №19.
Председатель цехового
комитета с 1926 по 1928гг.,
с 1931 по 1940гг. – начальник
железнодорожного цеха
А.М. Коноплёв.



Фото №20.
В.И. Козяков, много лет
отдавший нашему цеху в
качестве начальника службы
движения. В 1954г. также был
за многолетний труд был в
числе награждённых Орденом
Ленина.



Фото №21. Усков В. П.,
парторг железнодорожного
цеха с 1937 по 1941гг. Снимок
сделан в конце 40-ых годов.



Фото №22. Председатель
цехового комитета
железнодорожного цеха с 1931
по 1934гг. С.Е. Кокорев



Фото №23.
Председатель цехового комитета
железнодорожного цеха
с 1939 по 1941гг. В.И. Кудасов

и статей, а тогда, в далёкие годы прошлого столетия, многое приходилось постигать методом проб и ошибок. Не имелось должных знаний в области качественной сборки рельсошпальной решётки, причин появления дефектов и усталостных повреждений рельсов. Потому честь и хвала тогдашним руководителям службы пути в довоенное время – И.Н. Кирееву, В.В. Гуцкову, Я.В. Гержидовичу – за бесценный технический накопленный опыт и организацию бесперебойного движения поездов, переданный нашим потомкам.

Начальником технического отдела многие годы проработал активист П.Ф. Алексеев, редактор местной настенной газеты «Сигнал железнодорожника», выходившей три раза в месяц. Из-под его пера в мае 1939г. в газете «Ежедневник» вышла статья, где он подробно расписал растущие перспективы железнодорожного транспорта и яркое будущее. Кроме того, Алексеев неоднократно печатал статьи в «Металлурге», где каждый раз доказывал силу, удобство и экономичность паровозной тяги перед другими видами транспорта.

Парторгами цеха в разные годы являлись: А.Д. Богданов (1928 - 1929гг.), С.И. Шлоков (1929 - 1930гг.), А.М. Коноплёв (1930 - 1931гг.), А.В. Седов (1931 - 1933гг.), И.Ф. Кирюшин (1933-1936гг.), В.И. Козяков (1936-1937гг.), В.П. Усков (1937 - 1941гг., фото №21).

Председателями цеховых комитетов железнодорожного цеха в предвоенное время работали технически образованные и опытные люди: А.М. Коноплёв (1926 - 1928гг.), И.Д. Фокеев (1928 - 1931гг.), С.Е. Кокорев (1931 - 1934гг., фото №22). И.В. Щанов (1934-1937гг.), В.И. Кудасов (1939-1941гг., фото №23).

ВЫКСУНСКИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ В ГЕРОИЧЕСКИЙ ПЕРИОД 1941-1945 гг.



22 июня 1941г. в 4 часа утра фашистская Германия вероломно и без объявления войны напала на Советский Союз. Мы оставим на совести «нашего общего отца» И. Джугашвили преступную халатность и попустительство при активной мобилизации войск Вермахта на границе с Польшей накануне войны – Сталин так и не мог поверить, что «его союзник и стратегический партнёр Гитлер» сумеет напасть на СССР, пусть этим фактом занимаются другие историки. Началась Великая Отечественная война, унесшая сотни миллионов жизней, стёршая с лица земли сотни городов и тысячи деревень, разрушившая экономику и промышленность ведущих стран мира и лишившая крова более 500 миллионов человек.

...Воевал фронт, воевали партизаны. А материальную базу грядущей Победы закладывал тыл. С июля по декабрь 1941г. из угрожаемых районов в Поволжье, на Урал, в Западную и Восточную Сибирь, Казахстан и Среднюю Азию было эвакуировано порядка 2,6 тыс. предприятий и заводов, из них половина – в первые три месяца войны.

Выксунский Металлургический завод не эвакуировался, поскольку бои шли достаточно далеко от Горьковской области: основные удары в первые месяцы войны были, как известно, нанесены в направлении Москвы, Сталинграда, морских портов и нефтяных промышленных районов (Майкоп, Грозный).

В течение первого месяца из цеха в армию были призваны в армию более трёхсот человек. Тяжелейшее бремя легло на плечи тыловиков: в виду отсутствия людей железнодорожники стали работать по 12 часов в сутки с одним выходным днём в неделю.

В годы Великой Отечественной войны завод в рекордные сроки освоил выпуск принципиально новой продукции, необходимой оборонной промышленности. Несмотря на то, что план по выплавке стали был увеличен более чем в семь раз, выксунские металлурги перевыполнили и его.

Броневая сталь Выксы использовалась не только для создания танков и бронепоездов. В 1942 году из этой брони собирали корпуса уникального выксунского проекта –



Фото №24.

Машинист-инструктор Н.И. Ботов (1941-1945 гг.), посвятивший себя железным дорогам Выксы. с 1963 по 1965гг. он занимал должность парторга цеха, с 1965 по 1969гг. – начальника локомотивной службы, а с 1969 по 1983гг. – заместителем начальника железнодорожного цеха.



Фото №25.

Ф.В. Терентьев, комсорг железнодорожного цеха с 1944 по 1946гг.

железнодорожного броневедомола Б-64В. Буква «В» означала «выксунский». Легкий броневедомол должен был ездить... по рельсам! Для этого автомобиль поставили на железнодорожные колеса, и он успешно прошел испытания, обнаружив единственный недостаток – малую скорость движения.

Основанное в 1940 году ремесленное училище №15 в августе 1941г. набрало группу слесарей по ремонту паровозов, а уже через 14 месяцев, в октябре 1942г., это была уже основная рабочая сила в депо. Позднее из этой группы вышли такие будущие замечательные профессионалы своего дела, как: машинисты И.А. Полозов, И.И. Шумилин, Е.И. Дюкин, слесарь В.И. Гадалов, строгальщик А.И. Аносовский и многие другие.

Выдачу хлеба и других жизненно важных и необходимых продуктов питания производили по карточкам. Рабочим, которые были заняты на «горячем» производстве, а так же тем, кто участвовал на работах, связанными с тяжёлыми условиями труда, выдавали в день 1000гр. хлеба в сутки; людям, занятым на других, менее тяжёлых работах, выдавали 800гр. хлеба в день, служащим – 600гр., иждивенцам – 400гр.

С самых первых дней и в течение всей войны промышленные изделия практически не производились, все заводы и фабрики работали для фронта. В ЖДЦ также ничего не строилось и не реконструировалось. Подвижной состав и вагонный парк остался всё тот же, за исключением 4 узкоколейных паровозов серии №159, которые были получены в начале 1941г., то есть за несколько месяцев до начала войны. Эти паровозы были с так называемым «перегревом», то есть более экономичные, снабжены трёхосным тендером и колёсной формулой 0-4-0. Вес таких паровозов составлял около 16 тонн.

...В цеху оставались работать мужчины старше 50 лет, инвалиды не пригодные к строевой службе, несовершеннолетние и женщины. Небольшая группа половозрелых мужчин была оставлена в железнодорожном по особому списку (т. н. «бронь»).

По всей стране в связи с острой нехваткой мужчин на производстве к станкам и приборам подходили домохозяйки, пенсионеры, студенты, а то и вчерашние школьники. Они трудились там, где до войны были лишь физически крепкие мужчины – в чёрной металлургии, тяжёлом машиностроении, на электростанциях. Выксунский завод (и железнодорожный цех в частности) не стал исключением. Во время войны кочегарами на паровозах широкой колеи «ВМЗ», а затем помощниками машиниста паровоза работали наши женщины-землячки А.И. Сорокина, С.П. Юдина, Е.Г. Асоскова, Р.И. Демашова, А.Н. Спирина и др.

Во время войны заводская и другие городские котельные работали на дровах, а старый мартеновский цех – на газу, вырабатываемый из продуктов горения торфа. Завод остро нуждался в топливе, ежедневно сотни рабочих заготавливали для мартеновских печей и топок выксунских паровозов торф и дрова, хотя больше половины личного состава лесоторфоправления были призваны в действующую армию страны. Когда запас сухих дров иссяк, паровозы работали на сырых дровах. Парообразование резко упало и на всех без исключения локомотивах (как узко-, так и ширококолейных), стальным коням катастрофически не хватало пара. Машинисты вывозных паровозов были вынуждены во время следования останавливаться на перегонах для нагона пара и подкачки воды. Бригады узкоколейных паровозов работали, не щадя себя, как правило, по 18-20 часов в сутки. Ремонт локомотивов вели в две смены по 12 часов, лишь только ближе к концу войны перешли на трёхсменный график.

Так закладывалась материальная база коренного перелома в ходе войны. Закладывалась она самоотверженным, поистине героическим трудом наших соотечественников.

Повестью о невероятной человеческой стойкости советских людей назвал этот трудовой подвиг известный английский журналист Александр Верт, написавший книгу «Россия в войне» и давший тем самым западному читателю дополнительную пищу для размышлений о «загадочной русской душе». «В большинстве мест условия жизни были просто ужасающие, зачастую не хватало продовольствия, – рисовал объективную картину Верт. Люди работали, ибо знали, что это абсолютно необходимо, и не отходили от станков по двенадцать, тринадцать, четырнадцать часов в сутки, они «жили на нервах», они понимали, что никогда ещё их работа не была так нужна».

В годы Второй Мировой и послевоенное время руководителями работ в железнодорожном цеху являлись истинные специалисты и профессионалы своего дела, список которых указан ниже.



Фото №26.

С.Ф. Сокол. Начальник железнодорожного цеха.



Фото №27.

И.В. Суханов, бессменный начальник вагонной службы на протяжении многих лет.

31 июля 1954г. Указом Президиума

Верховного Совета СССР Иван Александрович за долголетний труд был награждён Орденом Ленина.



Фото №28.

Я.В. Гержидович, многолетний опытный руководитель путевой службы. 31 июля 1954г. он также был награждён «за безупречный и долголетний труд на транспорте» Орденом Ленина.

РУКОВОДЯЩИЕ РАБОТНИКИ ЖДЦ В ПЕРИОД С 1941 ПО 1946 гг.

Начальники железнодорожного цеха:

1940 - 1942гг. – С.Ф. Сокол (фото №26)

1942 – 1946гг. – М.В. Поповиченко

Парторги цеха:

1941 – 1944гг. – В.А. Якобсон

1944 – 1947гг. – А.Е. Королёв

Начальники паровозной службы:

1941 – 1942гг. – И.Е. Загородний

1942 – 1946гг. – П.П. Шевченко

Кроме того, бессменными руководителями (как в военное время, так и после) на своих постах были следующие железнодорожные специалисты: И.А. Суханов (начальник вагонной службы, фото №27), Т.Н. Боголюбов (начальник службы связи), И.С. Деметенко (начальник погрузочно-разгрузочного отдела), Я.В. Гержидович (начальник службы пути, фото №28).

Начальники движения:

1937 – 1942гг. – А.И. Маслов

1942 – 1946гг. – Я.С. Стацевич

Председатели цеховых комитетов:

1941 – 1943гг. – Н.Н. Воронков

1943 – 1944гг. – П.М. Борисов

1944 – 1946гг. – Ю.В. Смирнов

Мы чтим бессмертный поступок всех людей того тяжёлого периода, которые на фронтах и в тылу добывали такую долгожданную победу для всего советского народа. Как дань глубочайшего уважения к нашим отцам и дедам, мы приводим ниже списки выксунцев, героически воевавших против нацистского безумия в Великой Отечественной войне.

**СПИСОК РАБОТНИКОВ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ЦЕХА «ВМЗ»,
УВОЛЕННЫХ В СВЯЗИ С ПРИЗЫВОМ
В ДЕЙСТВУЮЩУЮ АРМИЮ 1941 – 1945 гг.**

1. Абрамкин Михаил Васильевич
2. Абрашкин Иван Васильевич
3. Абрашов Михаил Иванович
4. Агеев Николай Васильевич
5. Агеев Павел Николаевич
6. Агеева Анастасия Дмитриевна
7. Акимкин Илья Васильевич
8. Аксёнов Алексей Николаевич
9. Астафьев Василий Александрович
10. Архипов Иван Петрович
11. Архипов Николай Петрович
12. Анисимов Иван Николаевич
13. Анисимов Иван Иванович
14. Антонов Григорий Егорович
15. Бабиец Иван Артёмович
16. Бадилин Михаил Михайлович
16. Байков Павел Сергеевич
17. Баикин Михаил Алексеевич
18. Баикин Прокофий Фёдорович
19. Баикин Пётр Иванович
20. Баландин Николай Анатольевич
21. Баландин Николай Николаевич
22. Баландин Василий Фёдорович
23. Балясников Николай Иванович
24. Балыков Сергей Яковлевич
25. Баринов Иван Петрович
26. Баринов Василий Андреевич
27. Баринов Владимир Алексеевич
28. Баранаев Алексей Васильевич
29. Баранов Алексей Васильевич
30. Баранов Алексей Иванович
31. Баранов Алексей Кузьмич
32. Баранов Владимир Алексеевич
33. Баранов Георгий Кузьмич

34. Баранов Николай Иванович
35. Баранов Павел Кузьмич
36. Барковский Борис Петрович
37. Батраков Михаил Филиппович
38. Бебихов Иван Алексеевич
39. Белов Андрей Фёдорович
40. Белов Виктор Андреевич
41. Белов Александр Абрамович
42. Беляев Александр Николаевич
43. Бекетов Алексей Алексеевич
44. Беспалов Василий Григорьевич
45. Биранцвайг Давид Абрамович
46. Бирюков Иван Андреевич
47. Биткин Алексей Иванович
48. Битюков Иван Григорьевич
49. Блинов Яков Макарович
50. Блинов Иван Макарович
51. Бобров Иван Фёдорович
52. Большаков Павел Ильич
53. Большаков Павел Николаевич
54. Большаков Николай Иванович
55. Большаков Иван Дмитриевич
56. Борисов Николай Андреевич
57. Борисов Фёдор Андреевич
58. Бордачёв Сергей Сергеевич
59. Ботов Иван Григорьевич
60. Ботов Григорий Осипович
61. Бочков Александр Павлович
62. Бугров Николай Петрович
63. Бугров Иван Григорьевич
64. Буданов Василий Иванович
65. Бударгин Андрей Афанасьевич
66. Бурмистров Дмитрий Николаевич
67. Бушуев Василий Гаврилович
68. Бушуева Елена Михайловна
69. Бушуев Сергей Григорьевич
70. Быков Иван Григорьевич
71. Быков Иван Николаевич
72. Быков Николай Иванович
73. Варёнов Сергей Константинович

74. Васин Аркадий Михайлович
75. Васин Иван Васильевич
76. Васин Иван Петрович
77. Васин Пётр Васильевич
78. Вдовин Александр Иванович
79. Вдовин Александр Михайлович
80. Вдовин Иван Иванович
81. Верушкин Иван Андреевич
82. Викулов Алексей Дмитриевич
83. Вилков Иван Васильевич
84. Вилков Николай Епифанович
85. Витькин Василий Матвеевич
86. Вихров Иван Михайлович
87. Волков Александр Матвеевич
88. Волков Василий Васильевич
89. Волков Василий Максимович
90. Волков Иван Павлович
91. Волков Пётр Спиридонович
92. Волков Яков Владимирович
93. Володин Александр Алексеевич
94. Волонкин Евгений Петрович
95. Ворохобова Елена Фёдоровна
96. Галяткин Иван Петрович
97. Гиммельфарб Александр Эммануилович
98. Глотов Евгений Михайлович
99. Глубоков Иван Фёдорович
100. Гнусарёв Владимир Иванович
101. Гололобов Борис Тимофеевич
102. Голубев Иван Тимофеевич
103. Гордеев Иван Данилович
104. Горелов Илья Николаевич
105. Гориков Павел Иосифович
106. Горохов Виктор Михайлович
107. Горшенин Николай Александрович
108. Горячев Алексей Васильевич
109. Горячев Николай Андреевич
110. Горячев Николай Петрович
111. Грачёв Александр Петрович
112. Гребенюк Семён Семёнович
113. Гросфельд Лейб Артурович

114. Гудзюк Виталий Савельевич
115. Гудков Виталий Савельевич
116. Гудков Денис Васильевич
117. Гуняев Василий Алексеевич
118. Гусев Василий Лаврентьевич
119. Гусев Константин Васильевич
120. Даняев Тилан Андреевич
121. Демашов Николай Иванович
122. Денисов Фёдор Иванович
123. Дереновский Максим Иванович
124. Дёмин Александр Матвеевич
125. Дёмин Андрей Фёдорович
126. Дёмин Иван Фёдорович
127. Дилектев Геннадий Дмитриевич
128. Дмитриев Василий Иванович
129. Дроздов Иван Осипович
130. Духов Павел Иванович
131. Дятлов Александр Григорьевич
132. Евдокимов Сергей Филиппович
133. Евдокимов Тимофей Григорьевич
134. Ежков Егор Иванович
135. Ежков Иван Иванович
136. Елистратов Семён Семёнович
137. Ершов Андрей Андреевич
138. Ершов Егор Николаевич
139. Есин Фёдор Иванович
140. Епифанов Иван Андреевич
141. Ерёмин Михаил Евдокимович
142. Жарков Александр Фёдорович
143. Жиганов Николай Фёдорович
144. Заборский Михаил Дмитриевич
145. Зайцев Григорий Дмитриевич
146. Заживнов Иван Сергеевич
147. Захаров Виктор Емельянович
148. Захаров Николай Иванович
149. Захаров Павел Ефимович
150. Захаров Фёдор Васильевич
151. Зацепин Николай Алексеевич
152. Земсков Ксенофонт Сергеевич
153. Зимин Сергей Иванович

154. Золотов Андрей Митрофанович
155. Зотов Виктор Иванович
156. Зуев Анатолий Дмитриевич
157. Зуев Сергей Григорьевич
158. Зуев Михаил Константинович
159. Ивакин Фёдор Павлович
160. Иванов Борис Николаевич
161. Иванов Георгий Петрович
162. Ивлев Николай Петрович
163. Игошин Василий Михайлович
164. Ильин Михаил Васильевич
165. Ильичёв Василий Павлович
166. Иониш Мардок Хилевич
167. Исаев Алексей Васильевич
168. Исаев Иван Дмитриевич
169. Казаков Пётр Андреевич
170. Каленкин Александр Михайлович
171. Каленкин Иван Данилович
172. Калинин Александр Максимович
173. Калинин Иван Петрович
174. Калистратов Александр Андреевич
175. Капранов Михаил Фёдорович
176. Каракозов Александр Яковлевич
177. Карпов Григорий Андреевич
178. Карпухин Александр Петрович
179. Квасков Яков Петрович
180. Кирдаков Александр Максимович
181. Кирдаков Николай Иванович
182. Кирилов Григорий Васильевич
183. Киселёв Александр Архипович
184. Кладинов Алексей Михайлович
185. Коблов Василий Иванович
186. Козиков Семён Иванович
187. Козлов Иван Яковлевич
188. Козяков Владимир Иванович
189. Кокорев Виктор Сергеевич
190. Комаров Иван Сергеевич
191. Комаров Павел Григорьевич
192. Кондраков Василий Григорьевич
193. Кондратьев Василий Васильевич

194. Кондратьев Михаил Сергеевич
195. Кондратьев Сергей Павлович
196. Конкин Иван Николаевич
197. Конышев Иван Егорович
198. Конышев Иван Петрович
199. Копанов Михаил Александрович
200. Коробков Иван Яковлевич
201. Королёв Иван Фёдорович
202. Королёв Николай Алексеевич
203. Королёв Николай Назарович
204. Королёв Павел Петрович
205. Королёв Фёдор Дмитриевич
206. Коротков Николай Григорьевич
207. Коршунов Павел Михайлович
208. Кочетков Иван Иванович
209. Кочетков Павел Игнатович
210. Кошелев Алексей Фёдорович
211. Крайнов Алексей Павлович
213. Краснов Пётр Васильевич
214. Крылов Алексей Яковлевич
215. Крысанов Ульян Васильевич
216. Кудасов Иван Иванович
217. Кудря Николай Семёнович
218. Кудряшов Михаил Васильевич
219. Кузнецов Василий Иванович
220. Кузнецов Максим Ильич
221. Кузнецов Николай Яковлевич
222. Кузнецов Сергей Иванович
223. Куканов Павел Ефимович
224. Кулёв Василий Андреевич
225. Кулёв Пётр Иванович
226. Куничкин Фёдор Иванович
227. Купцов Василий Дмитриевич
228. Куренков Алексей Васильевич
229. Курицын Николай Акимович
230. Латышев Михаил Николаевич
231. Ленюшкин Василий Дмитриевич
232. Лепилин Андрей Фёдорович
232. Лепилин Иван Павлович
233. Леонтьев Андрей Иванович

234. Леско Павел Никитович
235. Лёвин Николай Васильевич
236. Липков Сергей Дмитриевич
237. Лисин Василий Романович
238. Лобазов Иван Михайлович
239. Логинов Михаил Максимович
240. Локотков Сергей Дмитриевич
241. Лузанов Василий Андреевич
242. Лузанов Михаил Николаевич
243. Лукин Александр Сергеевич
244. Лукин Павел Дмитриевич
245. Любшин Андрей Андреевич
246. Макаров Василий Иванович
247. Макарин Илья Иванович
248. Макаров Дмитрий Егорович
249. Макеев Василий Семёнович
250. Малиновицер Михаил Юзефович
251. Малышев Алексей Яковлевич
252. Малышев Николай Семёнович
253. Мальцев Василий Ермолаевич
254. Манахов Алексей Петрович
255. Маракаев Иван Васильевич
256. Маркин Василий Николаевич
257. Маркин Николай Васильевич
258. Мартынов Иван Андреевич
259. Мартынов Иван Иванович
260. Маслов Михаил Петрович
261. Маслов Николай Иванович
262. Маслов Павел Васильевич
263. Матруков Николай Васильевич
264. Матюгин Иван Афанасьевич
265. Матюгин Михаил Афанасьевич
266. Медведев Пётр Фёдорович
267. Миронов Георгий Фёдорович
268. Миронов Фёдор Сергеевич
269. Морозов Александр Дмитриевич
270. Морозов Иван Алексеевич
271. Мочалин Пётр Иванович
272. Мухина Мария Ивановна
273. Мясников Сергей Фёдорович

274. Наумов Василий Иванович
275. Некрасов Василий Андреевич
276. Нестеров Григорий Андреевич
277. Нехорошев Владимир Владимирович
278. Никитин Иван Алексеевич
279. Никольский Николай Андреевич
280. Новиков Александр Дмитриевич
281. Носков Георгий Александрович
282. Облётов Григорий Степанович
283. Обмолотков Михаил Фёдорович
284. Обрезчиков Василий Дмитриевич
285. Огурцов Михаил Андреевич
286. Омелин Ефим Васильевич
287. Орлов Алексей Петрович
288. Орлов Василий Павлович
289. Орлов Николай Васильевич
290. Орловас Савелий Антонович
291. Отецено Иван Иванович
292. Панин Василий Фёдорович
293. Пантелеев Алексей Григорьевич
294. Пантелеев Андрей Ефимович
295. Пантелеев Василий Михайлович
296. Паршин Алексей Фёдорович
297. Пастухов Алексей Михайлович
298. Пастухов Павел Михайлович
299. Петрушин Павел Герасимович
300. Пивиков Михаил Осипович
301. Пименов Алексей Сергеевич
302. Плащанников Павел Михайлович
303. Подкустов Николай Павлович
304. Полшков Иван Фёдорович
305. Поляков Иван Васильевич
306. Поляков Пётр Иванович
307. Попков Иван Акимович
308. Попов Семён Яковлевич
309. Потапов Алексей Григорьевич
310. Проклов Алексей Васильевич
311. Пугачёв Василий Иванович
312. Пузырёв Николай Яковлевич
313. Пушкарёв Иван Александрович

314. Пушкарёв Михаил Александрович
315. Пынков Илья Васильевич
316. Пядин Иван Михайлович
317. Ратников Иван Фёдорович
318. Резанов Николай Васильевич
319. Ремизов Александр Петрович
320. Ремизов Алексей Николаевич
321. Роганков Сергей Иванович
322. Рогожин Яков Елизарович
323. Романов Иван Андреевич
324. Рощин Василий Иванович
325. Рощин Павел Георгиевич
326. Рыбаков Фёдор Васильевич
327. Рыбкин Сергей Никифорович
328. Рыдаев Василий Павлович
329. Рыдаев Сергей Иванович
330. Савин Александр Акимович
331. Савин Константин Борисович
332. Савченко Тимофей Андреевич
333. Сазонов Иван Иванович
334. Саламадин Виктор Михайлович
335. Самодиров Алексей Михайлович
336. Самсонов Иван Дмитриевич
337. Самсонов Пётр Фёдорович
338. Сафонов Алексей Степанович
339. Сафронов Пётр Алексеевич
340. Сахаров Сергей Михайлович
341. Севастьянов Яков Андреевич
342. Седов Сергей Кузьмич
343. Седышев Василий Григорьевич
344. Секретов Иван Николаевич
345. Селезнёв Николай Максимович
346. Семиков Павел Антонович
347. Семаков Иван Петрович
348. Сенаторов Павел Сергеевич
349. Сераков Фёдор Павлович
350. Сергеев Фёдор Васильевич
351. Серов Василий Сергеевич
352. Сизов Иван Фёдорович
353. Сизов Николай Александрович

354. Сизов Николай Павлович
355. Силаев Василий Петрович
356. Симакова Екатерина Матвеевна
357. Синёв Иван Степанович
358. Синёв Николай Владимирович
359. Синёв Степан Андреевич
360. Сеницын Илья Данилович
361. Сеницын Яков Иванович
362. Ситогов Алексей Никитович
363. Скороделов Александр Максимович
364. Скороделов Николай Максимович
365. Слюзин Николай Петрович
366. Смирнов Александр Иванович
367. Смирнов Евгений Владимирович
368. Соколов Александр Васильевич
369. Соколов Александр Михайлович
370. Соколов Василий Николаевич
371. Соколов Василий Фёдорович
372. Соколов Дмитрий Иванович
373. Соколов Иван Александрович
374. Соколов Иван Андреевич
375. Соколов Иван Васильевич
376. Соколов Иван Фёдорович
377. Соколов Пётр Михайлович
378. Соколов Степан Васильевич
379. Степанов Иван Петрович
380. Стешин Николай Фёдорович
381. Сторонкин Алексей Иванович
382. Страхов Павел Николаевич
383. Страхов Пётр Иванович
384. Стрижев Тимофей Степанович
385. Суворкин Николай Тимофеевич
386. Сурков Фёдор Кузьмич
387. Суханов Иван Тимофеевич
388. Суханов Пётр Иванович
389. Тагунов Иван Петрович
390. Теплов Павел Васильевич
391. Теплов Сергей Васильевич
392. Теребикин Василий Михайлович
393. Тиманцев Виктор Васильевич

394. Торопыгин Павел Алексеевич
395. Трусилин Александр Константинович
396. Трусилин Александр Николаевич
397. Трусилин Михаил Александрович
398. Тугарёв Иван Васильевич
399. Тузов Павел Андреевич
400. Усанков Степан Ильич
401. Усков Пётр Фёдорович
402. Усов Василий Алексеевич
403. Уткин Василий Фёдорович
404. Уханов Сергей Иванович
405. Уханов Сергей Игнатович
406. Фадеев Василий Михайлович
407. Фадеев Иван Тимофеевич
408. Фалалеев Николай Васильевич
409. Фарафешкин Александр Петрович
410. Феоктистова Екатерина Степановна
411. Филаткин Иван Иванович
412. Филатов Николай Дмитриевич
413. Филатов Михаил Дмитриевич
414. Филимонов Михаил Васильевич
415. Филиппов Александр Павлович
416. Филиппов Михаил Дмитриевич
417. Фимин Иван Филиппович
418. Фирсов Михаил Евстигнеевич
419. Фокин Михаил Иванович
420. Фокин Сергей Александрович
421. Фомин Алексей Николаевич
422. Фомин Василий Васильевич
423. Фролов Анатолий Григорьевич
424. Фролов Николай Алексеевич
425. Фуник Анисий Елисеевич
429. Хазов Александр Павлович
430. Харитонов Илья Степанович
431. Харчевников Виталий Васильевич
432. Цуцков Михаил Михайлович
433. Цыпляев Николай Алексеевич
434. Цыцулин Иван Петрович
435. Цыцулин Василий Иванович
436. Чалышев Иван Степанович

437. Чалышев Николай Иванович
438. Чалышев Сергей Николаевич
439. Чернов Василий Фёдорович
440. Чуркин Алексей Трофимович
441. Шаланов Иван Максимович
442. Шапков Михаил Петрович
443. Шаронов Дмитрий Михайлович
444. Шаронов Дмитрий Фёдорович
445. Шаронов Иван Васильевич
446. Шаронов Михаил Васильевич
447. Шаронов Пётр Ильич
448. Шибанов Иван Васильевич
449. Шибанов Сергей Васильевич
450. Шибанов Фёдор Алексеевич
451. Шилиан Нина Михайловна
452. Шилов Александр Григорьевич
453. Шиморыгин Михаил Егорович
454. Широков Дмитрий Фёдорович
455. Шиманин Павел Петрович
456. Ширшков Григорий Михайлович
457. Ширшков Иван Михайлович
458. Шишков Павел Степанович
459. Шишков Павел Трофимович
460. Шмелёв Владимир Степанович
461. Шмелёв Сергей Григорьевич
462. Шмелёв Сергей Сергеевич
463. Шпак Ахоктист Иванович
464. Шумаев Лукьян Андреевич
465. Щанов Иван Семёнович
466. Щербатов Иван Александрович
467. Щербатов Николай Иванович
468. Якимкин Василий Васильевич

При внимательном прочтении нижеследующего списка наблюдательного читателя может привести в смятение следующий парадокс, который является прямым укором нашим выксунским историкам и работникам архивов, а именно: в списках погибших выксунских железнодорожников 80 человек не состоят в списках призванных в действующую Красную Армию на время войны!! Как случилась такая серьёзная ошибка, до сих пор не понятно, и теперь уже вряд ли удастся установить истинную причину такого колоссального несовпадения в списке всего на 468 фамилий. Наиболее вероятными нам представляются нижеследующие причины:

1) Самой вероятной причиной такой ошибки составителю данной книги представляется путаница в железнодорожном альбоме 1995г., откуда и брались списки призванных бойцов. Дело в том, что эти списки были напечатаны крайне небрежно (с большим числом помарок и не в алфавитном порядке), и автору пришлось провести немало часов, чтобы необходимый табличный порядок был восстановлен. Повторюсь, что эта причина составителю кажется наиболее реальной, но есть и другие версии, которые никак нельзя сбрасывать со счетов.

2) Ошибки работников архивов, поскольку многие выксунцы в данных списках – одновременны тѣзки друг другу не только пофамильно, но при этом и поимѣнно. Довольно легко представить многие вероятные ошибки при установлении биографии бойцов. Кроме того, ошибки могут быть не только в списках погибших, а в списках призванных! Это означает, что, возможно, не нижеследующий перечень фамилий павших бойцов неверен, а изначально список всех призванных и ушедших на войну добровольно выксунцев содержит далеко не все данные.

3) Не исключается возможность и путаница в военкоматах. Все прекрасно осведомлены, как многие нерадивые «бумажные» работники военных комиссариатов во время войны в спешке забывали вычеркнуть из-за обилия работы убывших на фронт выксунцев, а по прибытии похоронки в военкомат вносили павших бойцов в местные списки погибших. Но, в конце-то концов, выксунцев было призвано не десятки и не сотни тысяч человек (как, например, в Москве, Ленинграде, Харькове и т.д.), и со временем можно всё равно навести было порядок! Другое дело – неизбежная утилизация старых дел из-за их большого объёма, а в таком случае истину вряд ли уже можно отыскать.



*Фото № 29. Ветеран Великой Отечественной войны
Н.Я. Кубышкин, проработавший после войны в
нашем цеху долгое время в службе СЦБ.*



*Фото № 30. Ветеран Великой Отечественной войны
Н.М. Назаров работал в послевоенное время
в нашем цеху в качестве составителя поездов.*

4) Примерно так же могут напутать и сами краеведы, встречая в списках многочисленных однофамильцев или, что ещё сложнее, однофамильцев и тѣзок одновременно. Эта гипотеза тоже имеет право на жизнь.

5) Пятая версия тоже вполне вероятная, однако надо сразу оговориться, что мы ни в коем случае не хотим осквернить светлую память о погибших воинах и ныне здравствующих ветеранах ВОВ, но раз нижеописанные события имели место быть на фронтах и в тылу, то почему бы им не случиться и у нас? Дело в том, что система мелкого взяточничества, подхалимажа, блата и т.д. – увы, как это ни горько констатировать! – в годы Второй Мировой войны в нашей стране процветала. Пользуясь всеобщим хаосом, многие быстро взлетали по служебной лестнице, а кто-то, давая взятку, занимал «кормѣжную» должность и разлагал дисциплину, без тени смущения принимая дары от подчинѣнных. Не отличались честностью и некоторые командиры войсковых подразделений, начиная от командира взводов и заканчивая командармами. Кто-то из них прикрывал своих родственников от боевых действий и предоставлял им какое-нибудь тѣплое местечко в штабе (бывало и такое), кто-то банально укрывал проштрафившихся бойцов (не задаром, конечно), кто-то сам напрямую был связан хищением полкового имущества. Так вот, бывали случаи, что после смерти работников тыла, благодаря связям, удавалось их провести по картотеке как «действующих бойцов», а это означало многое, и в первую очередь – повышенное пособие семье погибшего как бойца Красной Армии. Понятно, что люди поступали таким образом не от хорошей жизни, но такие факты были и отрицать это по меньшей мере глупо! Опять-таки повторимся, что ни в коем случае не хотим никого обвинить; наши соотечественники в борьбе против нацистского гнета проявили невероятное мужество и стойкость в той войне, но это – всего лишь гипотеза, и не надо относиться к ней столь критически.

В любом случае тайну теперь вряд ли удастся узнать, но чтить память обо всех павших людях в те чѣрные и страшные годы – наш святой долг.

**СПИСОК ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ,
ПАВШИХ В БОЯХ
ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ
1941 – 1945гг.**

1. Агапов Дмитрий Николаевич
2. Алёшин Владимир Васильевич
3. Архипов Иван Петрович
4. Астафьев Василий Александрович
5. Бадилин Михаил Михайлович
6. Баландин Василий Фёдорович
7. Баикин Пётр Иванович
8. Баранов Аркадий Васильевич
9. Баранов Василий Кузьмич
10. Баранов Николай Иванович
11. Баранов Павел Кузьмич
12. Бедин Алексей Яковлевич
13. Бекетов Алексей Александрович
14. Белков Иван Николаевич
15. Беляев Александр Николаевич
16. Битюков Иван Григорьевич
17. Большаков Иван Дмитриевич
18. Большаков Николай Иванович
19. Большаков Павел Ильич
20. Бордачёв Пётр Сергеевич
21. Бордачёв Сергей Сергеевич
22. Борисов Иван Алексеевич
23. Ботов Иван Григорьевич
24. Бударгин Андрей Афанасьевич
25. Бурмистров Дмитрий Николаевич
26. Бушуев Георгий Петрович
27. Бушуев Евгений Петрович
28. Бушуев Сергей Григорьевич
29. Васин Аркадий Михайлович
30. Васин Пётр Васильевич
31. Вдовин Иван Иванович
32. Верушкин Иван Андреевич
33. Волков Пётр Спиридонович
34. Володин Александр Алексеевич
35. Воробьёв Михаил Александрович

36. Гадалов Иван Алексеевич
37. Ганин Пётр Петрович
38. Глубоков Иван Фёдорович
39. Глубоков Павел Трофимович
40. Горелов Михаил Иванович
41. Горшков Пётр Иосифович
42. Грачёв Василий Фёдорович
43. Грачёв Иван Фёдорович
44. Громов Фёдор Васильевич
45. Громов Фёдор Сергеевич
46. Гусев Василий Лаврентьевич
47. Гусев Константин Васильевич
48. Дереновский Максим Иванович
49. Дёмин Александр Матвеевич
50. Дёмин Иван Фёдорович
51. Дилектев Геннадий Дмитриевич
52. Духов Павел Иванович
53. Дятлов Александр Григорьевич
54. Жигалов Иван Андреевич
55. Жиганов Александр Фёдорович
56. Забегаев Константин Александрович
57. Захаров Анатолий Иванович
58. Захаров Виктор Емельянович
59. Захаров Иван Фёдорович
60. Захаров Фёдор Васильевич
61. Защепин Николай Алексеевич
62. Защепин Николай Васильевич
63. Зимин Сергей Иванович
64. Зотов Виктор Иванович
65. Исаев Николай Васильевич
66. Казаров Иван Петрович
67. Каленкин Иван Данилович
68. Калистратов Александр Андреевич
69. Каракозов Александр Яковлевич
70. Карпов Григорий Андреевич
71. Карпухин Александр Петрович
72. Карпухин Алексей Васильевич
73. Карпухин Иван Александрович
74. Кащенко Владимир Иванович
75. Кащенко Михаил Иванович
76. Квасков Яков Петрович

77. Кирдаков Николай Иванович
78. Кириллов Григорий Васильевич
79. Козиков Семён Иванович
80. Козлов Иван Яковлевич
81. Козлов Михаил Иванович
82. Комаров Павел Григорьевич
83. Кондраков Василий Васильевич
84. Кондраков Василий Григорьевич
85. Кондрашов Иван Николаевич
86. Кондрашов Степан Николаевич
87. Кондрушин Василий Петрович
88. Копанов Михаил Александрович
89. Королёв Иван Фёдорович
90. Королёв Фёдор Дмитриевич
91. Коротков Николай Григорьевич
92. Косолапов Михаил Алексеевич
93. Кочетков Иван Иванович
94. Кочетков Павел Иванович
95. Кошелев Алексей Фёдорович
96. Крайнов Алексей Павлович
97. Краснобаев Николай Алексеевич
98. Крылов Алексей Яковлевич
99. Кудасов Пётр Васильевич
100. Кудряшов Михаил Васильевич
101. Кузнецов Василий Иванович
102. Кузнецов Максим Ильич
103. Кузнецов Сергей Иванович
104. Куканов Яков Ефимович
105. Кулёв Василий Андреевич
106. Кулёв Пётр Иванович
107. Куничкин Иван Фёдорович
108. Куничкин Фёдор Иванович
109. Курицын Николай Акимович
110. Лепилин Андрей Фёдорович
111. Лепилин Иван Павлович
112. Лёвин Николай Васильевич
113. Лисин Василий Иванович
114. Лукин Александр Сергеевич
115. Лукин Павел Дмитриевич
116. Макаров Михаил Семёнович
117. Макаров Пётр Петрович

118.Малышев Яков Васильевич
119.Маркин Александр Петрович
120.Маркин Дмитрий Ефимович
121.Маркин Дмитрий Федорович
122.Маркин Николай Васильевич
123.Маркин Николай Ильич
124.Маракаев Иван Васильевич
125.Мартынов Иван Иванович
126.Маслов Михаил Петрович
127.Маслов Павел Васильевич
128.Маслов Сергей Михайлович
129.Масленников Михаил Иванович
130.Морозов Александр Дмитриевич
131.Морозов Иван Алексеевич
132.Мочалин Пётр Иванович
133.Мясников Сергей Фёдорович
134.Назаров Иван Михайлович
135.Наумов Василий Иванович
136.Нехорошев Владимир Владимирович
137.Носков Георгий Александрович
138.Носков Пётр Петрович
139.Обмолотков Михаил Фёдорович
140.Обрезчиков Василий Дмитриевич
141.Огурцов Михаил Андреевич
142.Омелин Ефим Васильевич
143.Орлов Николай Васильевич
144.Панин Василий Фёдорович
145.Пантелеев Алексей Григорьевич
146.Пантелеев Василий Михайлович
147.Пастухов Алексей Михайлович
148.Пастухов Павел Михайлович
149.Пегов Гавриил Кузьмич
150.Плащанников Павел Михайлович
151.Поляков Иван Васильевич
152.Поляков Пётр Иванович
153.Потапов Алексей Григорьевич
154.Потапов Василий Никифорович
155.Потапов Николай Иванович
156.Проклов Алексей Васильевич
157.Пуачёв Василий Иванович
158.Пушкарёв Иван Александрович

159.Пушкарёв Михаил Александрович
160.Пухов Иван Александрович
161.Рассейн Василий Дмитриевич
162.Ратников Иван Фёдорович
163.Рощин Павел Григорьевич
164.Рукавишников Василий Васильевич
165.Савин Александр Акимович
166.Савин Александр Александрович
167.Саламадин Виктор Михайлович
168.Самсонов Пётр Фёдорович
169.Сафронов Пётр Алексеевич
170.Сафронов Пётр Васильевич
171.Седов Михаил Ефимович
172.Святов Иван Петрович
173.Седов Сергей Кузьмич
174.Седышев Василий Григорьевич
175.Секретов Иван Николаевич
176.Селезнёв Николай Максимович
177.Семёнов Павел Антонович
178.Сенаторов Павел Сергеевич
179.Сеннов Иван Иванович
180.Сераков Фёдор Павлович
181.Сибиров Михаил Иванович
182.Силаев Василий Петрович
183.Синёв Иван Степанович
184.Синёв Николай Владимирович
185.Ситоренкин Алексей Иванович
186.Слюзин Николай Петрович
187.Смирнов Александр Иванович
188.Соколов Иван Андреевич
189.Соколов Иван Фёдорович
190.Спирин Фёдор Васильевич
191.Суворкин Николай Тимофеевич
192.Сурков Фёдор Кузьмич
193.Суханов Иван Тимофеевич
194.Сухов Василий Николаевич
195.Тагунов Иван Петрович
196.Торопыгин Павел Алексеевич
197.Теплов Сергей Васильевич
198.Трусилин Александр Константинович
199.Трусилин Михаил Александрович

200.Усков Пётр Фёдорович
201.Уткин Василий Фёдорович
202.Уханов Сергей Игнатович
203.Фадеев Иван Тимофеевич
204.Фалалеев Николай Васильевич
205.Филаткин Иван Иванович
206.Фирсов Михаил Евстигнеевич
207.Фомин Алексей Николаевич
208.Фролов Анатолий Григорьевич
209.Фролов Николай Алексеевич
210.Хазов Александр Павлович
211.Харчевников Виталий Васильевич
212.Цыцулин Иван Петрович
213.Цуцков Михаил Михайлович
214.Чалышев Сергей Николаевич
215.Чернов Василий Фёдорович
216.Чураев Иван Григорьевич
217.Шаманин Павел Петрович
218.Шаронов Дмитрий Михайлович
219.Шаронв Дмитрий Фёдорович
220.Шаронов Иван Васильевич
221.Шибанов Иван Васильевич
222.Шмелёв Сергей Григорьевич
223.Шмелёв Сергей Сергеевич
224.Шумаев Лукьян Андреевич
225.Шуянов Николай Иванович
226.Щанов Иван Семёнович
227.Щербатов Иван Александрович
228.Щербатов Николай Иванович
229.Яковлев Сергей Васильевич

*Подвиг всех людей,
боровшихся с немецкими оккупантами
на фронте и ковавших основы
для всеобщей победы в тылу, бессмертен.
наш святой долг хранить в сердцах
и умах память о тех далёких
страшных событиях, чтобы никогда
не повторить этого вновь.
Никто не забыт, ничто не забыто!*

ЖИЗНЬ ЦЕХА В ПОСЛЕВОЕННЫЙ ПЕРИОД: 1946 – 1977гг. ВОССТАНОВЛЕНИЕ БЫЛОЙ МОЩИ И ВСЕСТОРОННИЕ ПЕРЕМЕНЫ НА КАЖДОМ ШАГУ

Закончилась Вторая Мировая, прошёл Нюрнбергский процесс над главными оставшимися в живых нацистскими преступниками, но стране-победительнице СССР это принесло только моральное удовлетворение: сельское хозяйство и промышленность на время войны были в полном упадке, поскольку все продукты и изделия поставлялись для фронта. Страна постепенно залечивала раны, но слишком уж глубокими и гнойными они оказались. Многие и российские, и западные историки отмечают, что после ВОВ Советский Союз откатился в промышленном развитии до предвоенных 1935-1937гг. И потому, если восстановление и происходило не с нуля, то, по крайней мере, в своём развитии наша страна именно после войны начала отставать от Запада всё больше и больше.

«ВМЗ», как уже отмечалось, непосредственные военные действия не затронули, но и что-то нового на производстве ничего не появилось по понятной причине. Вполне естественно, после Победы завод (и наш цех в частности) стали получать и новое оборудование, и технику, восстанавливая былую мощь в производстве. К тому же в наш цех в 1945-1946гг. вновь пришли фронтовики-железнодорожники, а это, безусловно, было ещё одним немаловажным плюсом.

...В 1946г. прибыли немецкие паровозы серии 55, которые работали с поездами. Это были очень неплохие паровозы по всем характеристикам. Вспоминает Н.Е. Бакалейщиков, бывший начальник цеха, а тогда – молодой специалист:

- Я приехал в Выксу в середине пятидесятых, но прекрасно помню эту серию паровозов. Вроде всем хорошие локомотивы, бригады хорошо отзывались об их тяговых качествах, но поломки случались часто именно на «немцах»: как правило, из строя выходила малая головка в ведущем дышле – головная боль ремонтников...

Кроме того, на «ВМЗ» в то время надёжно зарекомендовали себя паровозы средней мощности «С^у» с колёсной формулой 1-3-1, которые строили с перерывом до 1951 года (фото №32).



Фото № 31. Во время наступления советских войск зимой 1942-1943гг. в качестве трофеев были получены немецкие грузовые паровозы средней мощности типа 0-4-0 серии 55, а так же серий 56 и 57. Паровозы серии 55, которые попали и на «ВМЗ», работали на наших железных дорогах, как правило, с поездами. И, хотя проработали они весьма недолго, всё-таки «немцы» оставили свой след в выксунской истории как первые локомотивы иностранного производства. На снимке: локомотивная бригада во время приёмки локомотива.

Фотография сделана в начале 50-ых годов.



Фото №32. Паровозы «С» выпускались советской промышленностью в период с 1924 по 1942 гг. и всего было построено 2061 единица. Конструкционная скорость таких пассажирских паровозов первоначально была установлена до 110 км/ч, затем поднята до 115 км/ч, а в 1936г. – до 130 км/ч.

На сети выксунских железных дорог работали паровозы данной серии четырёх выпусков, конструктивно более или менее отличающиеся друг от друга. К первому выпуску относятся паровозы, построенные в 1925 – 1927гг., ко второму - в 1932 – 1934гг., к третьему – построенные после 1935г. Паровозы четвёртого выпуска, созданные в период с 1947 по 1951г., отличались от предыдущих сборок усиленным пароперегревателем, улучшенным парораспределением и максимальной конструктивной скоростью до 130км/ч. Средняя нагрузка от оси на рельс паровоза «С^у» составляла порядка 18 тонн.

Кроме того, на железных дорогах «ВМЗ» работали неплохо зарекомендовавшие себя паровозы «К^в», «К^п», «К^ч» с колёсной формулой 0-4-0, построенные соответственно в Венгрии, Польше, Чехословакии по проектам советских инженеров. Нетрудно догадаться, что страны социалистического лагеря оказались связаны после войны с СССР «крепкими узами дружбы и братства» и ещё долгое время поставляли нам продукцию как по проектам советских специалистов, так и исходя из своих собственных разработок. Кстати говоря, такие же паровозы выпускал и Воткинский машиностроительный завод, который, конечно же, при всём желании не успевал сделать госзаказ. Отечественные паровозы выпускались в двух сериях: ВП-1 и ВП-2 (фото №33).



Фото №33. Локомотивная бригада и работники станции позируют на фоне легендарного «ВП». Снимок сделан в конце 40-ых годов.

**ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ
МАНЕВРОВОГО ПАРОВОЗА «ВП»
С КОЛЁСНОЙ ФОРМУЛОЙ 0-4-0:**

- 1) Общий вес – 28т.
- 2) Давление в котле – 13 атм.
- 3) Диаметр цилиндров – 285мм.
- 4) Ход поршня – 300мм.
- 5) Диаметр колёс – 600мм.
- 6) Конструктивная скорость – 40км\ч
- 7) Запас воды в тендере – 5,2м
- 8) Запас топлива (дров) – 5м
- 9) Запас угля – 2м
- 10) Длина паровоза – 2060мм.

В 1948г. введена должность начальника смены – развитие сети железных дорог требовало всё больше внимания и своевременного контроля. Разумеется, под его руководством велись все работы по постановке и снятию вагонов как узкой, так и широкой колеи.

В 1948-1949гг. цех получает достаточно мощные для того времени узкоколейные паровозы серий «Гр» (для работы с поездами) и «К²» (для маневровой работы).

Очень плодотворным на введение в строй новинок оказался 1952-й год.

Именно в этом году выксунскими специалистами была построена специальная установка для пропитки шпал креозотом. Срок службы деревянных шпал после этой специальной обработки увеличился вдвое. Конечно, это факт лишний раз красноречиво говорит о том, что руководители цеха и службы пути всячески старались поддерживать ж\д пути в работоспособном состоянии. Однако работать монтером пути тогда мог далеко не каждый: практически все работы по реконструкции и строительству выполнялись вручную. Естественно, это серьёзная и достаточно ответственная работа, где людей с малейшими физическими недостатками попросту не допускали. На сезон капитальных и средних ремонтов (весна-лето-осень) набиралась большая бригада численностью 200-250 человек, которая, в свою очередь, делилась на более мелкие группы. Эти-то команды (по 10-15



*Фото №34.
Локомотивные бригады и работники паровозного депо
около пассажирского паровоза серии «Гр».
Фотография 1957г.*



человек в каждой) и выполняли реконструкцию на старых участках и перегонах и строили новые ветки ж\д.

Не надо быть большим специалистом в железнодорожном хозяйстве, чтобы понять: трудовая база в виде рабочей силы и необходимые материалы для ремонта путей присутствовали в избытке, однако из-за нехватки путейской техники, которая бы тогда сильно упростила поставленные задачи, ремонт зачастую затягивался на весьма длительное время. Но к этой теме – обеспечение службы пути шпалоподбивочными машинами и путейскими дрезинами, - мы ещё вернёмся.

Тогда же, в 1952г., введена в эксплуатацию электрожелезнодорожная связь. До этого все поезда узкой и широкой колеи отправлялись на перегоны и другие станции по телефонному способу связи. В том же году работники службы СЦБ железнодорожного цеха и связисты завода своими силами электрифицировали станции «Туртапка», «Димара», «54км.», «Домики», «Раздолистая».

С 1953 по 1959 гг. выксунские паровозы работали на уже каменном угле, а, начиная с 1959г., перешли на мазутное отопление, на котором и проработали вплоть до списания последнего паровоза в 1978г.

Очень любопытна специфика работы локомотивных бригад того времени. Она заключалась в следующем:

- 5 поездов работали по вывозу дров (около 150 вагонов в сутки);
- 2 поезда по вывозке торфа (порядка 35 вагонов в сутки);
- 1 поезд работал по вывозу мазута со станции «Пристань» (около 30 цистерн в сутки).

Кроме того, перевозки пассажиров и грузов осуществляли три пары товарно-пассажирских поездов широкой колеи до станции «Мордовщик», три рабочих поезда до Туртапки и три пары грузовых поездов! Для «разворота» паровозов было на конечной станции «Сарма» было предусмотрено кольцо для обгона локомотива, а на станциях «Унор», «Дедовская ветка» и около локомотивного депо – так называемые «треугольники».

Да, без преувеличения можно сказать, что работы у наших земляков хватало в избытке!

Старое здание депо стало слишком тесным для постоянно растущего локомотивного парка ЖДЦ, и в 1954 году было сдано в эксплуатацию новое каменное депо на четыре канавы и электромостовым десятитонным краном для ремонта паровозов узкой колеи. Собственными силами усовершенствовали домкраты Беккера, и подъёмка паровозов значительно облегчилась. Были установлены ещё и два станка «Магдебург», которые были собраны нашими умельцами практически из металлолома, а также столь нужный колёсотокарный станок.

Вместе с постройкой и сдачей в эксплуатацию депо в том же году были также построены механическая мастерская и современное трёхэтажное здание АБК.

Летом 1954г. в цех пришло долгожданное известие: Указом Президиума Верховного Совета СССР от 31.07.1954г «за долголетний труд и безупречный труд на транспорте» Орденом Ленина – высшей трудовой наградой – награждены 52 железнодорожника, и ещё 267 человек – Орденом Трудового Красного Знамени. Партия и Правительство Советского Союза высоко оценили доблестный труд выксунских железнодорожников того времени.

Конечно, современной молодёжи трудно понять все эти стахановские движения и итоговые награды (как результат конечной работы) - не в виде звонкой монеты, а банального, пусть и Государственного, ордена. Но, не будем забывать, тогда это были другие времена и нравы, которые были обыденностью.

Ниже мы приводим список наших земляков-орденоносцев, которые своим упорным трудом, целеустремлённостью и профессионализмом заслужили высшую трудовую награду.



*Фото №35.
П.Н. Аксёнов,
мастер пути.*



*Фото №36.
И.П. Алёхин,
мастер слесарей-ремонтников
локомотивного депо.*



*Фото №37.
Г.Е. Антонов, дежурный по
станции «Выкса-Нижняя».*



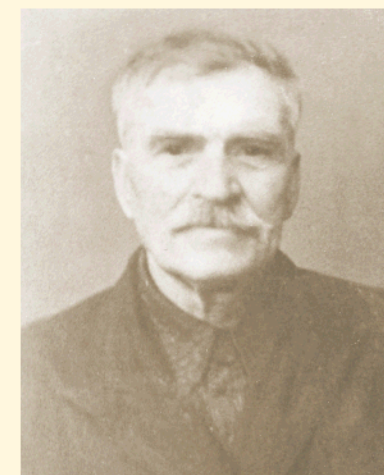
*Фото №38.
В.П. Баринов, мастер
электриков локомотивного
депо.*



*Фото №39.
Н.Н. Батуров, заместитель
начальника службы пути.*



*Фото №40.
И.О. Ботов, мастер
бригады по обслуживанию
ж\д пути.*



*Фото №41.
М.Н. Ботов, бригадир
службы пути.*



*Фото №42.
С.П. Воронков, бригадир
службы пути.*



*Фото №43.
И.П. Воротынцев,
машинист паровоза.*



*Фото №44.
П.И. Ельнин, мастер
бригады по обслуживанию
ж\д пути.*



*Фото №45.
А.Ф. Ерохин, машинист
паровоза.*



*Фото №46.
И.Ф. Ерохин, машинист
паровоза.*



Фото №47.
В.И. Канаев, машинист
паровоза.



Фото №48.
М.И. Киселёв, машинист
паровоза.



Фото №49.
В.С. Климанов, машинист
паровоза.



Фото №50.
А.А. Конышев, составитель
поездов.

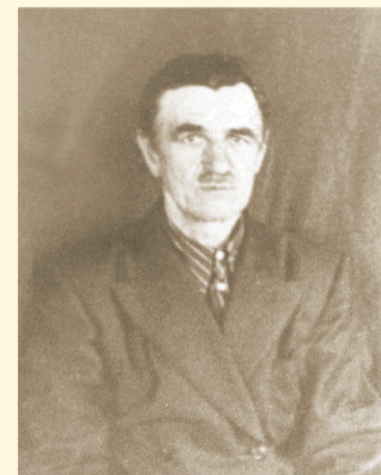


Фото №51.
В.А. Конышев, бригадир
пути.

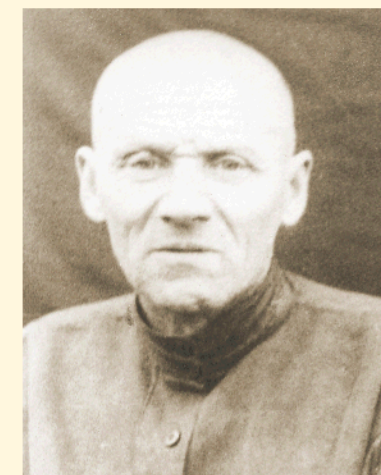


Фото №52.
И.А. Левашов, машинист
паровоза.



Фото №53.
Д.П. Панков, машинист
паровоза.



Фото №54.
В.Ф. Пантелеев, дежурный
по станции.



Фото №55.
А.А. Ростокин, дежурный
по станции.



Фото №56.
И.В. Рябицев, дежурный по
станции.



Фото №57.
И.А. Сизов, машинист
паровоза.



Фото №58.
И.Е. Ситков, бригадир
пути.



Фото №59.
Н.А. Сорокин, инспектор-
приёмщик.



Фото №60.
В.Н. Терентьев, мастер
бригады по обслуживанию
ж/д пути.



Фото №61.
А.П. Тюльпин, машинист
паровоза.



Фото №62.
С.М. Фалалеев, дежурный
по депо.



Фото №63.
И.Т. Хохулин, мастер
бригады по обслуживанию
ж/д пути.



Фото №64.
М.В. Шаланов, мастер
бригады по обслуживанию
ж/д пути.



Фото №65.
М.И. Шаховский, начальник
смены.



Фото №66.
С.В. Шишкин, бригадир
токарей локомотивного
депо.



**СПИСОК ВЫКСУНСКИХ ЖЕЛЕЗНОЖОРОЖНИКОВ,
НАГРАЖДЁННЫХ 31.07.1954г. ВЫСШЕЙ ТРУДОВОЙ
НАГРАДОЙ – ОРДЕНОМ ЛЕНИНА:**

- 1) Агеев В.А. (главный кондуктор)
- 2) Аксёнов П.Н. (мастер пути, фото №35)
- 3) Алёхин И.П. (мастер локомотивного депо, фото №36)
- 4) Антонов Г.Е. (дежурный по станции, фото №37)
- 5) Баринов В.П. (мастер локомотивного депо, фото №38)
- 6) Батуров Н.Н. (зам. начальника службы связи, фото №39)
- 7) Большаков И.С. (мастер пути)
- 8) Ботов И.О. (мастер пути, фото №40)
- 9) Ботов М.Н. (бригадир пути, фото №41)
- 10) Васянина Прасковья Захаровна (осмотрщик)
- 11) Воронков С.П. (бригадир пути, фото №42)
- 12) Воротынцев И.П. (машинист паровоза, фото №43)
- 13) Гержидович Я.В. (зам. начальника службы пути)
- 14) Глотов А.А. (главный кондуктор)
- 15) Горбачёв С.А. (машинист паровоза)
- 16) Дёмин И.Г. (машинист паровоза)
- 17) Елынин П.И. (мастер пути, фото №44)
- 18) Ерохин А.Ф. (машинист паровоза, фото №45)
- 19) Ерохин И.Ф. (машинист паровоза, фото №46)
- 20) Канаев В.И. (машинист паровоза, фото №47)
- 21) Киселёв М.И. (машинист паровоза, фото №48)
- 22) Климанов В.С. (машинист паровоза, фото №49)
- 23) Козяков В.И. (начальник службы движения)
- 24) Королёв И.В. (диспетчер)
- 25) Конышев А.А. (составитель поездов, фото №50)
- 26) Конышев В.А. (бригадир пути, фото №51)
- 27) Крупнов Г.А. (начальник станции)
- 28) Лебедев В.Д. (начальник тех. отдела)
- 29) Левашов И.А. (машинист паровоза, фото №52)
- 30) Маркин И.П. (главный кондуктор)
- 31) Николаев Н.Я. (составитель)
- 32) Орёлкин В.И. (диспетчер)
- 33) Панков Д.П. (машинист паровоза, фото №53)
- 34) Пантелеев П.Ф. (дежурный по станции, фото №54)
- 35) Плохов И.К. (главный кондуктор)
- 36) Ростокин А.А. (дежурный по станции, фото №55)
- 37) Рябицев И.В. (дежурный по станции, фото №56)
- 38) Сизов И.А. (машинист паровоза, фото №57)
- 39) Ситков И.Е. (бригадир пути, фото №58)
- 40) Сорокин Н.А. (инспектор-приёмщик, фото №59)
- 41) Суханов И.А. (начальник вагонной службы)
- 42) Тарасов М.И. (осмотрщик)
- 43) Терентьев В.Н. (мастер пути, фото №60)



*Фото № 67. Паровозы серии «9П» выпускались Муромским заводом до 1957г. включительно. Всего было построено 500 локомотивов этой серии, которые работали на всей территории огромного Советского пространства.
На фото запечатлены бригада паровоза «9П» и работники станции «Выкса-Нижняя». Снимок начала конца 50-ых годов.*

- 44) Тюльпин А.П. (машинист паровоза, фото №61)
- 45) Фалалеев С.М. (дежурный по депо, фото №62)
- 46) Храмов И.П. (диспетчер)
- 47) Хохулин И.Т. (мастер пути, фото №63)
- 48) Шаланов М.В. (мастер пути, фото №64)
- 49) Шаронов И.Г. (машинист паровоза)
- 50) Шаховский М.И. (начальник смены, фото №65)
- 51) Шилин М.В. (начальник локомотивного депо)
- 52) Шишкин С.В. (бригадир токарей, фото №66)

В 1955г. на завод пришли первые думпкары ВС-50, которые, как правило, использовались для технических отходов мартеновского производства. Конечно, первые думпкары не были тогда ещё технически усовершенствованы, как сейчас, и опрокидывание борта при кантовке производилось вручную при помощи специального механизма, но и это уже был большой шаг вперёд.

Кроме того, в 1955г., введено и ещё одно новшество, которое заметно облегчило работу локомотивных бригад: на паровозах широкой колеи появилась радиосвязь с дежурными по станции и между самими бригадами.

В том же году локомотивный парк пополняется четырьмя новыми паровозами серии «9П» с колёсной формулой 0-3-0, которые пришли с Муромского завода.



*Фото № 68. До войны Муромский паровозостроительный завод им. Дзержинского только ремонтировал паровозы, однако с 1955 года вышла опытная партия паровозов «9П» с изменённой конструкцией отдельных частей. Локомотивы назывались «9П» и несколько паровозов из этой серии попали на Выксунский завод.
На снимке: выксунская локомотивная бригада около паровоза «9П». Фотография конца 50-ых годов.*

**ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ МАНЕВРОВОГО
ПАРОВОЗА СЕРИИ «9П»
С КОЛЁСНОЙ ФОРМУЛОЙ 0-3-0:**

- 1) Ширина используемой ж\д колеи – 1524мм.
- 2) Осевая формула 0-3-0
- 3) Средняя нагрузка на ось – 18,4т.
- 4) Служебный вес (максимальный сцепной вес) – 55,2т.
- 5) Конструктивная скорость – 35км\ч.
- 6) Наименьший радиус проходимой кривой – 40м.
- 7) Среднее давление пара в котле – 13 кг\см²
- 8) Габаритные размеры паровоза: ширина – 2792мм.,
высота – 4050мм.
- 9) Полная длина колёсной пары паровоза – 2700мм.
- 10) Паровая машина: число цилиндров - 2,
диаметр цилиндров – 500мм,
ход поршня – 500мм.
- 10) Полная длина паровоза – 9746мм.
- 11) Запас: угольного ящика – 2,5м³
водяных баков – 6,5м³
песочницы – 270 кг
главного воздушного резервуара – 0,38м³

Заметим, что ремесленное училище №15 (РУ-15) ещё с военных лет являвшееся кузницей кадров для завода, обучало в своих стенах теперь не только слесарей, электриков и токарей, но и помощников машиниста, тем самым, обеспечив железнодорожному цеху постоянный приток новых кадров. Много сил в по подготовке и обучению молодёжи отдал опытный руководитель Е.Н. Асоннов (фото № 69), проработавший долгое время парторгом в цеху.

В путь широкой колеи стали, начиная с 1956г., укладывать более тяжёлые, а потому более устойчивые к износам (при правильном уходе за путём и хорошем качестве стали, конечно) рельсы Р-50. Вместе с тем, на узкой колее с этого года укладывали в путь рельсы типа Р-24, хорошо зарекомендовавшие себя на дорогах Советского Союза.

В 1956г. и без того достаточно большой локомотивный парк пополняется новыми мощными паровозами серии «Э», в 1957г. – серии «ВП-4», а в следующем году произошло поистине знаменательное событие: на «ВМЗ» прибыли первые узкоколейные тепловозы серий «ТУ-2» (фото №70), «ТУ-3» (фото №71) и «ТУ-2м»! Это была ранее не ведомая и а потому абсолютно новая эра в развитии выксунского железнодорожного транспорта. Потому тут же были организованы специальные курсы по переподготовке машинистов и помощников, набрана внутри цеха спецгруппа слесарей-ремонтников. Пионерами освоения тепловозной тяги по узкой колее стали машинисты А.И. Ладугин, А.С. Бакаев, В.П. Аксёнов, В.А. Малютин и др.



Фото №69. Е.Н. Асоннов, талантливый руководитель и парторг железнодорожного цеха с 1961 по 1963гг.

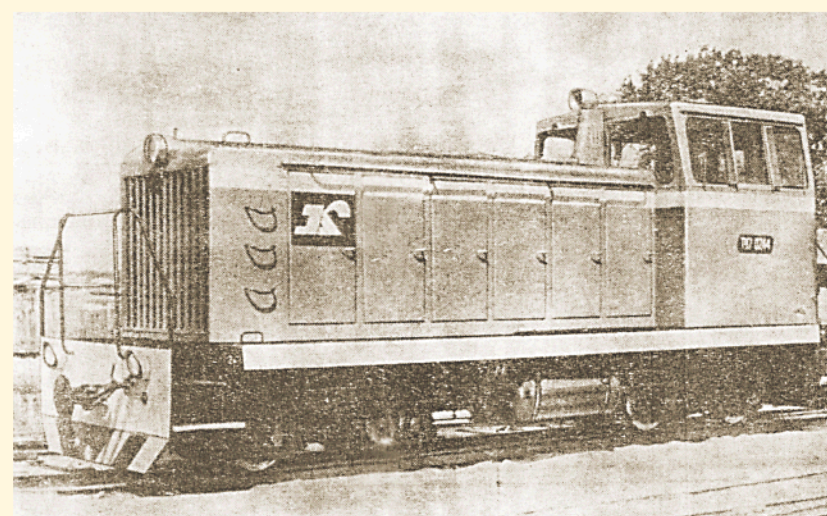


Фото №70. Первый узкоколейный тепловоз на наших дорогах – «ТУ-2». Его появление означало постепенный закат эры паровозов, которые исправно служили нашим землякам свыше 60 лет...

**ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА
УЗКОКОЛЕЙНОГО ТЕПЛОВОЗА «ТУ-2»:**

1. Тип – с двумя постами управления и электрической передачей
2. Род службы – грузовой, пассажирский и маневровый
3. Осевая формула – 2₀+2₀
4. Число ведущих осей – 4
5. Мощность силовой установки – 300л.с.
6. Конструктивная скорость – 50км\ч
7. Запас топлива – 700кг.
8. Запас масла в системе – 120кг.
9. Запас воды в системе охлаждения с котлом-подогревателем – 185кг.
10. Запас песка – 200кг.
11. Наименьший радиус проходимых кривых – 50м
12. Марка дизеля – 1Д12
13. Тип дизеля – 4-тактный, без компрессора, со струйным распылением топлива, без наддува
14. Максимальное число оборотов коленвала дизеля на холостом ходу – 1560 об\мин
15. Минимальное устойчивое число оборотов коленвала дизеля на холостом ходу – 500 об\мин
16. Рабочий объём цилиндров – 38,8л
17. Тип главного генератора – МПТ-49-25-3
18. Номинальное напряжение – 450в
19. Мощность номинальная – 55 кВт
20. Число цилиндров – 12
21. Расположение цилиндров V-образное под углом 60°
22. Ширина используемой колеи – 750мм.



Фото №71. Узкоколейный тепловоз «ТУ-3», поступивший в работу на железные дороги Выксы в 1958. Этот локомотив работал с пассажирскими поездами и любовно получил от перевозимых им пассажиров прозвище «тушка» - как правило, в народе, такого рода названия являются признаком большой симпатии и доверия. Фото начала 60-ых годов.



Фото №72. Увы, но кроме непосредственной тяжелой работы для машинистов и кочегаров, стальные кони иногда могли быть и угрозой для их жизни при технической неисправности, неправильном обслуживании и грубейшем нарушении техники безопасности во время работы. На снимке: паровоз серии «Э» на тупиковых путях после взрыва. Конец 50-ых.

Однако 1957 год был омрачен страшной трагедией (фото №72) – в результате трагического случая погибли два человека.

Н.Е. Бакалейщиков, упомянутый выше и работавший тогда в должности заместителя начальника цеха, рассказывает:

- Это печальное событие произошло на «Станции №1». Паровоз серии «Э», работавший на маневрах (фамилию машиниста я, к сожалению, за давностью лет вспомнить не могу, но четко помню, что это был молодой специалист, приехавший к нам в Выксу с семьей), стоял напротив станции, спустившись со шлаковой горы после кантовки. После того, как помощник машиниста ушел к дежурной за документами, в кабине паровоза прогремел взрыв огромной силы – молодой машинист погиб в одно мгновение, а, находившийся в кабине кантовщик шлаковозов, как показало спецрасследование, не смог выбраться после взрыва и задохнулся дымом. Та же специальная комиссия установила, что ЧП произошло в результате грубейших нарушений всех инструкций и требований по технике безопасности: работник мартена прихватил с собой в кабину невесть откуда найденный боеприпас, который, в свою очередь, находясь в непосредственной близости от котла, детонировал. Конечно, как это часто бывало в СССР, трагедии пытались не



Фото №73. М.П. Алехин, один из быстро сменяющихся тогда в 50-60-е годы начальников локомотивной службы. Под его непосредственным руководством происходило освоение машинистами нового вида тепловоза «ТГМ-1» и обучение ремонтных групп.



Фото №74. А.С. Уханов, руководитель службы подвижного состава в середине 60-ых годов. Внёс немало разработок в освоение нашими локомотивными бригадами как узкоколейных, так и ширококолейных тепловозов. На всех партийных и заводских собраниях Анатолий Сергеевич правильно указывал на преимущества полученной новой техники и большое будущее тепловозов.

придавать широкой огласки – ведь «ВМЗ» в том году как раз исполнилось 200 лет! Но работа цеха до середины 50-ых находилась под пристальным вниманием Министерства Чёрной Металлургии (после войны в цеху было много приезжих руководителей), и о случившейся трагедии в Москве, конечно же, стало известно. Кстати говоря, спецгруппа установила ещё и тот факт, что у нас не было на тот момент пристального и должного контроля над работниками. В результате, кроме создания некоторых «средних» точек после этого трагического случая, начальнику цеха специально в подчинение дали ещё одного заместителя, главной задачей которого было – соблюдение всех норм и правил техники безопасности в цеху.

Работники СЦБ трудились в полном объеме и, как конечным итогом их планомерной работы, было появление в 1960г. на станциях «Выкса-Нижняя» и «Станция №1» громкоговорящей связи, а с 1962г. началась замена технически устаревших семафоров на типовые линзовые светофоры.

Новая реконструкция затронула здание старого ширококолейного паровозного депо в 1960г. Деревянная крыша была поднята, а в некоторых местах и укреплена железобетонным покрытием, налажена система уличного и внутреннего освещения. Кроме того, были установлены трёхтонная кран-балка и собран практически из шихты колёсотокарный станок с высотой центров 1000мм.

В 1962г. произошло ещё одно знаменательное и историческое событие – в ЖДЦ пришли первые ширококолейные тепловозы ТГМ-1 с Муромского завода (фото №75). В числе первых тепловоз этой серии осваивали машинисты А.В. Белов, П.М. Манжетов, Н.И. Харчевников. Приходилось в быстром темпе перестраивать ремонтную базу, вводить дополнительные курсы для слесарей-ремонтников, электриков. Разумеется, с приходом радикально новых локомотивов условия работ значительно улучшились, заметно повысилась культура труда. Большой вклад в организацию освоения первых тепловозов в цехе внесли начальники службы подвижного состава конца 50-ых и до начала 70-х гг., а именно: М.П. Алехин (фото №73), Н.И. Ботов, А.С. Уханов (фото №74), Г.И. Гетманский.

Для всех, кто мало-мальски связан с железной дорогой, стало ясно, что великая эра паровозов и прочих паровых машин постепенно заканчивается, начинается эпоха мощных тепловозов с гидроприводом и электрической передачей...

**ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА
ПЕРВОГО ШИРОКОКОЛЕЙНОГО ТЕПЛОВОЗА
«ТГМ-1» С КОЛЁСНЫМ ТИПОМ КОЛЁС 0-3-0:**

1. Марка дизеля – 1Д12
2. Мощность – 400 л.с.
3. Максимальное число оборотов коленвала дизеля на холостом ходу – 1500 об/мин
4. Минимальное устойчивое число оборотов коленвала дизеля на холостом ходу – 600 об/мин
5. Передача на колёсные пары – гидравлическая (разработана в Муроме)
6. Минимальный радиус проходимых кривых – 60м.

По широкой колее, начиная с 1962г., стали поступать новые 70-тонные платформы с завода имени газеты «Правда», а вскоре на «ВМЗ» началась поставка ещё более грузоподъёмных 90-тонных платформ.

Вслед за первым тепловозом ТГМ-1 в течение нескольких месяцев пришли ещё два этой же серии, а вскоре на железных дорогах «ВМЗ» колесили радикально новые тепловозы нового поколения ТГМ-3Б.

В 1964г. было построено здание кранового и вагонного депо с двумя путями длиной 60 метров и 10-тонным мостовым краном. Кроме того, был воздвигнут склад материалов и запчастей – локомотивный и вагонный парк требовал тщательного внимания, и потому запчасти нужно было где-то складировать.

С Демиховского вагоностроительного завода в 1967г. была получена группа узкоколейных пассажирских вагонов, а через два года, в 1969г, из Польши прибыло ещё 33 вагона.

Немало заботы было уделено и безопасности пассажиров в пути следования. Кроме внутренней отделки, начиная с 1968г., пассажирские вагоны в поездах были оборудованы в кратчайшие сроки автотормозами, с 1970г. – специальным автосцепным устройством.

Начальниками вагонной службы в послевоенный период и до конца 70-ых были замечательные люди и специалисты своего дела: Калинин С.А., Козедов А.А. и Елисеев В.А., которые много внесли своих личных разработок в общее дело бесперебойного и безопасного движения.

Все охраняемые переезды, начиная с 1968г., оборудуются полуавтоматическими шлагбаумами. Это было очень ценным и полезным новаторством: кроме естественной замены труда рабочих на механический, с введением шлагбаумов появилась возможность освободить

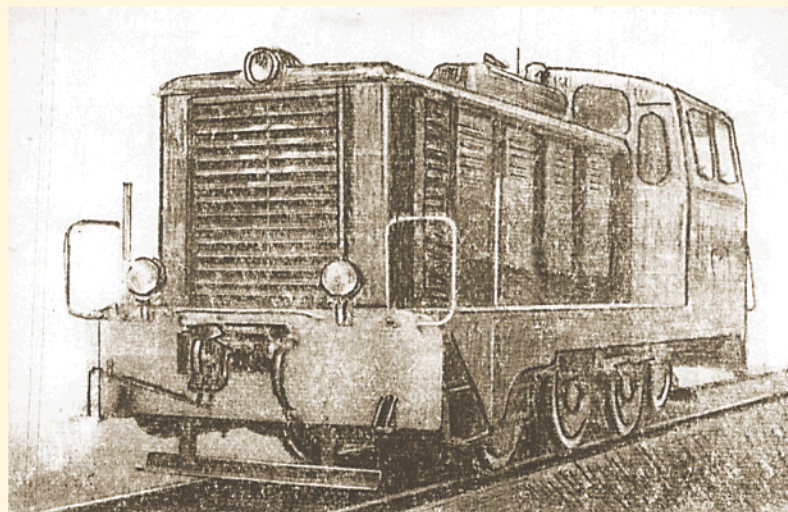


Фото №75. Первый ширококолейный тепловоз в нашем цеху – «ТГМ-1» с колёсной формулой 0-3-0 и мощностью 400 л.с. Эти локомотивы выпускались Муромским тепловозостроительным заводом и использовались у нас в Выксе на маневрах.



Фото №76. Отсутствие брака и аварий в работе – не только заслуга локомотивных бригад. На «невидимых работников тыла» - так себя в шутку называли работники локомотивного и вагонного депо – возлагалось ответственное дело по ремонту и переоборудованию паровозов, тепловозов и вагонов, требующих от них полной отдачи и высокого профессионализма. На снимке начала 60-ых годов – работники старого депо во время очередного ремонта.

людей от охраны переездов и перенаправить их на работу в другие подразделения.

В 1969г. в цех поступила первая дрезина АГМ^у, в 1971г. – шпалоподбивочная машина ШПМ. Мы вновь вернулись к больной тогда теме ремонта пути и видим, что первые путейские машины появились едва ли не спустя четверть века после окончания войны! Даже на заре научных достижений во второй период XX века ручной труд и тогда был главенствующим фактором в работе по реконструкции железных дорог! Конечно, появление одной дрезины в цехе погоды не делало, но вселило уверенность, что это – только начало в процессе замены ручного труда на механизированный. Поистине нельзя не восхититься кропотливым и тяжёлым трудом монтеров пути и их непосредственных руководителей, благодаря чему столько лет исправно и надёжно поддерживаются железнодорожные пути «ВМЗ» в рабочем состоянии!

В 1969-1970гг. происходила постепенная передача комплекса ЛПХ в ведение Министерства лесной промышленности. Новому владельцу были передана часть паровозов и вагонов, а также пути от станции «Павильон» протяжённостью свыше 200км.

В 1970г. в цехе упразднили телефонную станцию, и цех включили в АТС завода.

В том же году на железных дорогах широкой колеи ввели контактный график по подаче и уборке вагонов в цеха завода, что намного облегчило работу и ускорило оборот вагонов местного парка.

А в 1971г. новшество – коммутатор КСС-20 – установили и у начальника смены для прямой связи со станциями и поездами. Спустя год такая же связь установлена в кабинете у начальника цеха с начальниками служб и отделов.

Безусловно, наши земляки-железнодорожники стремились шагать в ногу со временем. Однако стремительно развивался не только железнодорожный парк завода. Заводом и городом закупались целые партии грузовых и легковых автомобилей и автобусов. В связи с ростом автобусного парка в 1972г. был отменён поезд от Выксы до станции «Мордовщик», перевозящий рабочих; теперь намного дешевле и быстрее людей к месту жительства и работ доставляли шустрые автомобили.

...А тем временем новые тепловозы продолжали приходить, пополняя весьма солидный к тому времени локомотивный парк. В 1972г. были получены два мощных тепловоза Брянского машиностроительного завода серии ТЭМ-2 (фото № 77) для поездной работы.

**ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ
МАНЕВРОВОГО ТЕПЛОВОЗА ТЭМ-2
С КОЛЁСНОЙ ФОРМУЛОЙ 3₀-3₀:**

1. Род службы – маневровый
2. Передача – электрическая
3. Мощность дизеля – 1200 л.с. (882 кВт)
4. Конструктивная скорость – 100 км/ч
5. Масса тепловоза – 123 т.
6. Минимальный радиус проходимых кривых – 80 м.
7. Предельное кол-во воды в системе охлаждения – 100 л.
8. Предельное кол-во масла в системе смазки – 430 кг.
9. Марка дизель-генератора – ПДГ-1М, тип – четырёх-тактный, с непосредственным впрыском топлива, газотурбинным наддувом и охлаждением наддувного воздуха.
10. Число цилиндров – 6.
11. Нагрузка на рельсы от колёсной пары – 19,6 т.

Наряду с пополнением локомотивного парка, обновлялась и вагонная база. В 1972 году в эксплуатацию поступили платформы с металлическими бортами грузоподъемностью 100-110 т. Для смены балласта при путевых работах в наличии имелось 5 единиц хоппер-дозаторов. Вагонный парк обновился полностью только к 1983 году, и знаменитые двухосные вагоны, которые в середине шестидесятых годов были весьма распространены на сети выксунских дорог, теперь можно встретить лишь на старых фотографиях того времени.

Раз уж заговорили о вагонной службе, то стоит упомянуть и о ремонте вагонов внутреннего парка завода. Теперь при ремонте широко применялись ручная электросварка и газовая резка, существенно облегчив работу людей и заметно продлив конечный срок эксплуатации вагонов.

Кроме всего перечисленного, выксунские ремонтники в депо своими собственными силами переоборудовали два крана на железнодорожном ходу в полноповоротные щёточные снегоочистители.

В начале семидесятых, с растущим день ото дня объёмом поставок продукции, строительством новых цехов и пополнением как вагонных, так и локомотивных парков, стало ясно: надо в кратчайшие сроки оперативно реконструировать старые и создавать новые пути и станции. В службе пути основные работы по реконструкции начались со станции «Выкса-Нижняя», которая к этому времени стала «узким местом». Реконструкция началась весной 1972 г и



Фото №77. Тепловозы Брянского машиностроительного завода «ТЭМ-2» появились впервые в железнодорожном цеху в 1972г. и с годами их количество постоянно пополнялось. Мощные и относительно неприхотливые в обслуживании, даже сейчас, спустя четыре десятилетия, эти локомотивы исправно работают на маневрах.



Фото №78. Выксунские железнодорожники могли не только хорошо трудиться, но и весело отдыхать. На снимке: неунывающая молодёжь на привале в турпоходе. Снимок начала 70-ых годов.

закончилась в 1974 г. К пяти существующим путям прибавилось ещё четыре, и искусственно удлинили все пути в южную сторону. В итоге вместе с новыми путями и искусственным удлинением общий прирост станционных путей составил 5,2 км. На полную мощность заработала вагонная машина «Донбасс», предоставив возможность производить быстрый и качественный ремонт.

Но это было ещё только начало глобальных изменений. Завод создавал новые и очень перспективные цеха – КППЦ и ТЭСЦ №3, а посему возникает необходимость постройки новой станции в этом районе. На том дальнем этапе общая протяжённость путей составляла около 6 км. В нынешнее же время станция заметно расширилась, часть путей заменили полностью, и сейчас эта грузовая технологическая станция «Прокат» – важнейшее звено в общей цепочке ОАО «ВМЗ». На станции происходит приём, отправление и производство маневровых передач, формирование и расформирование поездов, подачу и уборку вагонов под грузовые операции цехам КПК КПП, ТЭСЦ-3, УОГП, складского хозяйства и др.

В 1974 г. разобрали технически изживший, а потому невыгодный в экономическом плане путь от станции «Пристань» до Выксы. Построенный в начале XX века и служивший отправной точкой многих грузовых и пассажирских поездов, перегон уже давно исчерпал все возможности, но вошёл в нашу историю как один из первых «долгожителей», прослужив нашему заводу свыше 60 лет!

В том же 1974 г. из шихтокопрового цеха в штат ЖДЦ были переданы все краны на железнодорожном ходу. Да, сейчас в это верится с трудом, но до того момента часть кранов находилась в ведении других подразделений и цехов.

Безусловно, любой человек, работающий на тот момент в цеху, чувствовал грядущие массовые перемены. О переменах и победах социализма кричали тогдашние советские приёмники и телевизоры, но это были «большие победы», а тут, в железнодорожном цеху, в этом маленьком государстве в государстве, от рядового машиниста до начальника ощущали свежий воздух нововведений и перемен. Казалось бы, парадокс, а на самом деле простой факт из жизни: ведь жить колосу на глиняных ногах по имени Советский Союз осталось чуть более 17 лет, а наш цех до сих пор здравствует, даже более того – в нынешней связке с экспортируемыми цехами успешно процветает.

Но несколько мы отвлеклись от основной темы нашей беседы, вернёмся в далёкий 1974-ый год. В связи со строит-

ельством и вводом в эксплуатацию КПП, на станции «Выкса-Нижняя» была построена новая и отвечающая всем требованиям техники безопасности заправка для тепловозов, которая успешно функционирует и поныне. Кроме того, в том же 1975г. заканчивается строительство нового локомотивно-вагоно-кранового депо с пролётом 70 погонных метров, оборудованного тремя канавами и электромостовым краном грузоподъёмностью на 20т. Дополнительно были построены мастерские для слесарей и электриков. Попутно заканчивается строительство бытовых комнат на втором и третьем этажах нового АБК.

1975-й вообще можно с полным основанием считать годом грандиозных реконструкций и возведений. Служба пути работала тогда в постоянно нагруженном режиме. Совместными усилиями с работниками СЦБ в 1975г. были введены в эксплуатацию первые электроприводные стрелочные переводы в районе поста №3. Руководство цеха умышленно разместило их на столь незначительном участке: прежде, чем вводить повсеместно эти новинки, нужно время, чтобы посмотреть на работу этих стрелочных переводов, не создают ли они возможности аварии в различных ситуациях. Для нынешней молодёжи этот момент может быть весьма занятным, но факт остаётся фактом: до этого момента все маршруты для производства маневров и отправления поездов заделывались стрелочниками.

В этом же году, кроме выше перечисленных нововведений, стали планомерно реконструировать станцию «Стальная». Поскольку мартеновское производство – непрерывное, то срок капитальной замены путей сильно растянулся и длился без малого 6 лет – с 1975 по 1980гг. Итоговые цифры впечатляют: развёрнутая длина путей станции «Стальная» возросла с 80,8км. до 114,1км; количество стрелочных переводов увеличилось на 82 единицы (с 233 до 315шт.), а общее число шпал, лежащих на всех мартеновских путях увеличилось с 110,9тыс. штук до 181,9тыс. штук.

Одновременно началось строительство станции «Промышленная» - заводу необходима была приёмоотправочная и сортировочная станция. Задумывалось соорудить горочные пути для удобного и быстрого роспуска вагонов МПС с горки силами иногородней путевой конторы, оборудовать современным освещением, но об этом мы подробнее поговорим в следующей главе.

...С 1975г. на «ВМЗ» стали приходить новые локомотивы Людиновского тепловозостроительного завода - ТГМ-4.

Обладая весьма неплохими характеристиками для своих небольших размеров, ТГМ-4 имел номинальную мощность 750 л.с. и ближайшие 30 лет в железнодорожном цеху это была самая распространённая серия тепловоза.

Не без иронии, но очень точно подметил все эти перемены в лучшую сторону машинист А.А. Нестеров, успевший в своё время поработать и на паровозах:

- Самый плохой и капризный тепловоз всё равно в сотни раз лучше самого хорошего и ухоженного паровоза.

Пожалуй, эта фраза красочнее всего показывает отношение машинистов «старой закалки» к техническим усовершенствованиям в области тепловозостроения.

Любопытно отметить одну интересную деталь в работе машинистов и помощников машиниста того времени. Среди них существовала определённая «иерархия», если можно употребить это слово здесь. Так, только устроившийся в цех молодой помощник сначала постигал азы профессии на узкоколейных паровозах, и, если проявлял себя в работе с лучшей стороны, переходил в штат на паровоз широкой колеи. Далее – по такому же сценарию – с приобретением

ТАБЛИЦА ПОКАЗАТЕЛЕЙ РАБОТЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ЦЕХА ПО ГОДАМ:

ОТСЧЁТ ПО ГОДАМ	ВАГОНООБОРОТ, ЕД.	ГРУЗООБОРОТ, МЛН.Т.КМ			ПРОСТОЙ ВАГОНОВ	
		ВСЕГО	Ш\К	У\К	ПЛАН	ФАКТ.
1960	-	116,212	77,6	38,612	-	-
1961	-	117,162	82,3	34,862	-	-
1962	-	121,792	85,8	35,992	-	-
1963	-	119,798	87,7	32,098	-	-
1964	-	117,815	86,6	31,715	-	-
1965	-	117,162	87,8	29,362	-	-
1966	-	125,525	94,8	30,725	-	-
1967	-	128,594	97,9	30,694	-	-
1968	-	124,902	96,2	28,702	-	-
1969	-	124,594	97,9	26,694	-	-
1970	-	122,83	100,9	21,93	20,2	28,4
1971	63717	103,562	101,2	2,362	18,8	27,6
1972	70605	113,445	111,7	1,745	18,5	33,0
1973	70594	113,874	112,7	1,174	18,4	36,4
1974	78778	123,65	122,6	1,05	18,4	40,8
1975	86309	133,119	132,6	0,519	18,4	29,7
1976	81110	133,562	133,2	0,362	18,4	25,8
1977	88946	137,373	137,0	0,373	19,4	24,3

опыта и навыков, помощник машиниста «переходил» на узкоколейный тепловоз, а со временем - и на ширококолейный. Примерно также дело обстояло и машинистами. Впрочем, эта своеобразная служебная лестница сохранилась и до нынешнего времени, с той лишь разницей, что паровозов уже давно нет.

Но вернёмся на железные дороги Выксы.

В связи с мощным развитием автомобильной промышленности, вслед за отменённым в 1972г. пассажирским поездом до станции «Мордовщик», в 1976г. был снят и трудовой поезд от Выксы до Туртапки. Естественно, всё руководство цеха прекрасно понимало: прогресс диктовал свои условия в производстве, и было бы неразумно и дальше «ездить на печи».

Выксунские путейцы после прихода в начале семидесятых дрезины и шпалоподбивочной машины в 1976г. получили в своё ведение дрезину «ДГК^у» оборудованную краном грузоподъёмностью 3,75т., а в 1977г. – «МСШУ» - рихтовочную путевую машину. Именно благодаря «МСШУ» теперь полностью исключался ручной труд по поднятию и рихтовке пути. Кроме того, эта машина существенно облегчала усилия при замене единичных шпал. В том же году был построен гараж для путевых машин на 4 единицы.

В 1977г. в эксплуатацию для маневровой и вывозной работы поступили новые тепловозы «ТГМ-6» всё того же Людиновского тепловозостроительного завода. По мощности локомотивы этой серии ничуть не уступали «ТЭМ-2», а, кроме того, они имели весьма большой плюс перед своими более тяжёлыми «коллегами» ввиду специфического расположения выксунских путей: минимальный радиус проходимых кривых тепловозом «ТГМ-6» был порядка 40м., в то время как у «ТЭМ-2» он составлял 80м.

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ТЕПЛОВОЗА ТГМ-6 С КОЛЁСНОЙ ФОРМУЛОЙ 2₀-2₀:

1. Род службы – маневровый и вывозной
2. Номинальная мощность дизеля – 1200 л.с.
3. Служебный вес с 2/3 запаса топлива и песка – 90т.
4. Нагрузка от колёсной пары на рельсы – 22,5тн.
5. Ширина используемой колеи – 1520 и 1435мм.
6. Минимальный радиус проходимых кривых – 40м.
7. Тип передачи – гидравлическая
8. Запас топлива – 5400л.
9. Предельное кол-во воды в системе охлаждения – 550л.



*Фото №79. Маневровые локомотивы «ТГМ-6» пришли на наш завод в 1977г. и проработали порядка 20 лет.
На снимке: тепловоз «ТГМ-6» около локомотивного депо.*



*Фото №80. Фактически приход на завод стальных коней серии «ТГМ-6» и предопределил печальную участь оставшихся в цехе паровозов. Внешнее сходство этого локомотива с «ТЭМ-2» (за исключением, конечно, тележек) для несведущего было очень похожим, но главное различие состояло как раз внутри: передача усилий на колёсные пары у «ТГМ-6» была гидромеханическая, в то время как у «ТЭМ-2» - электромеханическая.
Фотография сделана в середине 90-ых годов.*

10. Предельное кол-во масла в системе смазки – 520л.
11. Предельное кол-во масла в гидropередаче – 300л.
12. Запас песка – 1100кг.
13. Длина тепловоза по осям автосцепок – 14300мм.
14. Наибольшая высота от головки рельсов – 4290мм.
15. Наибольшая ширина по выступающим частям – 3095мм.
16. Обозначение дизеля по ГОСТ 4393-74 – 8ЧН26\26
17. Тип V-образный, четырёхтактный, с газотурбинным наддувом
18. Диаметр цилиндра – 260мм.
19. Ход поршня – 260мм.
20. Тип гидropередачи – многоциркулярная, с поочередным заполнением и опережением двух гидроаппаратов.

Для улучшения условий работающих на станции «Выкса-Нижняя» в 1978г. в АБК были построены душевые кабины, о необходимости которых говорили давно.

Кроме того, в 1978г. на станции «Выкса-Нижняя» электрифицировали 54 стрелочных перевода с пневмообдувкой.

В этом же 1978г. на «Стальной» переоборудовали списанный пассажирский вагон для размещения в нём путевого инвентаря – расширенная и модернизированная станция нуждалась в постоянном уходе и потому здесь были закреплены штатные работники службы пути.



РУКОВОДЯЩИЕ РАБОТНИКИ ЖДЦ В ПЕРИОД С 1946 ПО 1977гг:

Начальники цеха:

1946 – 1947гг. – М.В. Пудков (фото №81)
 1947 – 1950гг. – И.И. Коротков
 1950 – 1952гг. – А.Э. Геммерфальб
 1952 – 1953гг. – П.Ф. Таратенко
 1953 – 1970гг. – С.Я. Попов (фото №82)
 1970 – 1986гг. – Н.Е. Бакалейщиков (фото №83)

Начальники связи:

1946 – 1954гг. – А.А. Гололобов
 1954 – 1968гг. – К.Н. Пузанов
 1968 – 1992гг. – А.С. Кондрашов (фото № 98)

Примечание. К.Н. Пузанов почти 15 лет руководил службой связи при старом её названии, а вот при А.С. Кондрашове она стала называться «служба СЦБ и связи».

Начальники службы пути:

1947 – 1953гг. – С.Я Попов
 (до 1947г. – Я.В. Гержидович)
 1953 – 1987гг. – Н.Г. Синёв
 1958 – 1963гг. – Г.П. Копанев
 1963 – 1969гг. – В.Д. Лебедев
 1969 – 1971гг. – А.И. Полехин
 1971 – 1975гг. – С.А. Поздин
 1975 – 1979гг. – В.Ф. Елисов

Парторги цеха:

1947 – 1956 гг. – Н.И. Шлоков (фото №84)
 1956 – 1959гг. – П.В. Быстров (фото №85)
 1959 – 1961 гг. – В.С. Белов (фото №86)
 1961 – 1963гг. – Е.Н. Асоннов
 1963 – 1965гг. – Н.И. Ботов
 1965 – 1969гг. – В.И. Тимонин (фото №87)
 1969 – 1980гг. – П.В. Быстров

Председатели цеховых комитетов:

1946 – 1955гг. – И.И. Балясников (фото №88)
 1955 – 1966гг. – Н.И. Бобров (фото №89)
 1966 – 1969гг. – А.А. Нестеров (фото №90)
 1969 – 1981гг. – П.А. Тузов (фото №91)



*Фото №81.
М.В. Пудков, начальник
железнодорожного цеха
в период с 1946 по 1947гг.*



*Фото №82.
С.Я. Попов, начальник
железнодорожного цеха в
период с 1953 по 1970гг. До
вступления в эту должность
Семён Яковлевич 6,5 лет (1947-
1953гг.) проработал
руководителем путевой
службы.*



*Фото №83.
Н.Е. Бакалейщиков, начальник
железнодорожного цеха в период с
1970 по 1986гг.
В Выксу Николай Егорович приехал
молодым специалистом и остался
здесь навсегда. Благодаря его
воспоминаниям, при составлении
этой книги удалось восполнить
много пропущенных моментов о
жизни нашего цеха.*



*Фото №84.
Н.И. Шлоков, парторг цеха в
период с 1947 по 1956г. Тогда, в
советское время, эта
должность на всех мало-
мальски развитых
предприятиях и заводах
считалась обязательной и
почётной.*



*Фото №85.
П.В. Быстров, парторг
железнодорожного цеха
в периоды с 1956 по 1959гг.
и с 1969 по 1980г.*



*Фото №86.
В.С. Белов, парторг цеха в период с
1959 по 1961гг. Разумеется,
руководитель на этой должности
обязан быть членом
коммунистической партии и, кроме
выдачи билетов, собраний членских
взносов и организации собраний, на
парторга возлагалось слежение за
«моральным духом граждан» -
советская система всегда хотела
знать, чем дышит её гражданин.*



Фото №87.
В.И. Тимонин, ветеран ВОВ, проработал в должности парторга нашего цеха в период с 1964 по 1966гг. На груди Виктора Ивановича, кроме прочих наград, хорошо различимы гвардейский знак (принадлежность воина к гвардейской части), боевой орден «Красной Звезды» и орден «Трудового Красного Знамени», полученный им в 1954г.



Фото №88.
И.И. Балясников, один из долгожителей нашего цеха, проработал в должности председателя цехового комитета с 1946 по 1955гг.



Фото №89.
Н.И. Бобров, предцехком железнодорожного цеха в период с 1955 по 1966г.



Фото №90.
А.А. Нестеров начинал работать в нашем цехе в качестве помощника машиниста, далее – машинистом и, как пик карьеры, – председателем цехового комитета с 1966 по 1969гг.



Фото №91.
П.А. Тузов, предцехком железнодорожного цеха в период с 1969 по 1981гг.



Мы умышленно начинаем новую главу нашего повествования с 1978г. - как символ новой эры в ЖДЦ. Именно в этом году был снят с работ последний действующий на маневрах паровоз. Вместе с этим закончилась целая эпоха, ведь в России паровозы применялись с 1845г. – почти 140 лет они исправно служили человечеству!

Разумеется, с переходом полностью на тепловозную тягу культура работы ещё больше повысилась, а времени на снятие\постановку вагонов затрачивалось несравнимо меньше. Теперь ЖДЦ открыл новую страницу в своей истории...

В 1979г. произошло ещё одно весьма примечательное событие: с этого года среди локомотивных бригад была введена новая система работы – машинист и два помощника. Рассказывает Н.Е. Бакалейщиков, тогда – начальник цеха:

- В 1978г. мне пришлось побывать в командировке на Липецком заводе, и там я обратил внимание на работу помощников в «два лица». Сразу вспомнил на многочисленные жалобы на цеховых собраниях наших выксунских составителей поездов. Ребятам действительно приходилось несладко – и в дождь, и в снегопад, и в палящее солнце они по роду службы постоянно находились на улице, в то время как помощник машиниста всю смену находился в кабине. Легко понять возмущение составителей! По приезду в Выксу мы начали активно разрабатывать детали для перехода на эту систему и у нас. Главной трудностью, конечно, было объяснить руководству завода об этом необходимом внедрении, но всё, как видите, прошло как нельзя лучше.

Стоит заметить, что на станции «Выкса-Нижняя» перешли работать по системе 6+6 часов намного раньше, чем, скажем, на станции «Стальная». Лишь с начала 1985г. мартеновское производство стали обслуживать два помощника, которые поочередно выполняли функции составителя. Кстати, в работе с поездами всё осталось по-прежнему – был один помощник, он же и выполнял все действия составителя поездов при маневрах.

Как уже упоминалось выше, в конце 70-ых в связи с расширением производства возникла острая необходимость в расширении существующих станций и постройке новых. Наряду со строительством станции «Прокат» строилась станция «Промышленная». Предполагалось построить 6 приёмоправочных путей по 840м. и 12 сортировочных по 400м. каждый с сортировочной горкой.

Однако, в силу ряда причин до конца станция так и не была достроена, и в 1980г. она была официально пущена, имея в своём

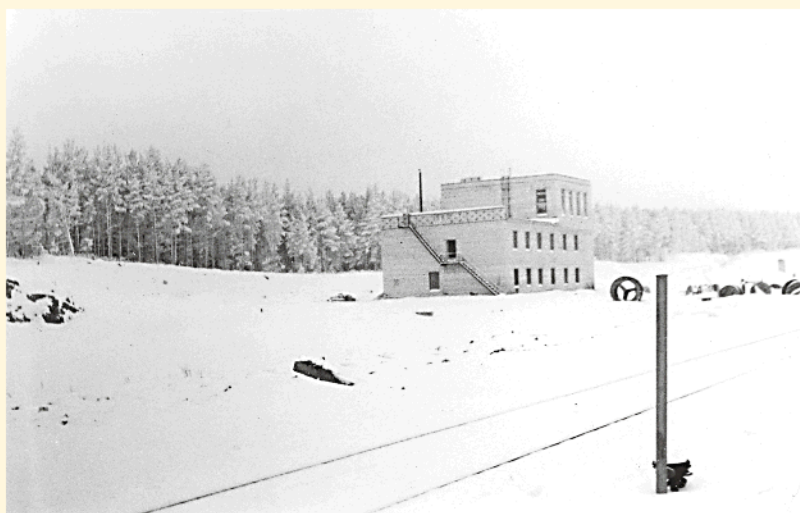


Фото №92. После сдачи в эксплуатацию станция «Выкса-Промышленная» в те уже далёкие годы выглядела именно так. Снимок сделан в 1983г.



Фото №93. Машинист Д.В. Смирнов (справа) и помощник машиниста П.И. Долбунов (в центре) заступают на трудовое дежурство. Фотография 1982г.

наличии всего-навсего 6 путей, хотя строительство ещё и продолжалось, и на 1983г. предполагалось уложить пути со всей полной развёрнутой длиной 17,1км. Конечно, глядя на «Промышленную» сейчас в это верится с трудом, но, тем не менее, это было действительно так. В дальнейшем, в течение нескольких лет своими собственными силами цех осуществлял модернизацию станции: электрифицировались стрелочные переводы, было установлено современное освещение, рядом с существующими путями были уложены новые, проводилась система отопления, на станции появилась громкая связь и т.д.

Возрастающий поток грузов диктовал свои условия, и в 1979-1980гг. была реконструирована и станция «Туртапка»: пути №№3 и 4 продлили на 450 м. в сторону Выксы. Для укладки в путь применялись уже хорошо зарекомендовавшие себя при усиленном грузообороте рельсы типа Р-65. В 1979г. служба СЦБ электрифицировали на станции «Туртапка» 9 стрелочных переводов.

В 1980г. в ведение «ВМЗ» была передана станция «Мордовщик» от Кулебакского завода с путями общей длиной около 8км. и одним тепловозом серии «ТЭМ-2».

Одновременно была введена в действие звеносборочная база железнодорожного цеха с двумя козловыми кранами грузоподъёмностью 10т.

В 1981г. от Липни до станции «Мордовщик» усилиями СЦБ была полностью обновлена электропроводка.

В этом же году была создана грузовая служба. До этого момента она существовала как подраздел и называлась «грузовое бюро», поэтому 1981г. можно считать годом зарождения этой службы в том виде, в каком она сейчас существует.

Кроме всего перечисленного, в начале 80-ых быстрыми темпами строился цех нового поколения – ТЭСЦ №4. Для обслуживания этого трубного производства началось строительство новой станции – «Трубная». Опять-таки, по сравнению с современной, существенно расширившейся «Трубной», та станция имеет мало схожего, но тогда, после окончания строительства, трубоэлектросварочный цех №4 только набирал обороты.

Раз уж зашёл разговор о стремительно растущем прогрессе, то для полной картины очень любопытно будет рассмотреть диаграмму роста технической оснащённости железнодорожного цеха на момент 1980г.

**ТАБЛИЦА РОСТА ТЕХНИЧЕСКОЙ ОСНАЩЁННОСТИ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ЦЕХА ПО ГОДАМ:**

ПОКАЗАТЕЛИ	1912г.	1926г.	1940г.	1950г.	1960г.	1970г.	1980г.
Количество паровозов у\к, ед.	4	30	31	33	35	12	-
Количество тепловозов у\к, ед.	-	-	-	-	4	5	7
Количество паровозов ш\к, ед.	-	5	8	12	13	18	-
Количество тепловозов ш\к, ед.	-	-	-	-	-	5	33
Количество собственных вагонов у\к, ед.	250	617	620	807	970	240	128
Количество собственных вагонов ш\к, ед.	-	68	78	101	150	220	329
Грузооборот, млн.т.\км.	-	12,5	52,7	66,93	116,21	122,83	147,74
Развёрнутая длина путей у\к, км.	124	222,8	226	247	275	22,5	12
Развёрнутая длина путей ш\к, км.	-	45,2	58	60	70,4	72,6	114,1
Общая длина путей с использованием рельсов типа Р-65, км.	-	-	-	-	-	4,6	37,2
Общая длина путей с использованием рельсов типа Р-50, км.	-	-	-	-	5,5	17,9	56,7
Общее количество деревянных шпал ш\к, тыс.шт.	Нет данных	72	92,8	96	155,7	164	181,9
Общее количество железобетонных шпал ш\к, тыс.шт.	-	-	-	-	-	7,7	55,6

В 1983г. началось строительство новой современной на тот момент установки для выгрузки цемента, с вводом в эксплуатацию которой, бесспорно, улучшились условия при этой неприятной разгрузке у грузчиков.

Н.И. Ботов, будучи тогда в должности заместителя начальника цеха (этот пост он занимал с 1969 по 1983гг., а ещё раньше – с 1965 по 1969гг. был начальником локомотивной службы), в своей знаменитой тетради сделал следующую запись:

- Если сравнить нынешний железнодорожный цех со вчерашним хотя бы в общих вопросах, то разница огромная, практически необъятная. Для примера возьмём предвоенный 1940-й год. Тогда цеху в качестве технических консультантов и специалистов работали всего один инженер и три техника! Потрясающе! А сейчас, в 1983г. в ЖДЦ трудятся 20 инженеров, 67 техников и 353 человека со средним специальным образованием.

Вообще к середине 80-ых почти 90% всех погрузочно-разгрузочных работ механизировали, что, конечно же, являлось весомым фактором при выполнении графиков погрузки-выгрузки и оборота вагонов.

Стоит отметить и постоянный качественный плановый ремонт вагонного парка внутри цеха; в этом немалая заслуга тогдашних начальников вагонной службы – М.А. Нестерова (занимал эту должность длительное время до 1986г.) и Ю.Ф. Ботова (с 1986г.).

В советское время в каждом цеху «ВМЗ» составлялся план социального и экономического развития, составлялся такой план и у нас в ЖДЦ, где чётко планировали следующие пять лет работы, подсчитывали итоги и делали анализы. В этом нет ничего особенного – в современной России на любом мало-мальски крупном предприятии тоже существует такое планирование. Так вот, при составлении материалов для этой книги, к нам попал в руки план на 12-ю пятилетку, где есть много весьма любопытной статистики. Например, есть такая своего рода уникальная таблица-отчёт – «семейное положение работников ЖДЦ в 1985г.».

Опять-таки, для старшего поколения эта информация будет не более чем иным как уже нечто пройденное - помнят, наверное, как, будучи холостяками, платили государству за «одинокый образ жизни», в то время как «стране нужны были новые строители и продолжатели дела Ленина». Ну, чем не нацистская программа Гитлера 30-ых годов, когда на каждом углу кричали о женской доле «рожать и рожать»?! А вот современной молодёжи, воспитанной на «Counter Strike», MTV и подвигах Гарри Поттера, будет весьма полезно узнать, что наши папы и мамы не только попадали в таблицы рекорсменов или прогульщиков, но и «холостых и женатых» - так государство сквозь искривлённую призму жизни лучше видело какой процент в каждом подразделении живёт счастливо, а кто – «дурью мается».

**СЕМЕЙНОЕ ПОЛОЖЕНИЕ РАБОТНИКОВ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ЦЕХА**

ПОЛ	ХОЛОСТ.	НЕ ЗАМУЖН.	ЖЕНАТ.	ЗАМУЖН.	ВСЕГО	
Мужчины	119	16,5	602	83,5	721	100
Женщины	33	8,6	350	91,4	383	100
Всего	152	13,8	952	86,2	1104	100

Для поколения постарше эта статистика советских времён привычна, а вот у современного поколения данный отчёт вызовет разве что улыбку. А ведь в этом плане на 1985-1990гг. приводятся статистика и анализ текучести кадров в цехе, возрастная таблица работающих, причины заболеваемости работников и многое другое. Любой желающий может ознакомиться с этим теперь уже историческим планом на 12-ую пятилетку в отделе БОТ ЖДЦ и прочитать интересующую его информацию.

...Поскольку 90-ые годы – это уже новое время для историков, то дальше будем говорить на современном языке статистики, именно она поможет здесь чётко усмотреть все происходящие в цеху перемены.

А вообще на нашем предприятии в период с 1971 – 1991гг. были построены пять новых цехов, освоены три новых производства. «ВМЗ» стал крупнейшим в СССР изготовителем электросварных труб и железнодорожных колес. Завод первым в стране освоил технологию порошковой металлургии, а трубоэлектросварочный цех №5, построенный в 1987 году по японской технологии, считался лучшим в Советском Союзе. В последний год существования СССР на Выксе вошел в строй сверхсовременный трубоэлектросварочный цех №4 – самый совершенный технологический комплекс в советской трубной индустрии.

1991 год ещё является и началом автоматизации перевозочного процесса. Первые персональные компьютеры были установлены в грузовой службе, это были РС моделей «ХИ» и «ИТ-286». Программное обеспечение, позволяющее автоматизировать учёт грузоперевозок, было разработано программистом отдела АСУ завода С.С. Макаровой. Первопроходцами в освоении первых ЭВМ в цеху были приёмосдатчики грузовой службы Т.И. Соннова, М.А. Мухина, А.Е. Абашина, Е.Н. Огурцова.

Позже компьютер был установлен на станции «Мордовщик», и это позволило осуществлять контроль за наличием вагонов на подъездном пути и вести автоматизированный и номерной учёт использования вагонов общего парка.

**ТАБЛИЦА ЧИСЛЕННОСТИ РАБОТАЮЩИХ В ЖДЦ
В ПЕРИОД С 1990 ПО 1999гг:**

КАТЕГОРИИ, МЕСТА РАБОТ ИЛИ ПРОФЕССИИ	1990г.	1993г.	1994г.	1996г.	1997г.	1998г.	1999г.
Локомотивные бригады	323	323	315	300	292	271	271
Ремонт локомотивов	29	26	25	25	24	22	22
Токарная мастерская	8	10	10	9	9	8	8
Котельно-кузнечный участок	15	18	16	16	16	16	17
Экипировка	15	16	16	16	16	21	21
Электрики	20	29	29	29	29	30	30
Крановые бригады	34	34	34	34	36	36	35
Ремонт кранов	17	12	12	12	12	11	11
ПРУ	41	29	27	26	25	19	19
Ремонт вагонов	27	28	27	25	24	24	23
Осмотрщики	37	37	33	33	32	32	31
«Донбасс»	24	24	19	16	16	16	16
Пассажирские перевозки	18	-	-	-	-	-	-
Служба эксплуатации	78	101	96	94	132	133	136
Узкая колея (занятые люди на пассажирских перевозках)	21	-	-	-	-	-	-
Грузовая служба	49	49	41	41	50	40	40
Служба пути	97	95	95	95	104	104	104
Мастерские службы пути	31	29	30	30	30	29	29
Служба СЦБ	19	19	19	19	19	18	18
Склад	9	9	8	8	9	3	3
ИТОГО:	925	907	912	884	921	919	872

Как видно, автоматизация после появления в ЖДЦ первых компьютеров была по современным меркам, конечно, весьма и весьма слабой, но не будем забывать, что на дворе тогда был 1991-ый год, и наличие РС существенно облегчило монотонную ручную работу.

Нельзя не затронуть ещё один важнейший и – увы! – весьма печальный аспект из жизни страны, а именно – развал Советского Союза в 1991г. Дело в том, что в СССР все заводы, фабрики и комбинаты в той или иной степени зависели от политического ветра, который дул сверху. Даже самая банальная должность парторга в любом цеху или отделе ясно показывала на близкое дыхание коммунистов в любой среде. Ведь любому известно, что с приходом к власти Хрущёва и последующей «кукурузоризацией страны» чёрная металлургия стала получать из госфондов значительно меньше средств – значительные силы и деньги были брошены на поднятие сельского хозяйства. Или, скажем, при брежневском застое – несмотря на то, что предприятия и средства получали на выполнение госзаказов, особенно существенный прорыв в добывающей промышленности не ощущался. Этот краткий экскурс в историю дан потому, что, оказавшись в суверенном государстве после развала Советского Союза, в считанные месяцы разорились сотни больших и малых предприятий, не сумев приспособиться к новой экономической и политической конъюнктуре; другие (особенно это касается заводов и концернов, получавших заказы непосредственно из госбюджета – как правило, они работали на оборонную промышленность), лишившись основного источника дохода, – были скуплены за бесценок.

Естественно, что политический и экономический хаос, царивший в стране в начале 90-х годов, негативно отразился на состоянии Выксунского металлургического завода и, соответственно, всех его подразделений. Оставшись без государственной поддержки, предприятие вмиг лишилось всех преимуществ своего положения и вынуждено было срочно искать пути выживания в новой экономической среде.

Это пояснение сделано специально для того, чтоб показать, какая сложная и неоднозначная атмосфера была тогда. Тем не менее, руководство завода выбрало правильную, хотя и несколько рискованную политику – не сокращать кадры, как диктовало суровое и новое для нас время рыночной экономики, а стремиться сохранить сработавшиеся коллективы. В этом плане решающее слово принадлежало тогдашнему генеральному директору «ВМЗ» А.А. Конышеву, который и указал данный курс. Если говорить проще, завод попросту переживал смутное время, сохраняя всех специалистов.



Фото №94. Первый тепловоз в железнодорожном цеху серии «ТГМ-4Б №0869» (внутризаводской - №14) в середине 90-ых...



Фото №95. ... и после капитального ремонта в июле 2005г.



Фото №96. Пульт управления машиниста тепловоза «ТГМ-4Б». Снимок сделан в июле 2005г.

С 1992 года «ВМЗ» начал приводить систему сертификации качества своей продукции в соответствие с международными стандартами. Сертификат «API Spec Q1» и лицензию Американского нефтяного института, позволяющую использовать на трубах официальную монограмму API, завод получил уже через два года – в 1994 году.

В 1992г. в локомотивный парк прибыло новое пополнение – модифицированный тепловоз серии «ТГМ-4Б». Внешне этот локомотив не сильно отличался от своего предшественника – «ТГМ-4», главные доработки конструкторов находились внутри. Существенным изменениям в лучшую сторону подверглась кабина машиниста: кроме модифицированного пульта управления машиниста, и на стороне помощника-машиниста теперь располагался уменьшенный пульт. Кроме того, вместо уже привычного машинистам контроллера набора позиций находился электрический джойстик. Доработкам подверглась также электрическая и механическая часть, в дизельном помещении все узлы и агрегаты располагались теперь более компактно, изменена конструкция раздаточного вала. В дополнение ко всему увеличена мощность дизеля за счёт турбонаддува, которая была доведена до 825 л.с. (для сравнения: мощность «ТГМ-4» - 750 л.с.). Наконец, на дизеле «ТГМ-4» было расположено 6 цилиндров в один ряд, на «ТГМ-4Б» - уже 12.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ МАНЕВРОВОГО ТЕПЛОВОЗА «ТГМ-4Б» С КОЛЁСНЫМ ТИПОМ 2₀-2₀:

1. Род службы – маневровый
2. Мощность дизеля – 825 л.с.
3. Служебный вес – 72т.
4. Нагрузка от колёсной пары на рельс – 17,3т.
5. Конструкционная скорость:
маневровый режим – 30 км\ч;
поездной режим – 60 км\ч;
6. Допустимая скорость в холодном состоянии при транспортировке (при снятых карданных валах) – 90 км\ч
7. Минимальный радиус проходимых кривых – 40м.
8. Тип экипажной части – тележечный
9. Условное обозначение дизеля по ГОСТу – М753Б (12СН18\20)
10. Тип дизеля – четырёхтактный с наддувом
11. Расположение цилиндров – У-образное под углом 60°
12. Число цилиндров – 12
13. Диаметр цилиндров – 180мм.
14. Рабочий объём цилиндров – 62,4л.

Первый тепловоз серии «ТГМ-4Б» (внутри завода ему был присвоен цеховой номер 14) с момента прихода до 2000г. был в локомотивном парке всего один, да и то последние несколько лет перед капитальным ремонтом простоял в ожидании около депо. Слабым местом этих стальных коней оказалась гидропередача, и для обслуживающего персонала депо это оказалось сильной головной болью.

Кстати, к концу 90-ых в ЖДЦ на маневровых и поездных работах оказались тепловозы только трёх серий – «ТГМ-4», «ТГМ-4Б» и «ТЭМ-2». Технически устаревшие «тройки» («ТГМ-3») были постепенно списаны и утилизированы. Такой же плачевной оказалась судьба и последнего в цехе тепловоза серии «ТГМ-6», а чуть раньше другой локомотив этой серии был обменян на пришедший к нам в ведение «ТЭМ-2»

По данным службы пути на 1995г., развёрнутая длина всех путей составляла 139,2 км. Для производственных маневров использовалось 144 радиостанции.

Кстати, несколько слов о переносных радиостанциях, которыми пользовался помощник машиниста при производстве маневров. Ранние версии отечественных радиопередатчиков были весьма примитивны и громоздки, к тому же имели возможность приёма-передачи устной информации всего на одном канале. Так, при подаче маневровой передачи со станции «Выкса-Нижняя» на «Стальную» получалась весьма длинная история: помощник перед самой границей мартеновской станции останавливал состав и шёл менять радиостанцию, поскольку радиоканалы этих двух станций были разные. Со временем появились более совершенные модели, где на самом радиопередатчике располагалось четыре канала. Ради справедливости надо отметить, что дальность действия у них была относительно невелика – порядка 100-200м. (а на старых рациях и того меньше), и в ходе сортировки длинносоставных поездов помощнику приходилось постоянно поддерживать связь с машинистом.

В 90-ых годах для улучшения освещённости территорий железнодорожных станций и подъездных путей было установлено дополнительно к существующим ещё 17 осветительных мачт на железобетонных опорах: по 3шт. на станциях «Прокат», «Выкса – Промышленная», а также на «Посту №3» и по 4 штуки на станциях «Туртапка» и «Станция №1».

Кроме всего прочего, в 1994 – 1995гг. в связи с производственной необходимостью из числа работников цеха были созданы три общие бригады по следующим направлениям:



*Фото №97. Станция «Выкса-Нижняя», где ежедневно, из года в год, производится приём и отправление десятков маневровых передач, подача и уборка вагонов на фронт погрузки-выгрузки и т.д.
Фотография 1999г.*

по ремонту тепловозов и напольного оборудования; по ремонту грузоподъёмных кранов и путевой техники и бригада по электроснабжению и ремонту кабельных и воздушных линий и осветительных мачт.

И всё-таки страна к 1994-1997гг. начала постепенно выходить из кризиса. Да, впереди был жуткий дефолт 1998г., ещё более мощный, чем в 1993г., но прогресс был на лицо. Обретя новых хозяев, оживали стоявшие до этого заводы и фабрики, вновь появлялись вакансии на рабочие места. И, хотя после экономического кризиса в стране наш завод (и цех в частности) выстоял, справедливости ради стоит отметить, что нового в производстве и технологии мало что прибавилось. Работа производилась по накатанной колее, по отработанной схеме, но и это в то нелёгкое время уже было хорошим результатом.

В середине 90-ых годов нашим цехом обслуживались три района области: Навашинский, Кулебакский и, собственно, Выксунский. Впечатляет общее количество клиентуры ЖДЦ: по данным на 1996г. – более 110! В это число входили «ДРО», «ВЗЛМК», «ЗЖБК», «ЛТУ», «ТИМ» и т.д.

Таким образом, можно констатировать, что к концу 90-х годов наметились и стали развиваться, несомненно, положительные тенденции технического, экономического и социального развития ОАО «ВМЗ» и одного из основных его транспортных подразделений – железнодорожного цеха. Ведь эпоха рыночных преобразований не стала для «ВМЗ» периодом полного упадка. Заводу удалось сохранить свое уникальное историческое лицо, во многом благодаря вхождению в 1999 году в состав Объединенной металлургической компании («ОМК»), но подробнее об этом – в следующей главе...

РУКОВОДЯЩИЕ РАБОТНИКИ ЦЕХА В ПЕРИОД С 1978г. ПО 1999г.

Начальники цеха:

1986 – 1989гг. – В.П. Похвалий (фото № 98)

1989 – 2000гг. – А.И. Рысёв (фото № 101)

Начальники службы пути:

1979 – 1982гг. – В.В. Фадеев

1982 – 1991гг. – С.В. Мухин

1991 – 1998гг. – В.В. Комков

1998 – 2001гг. – В.П. Похвалий

Ревизоры цеха:

1986 – 1992гг. – В.В. Мелехов (фото № 98)

(до 1986г. – Г.И. Гетманский)

с 1992г. – В.Ю. Страхов (фото № 102)

Начальники грузовой службы:

1981 – 1983гг. – А.Н. Сурков

1983 – 2004гг. – Е.М. Саркисова

Начальник службы СЦБ:

1992 – 1999гг. – А.А. Горохов

с 1999г. – Т.А. Шевякова (фото № 103)

Парторгом цеха до 1991г. (то есть до развала Советского Союза) был Г.С. Саркисов, сменив на этом посту «партийного долгожителя» цеха В.П. Евдокимову.

Председатели профсоюзного комитета:

С 1991г. – В.А. Зинченко (фото № 104)

(до 1991г. – Е.В. Кормилицын (фото № 98))

Начальники службы СПС:

1993 – 1999гг. – И.В. Беспалов

(до 1993г. – В.В. Смирнов)

1999 – 2000гг. – В.В. Вилков



Фото №98. Железнодорожники на конференции в ДК им. Лепсе. Сидят слева направо: Н.И. Маслов, О.С. Феоктистова, В.П. Похвалий, А.С. Кондрашов, А.Н. Лукин. Стоят слева направо: А.И. Шаронов, Г.С. Саркисов, В.А. Шашкин, В.В. Смирнов, И.Ю. Гусева, Е.Ф. Спирин, В.В. Мелехов, С.В. Баикин, В.И. Маслихин, А.В. Ведрушкин, В.И. Круглов, М.В. Востоков, Е.В. Кормилицын. Снимок конца 80-ых.



Фото №99. Работники ЖДЦ на заводском праздновании в честь победы Октябрьской Социалистической революции. На переднем плане слева направо: П.А. Свербин, П.П. Панкратов, С.Н. Иванов. Фотография уникальна тем, что здесь на снимке присутствует трудовое знамя (его несёт П.П. Панкратов) – своеобразный мирный ореол чести и доблести, идейно позаимствованный у воинских подразделений. Фото конца 80-ых.



Фото № 100. Заместитель директора по транспортной логистике (на данной должности - с 1997г.) А.И. Чалышев.



Фото №101. Начальник железнодорожного цеха А.И. Рысёв. Но почивать на лаврах Анатолий Иванович не привык, и в последние годы, будучи в должности заместителя начальника цеха, под его руководством в жизнь превращают многие важные проекты и нововведения.



Фото №102. Ревизор железнодорожного цеха с 1992г. В.Ю. Страхов.



Фото №103. Начальник службы СЦБ с 1999г. Т.А. Шевякова.



Фото №104. Председатель профсоюзного комитета с 1991г. В.А. Зинченко.



Фото №105. Диспетчер внутризаводского (местного) вагонного парка с 1996г. А.Н. Казаков.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ЦЕХ В НАЧАЛЕ XXI ВЕКА: НАВСТРЕЧУ ПРОГРЕССУ (2000-2008 гг.)

На рубеже XX и XXI веков произошло поистине историческое событие для нашего завода. Речь идёт о создании крупного альянса нескольких металлургических компаний и заводов, куда вошёл и наш «ВМЗ», – «Объединенной металлургической компании». Сейчас «ОМК» – одна из крупнейших отечественных производителей труб, железнодорожных колес и другой металлопродукции для энергетических, транспортных и промышленных компаний. В составе «ОМК» находятся 6 крупных предприятий металлургической отрасли. Трубный комплекс «ОМК» включает в себя: «ВМЗ» («Выксунский металлургический завод», Нижегородская область), «АТЗ» («Альметьевский трубный завод», Республика Татарстан) и завод «Трубодеталь» (Челябинская область). Металлургический комплекс «ОМК» включает в себя «ЧМЗ» («Чусовской металлургический завод») и «Тубахинский кокс» (Пермский край), а также «ЩМЗ» («Щелковский металлургический завод», Московская область).

Новый союз заработал на полную силу. Приведём для примера некоторые цифры. В 2005г. «ОМК» обеспечивала 17% российского потребления труб, в том числе 22% труб большого диаметра, более 60% российского потребления железнодорожных колес и более 70% потребления автомобильных рессор. В 2005 году предприятия «ОМК» произвели 1,1 млн. тонн трубной продукции различного сортамента, а также свыше 400 тыс. тонн металлопроката и 800 тыс. железнодорожных колес. Выручка «ОМК» за 2005 год составила около 2 млрд. Долларов.

Среди основных потребителей продукции «ОМК» – ведущие российские и зарубежные компании: «Газпром», «Российские железные дороги», «ЛУКОЙЛ», «АК Транснефть», «Сургутнефтегаз», «Роснефть», «ТНК-ВР», «Exxon Mobil», «Royal Dutch/Shell», «General Electric», «Samsung». Продукция «ОМК» поставляется в 20 стран мира – согласитесь, впечатляет!

Вся эта информация приведена как краткий рассказ о выходе «ВМЗ» из затяжного кризиса и былом наращивании мощи. Ведь при нормальном сбыте своей продукции на внутреннем и внешнем рынке и соответствующей работе



Фото № 106. Современное локомотивное депо,
находящееся на «Станции № 1».
Фотография 2007г.



Фото № 107. Трёхэтажное здание АБК, где размещается
управление железнодорожного цеха.
Снимок сделан в 2007 г.

подразделений функционируют и отдельные специфические (но работающие в одной связке с основными) цеха, коим является ЖДЦ.

В новом тысячелетии завод ввел в эксплуатацию уникальное современное оборудование – участок по нанесению наружной антикоррозийной изоляции на трубы. Технология двух- и трехслойного покрытия позволяет увеличить срок службы трубы в два, а то и в два с половиной раза. С лета 2002 года проходят испытания в лабораториях МПС новые, не имеющие аналогов железнодорожные колеса ВМЗ. Завод активно ведет научно-технические разработки по созданию колес следующего поколения по жесткости и износостойкости. Они будут отличаться повышенными характеристиками прочности и допустимой нагрузки на ось – еще никто в мире не делал колес со столь высокими техническими показателями.

Сегодня «ВМЗ» является крупнейшим отечественным производителем электросварных прямошовных труб различного диаметра для добычи и транспортировки нефти и газа, строительства, жилищно-коммунальной сферы. Трубы изготавливаются из листовой стали, прошедшей 100% автоматизированный ультразвуковой контроль. Потенциальная мощность трубного производства ВМЗ – более 2 млн. тонн труб в год.

Выксунский завод – крупнейший мировой производитель цельнокатаных железнодорожных колес для пассажирских и грузовых вагонов, локомотивов и поездов метрополитена. В настоящее время действует соглашение между «ОМК», «ВМЗ» и ОАО «Российские железные дороги», в соответствии с которым завод должен произвести для РЖД до 2010 года около 5 млн. колес.

Рыночные отношения были главенствующими в экономике в начале XXI века, и, соответственно, страна начала жить по новым экономическим законам. А поскольку «ВМЗ» обрело новых хозяев, то не было смысла фактически частнику содержать на заводе лишних людей. Главным образом под сокращение попадали пенсионеры и недавно устроившаяся молодежь. Хотя, конечно, это ни в коем случае не был выход из положения: среди молодежи, сокращён-

ных в виду производственной необходимости, оказывалось немало талантливых специалистов, а пенсионеры не успевали передать накопленный опыт. Таким образом, мы установили, что большим плюсом рыночной экономики является естественное сопротивление её советской бюрократии, кои явления у нас в новом российском государстве (особенно это касается крупных предприятий) были всегда. Минусом – текучесть кадров и не всегда удачные попытки заменить опытных специалистов новыми, что, конечно, заметно отражается на производстве. В этом плане весьма любопытно взглянуть на ситуацию в ЖДЦ в период 2000 – 2005гг., когда массовые сокращения в заводе носили стихийный характер.

Разумеется, чтобы успешно цеху справиться с поставленными задачами, требовалась надёжная и безотказная работа всех служб в целом. Вот выписка из отчёта в 2001г, подготовленного ко Дню железнодорожника:

«Существующая система Т.О. и ремонта техники позволяет проводить ремонт не только силами цеха, но и специализированными предприятиями. В 2001г. на Астраханский ТРЗ для проведения капитального ремонта были отогнаны 2 тепловоза. Кроме того, в текущем году отремонтированы две гидропередачи для «ТГМ-4». Депо-ской ремонт платформ, служащих для перевозки рулонной и листовой стали трубным цехам №№4 и 5, и имеющих право выхода на пути МПС, проводит Муромское вагонное депо. Учитывая состояние локомотивного парка (а по тепловозам серии «ТГМ-4» износ превысил свыше 80%), руководство завода принимает меры по «омолаживанию», и в период с



Фото № 108. Ремонтная служба цеха имеет развитую структуру. На снимке: здесь производится плановый ремонт собственного вагонного парка «ВМЗ». Фотография 2007г.

**ТАБЛИЦА ЧИСЛЕННОСТИ РАБОТНИКОВ ЖДЦ
В ПЕРИОД С 2000 ПО 2005г.**

КАТЕГОРИИ, МЕСТА РАБОТ ИЛИ ПРОФЕССИИ	2000г.	2001г.	2002г.	2003г.	2004г.	2005г.
Локомотивные бригады	279	277	263	251	227	197
Ремонт локомотивов	22	19	21	16	18	17
Токарная мастерская	8	5	5	5	5	4
Котельно-кузнечный участок	15	12	12	11	11	16
Экипировка	21	21	15	16	11	6
Электрики	33	32	29	28	28	19
Крановые бригады	35	27	26	21	17	19
Ремонт кранов	11	11	9	8	8	7
Ремонт вагонов	22	16	17	17	14	14
Осмотрщики	31	34	34	31	28	29
«Донбасс»	16	17	15	15	15	26
Служба эксплуатации	171	159	148	142	179	140
Грузовая служба	40	46	46	47	49	21
Служба пути	99	96	87	81	77	63
Мастерские службы пути	31	39	36	38	33	32
Служба СЦБ	20	18	20	19	19	17
Склад	3	5	4	3	3	3
ИТОГО:	885	860	827	790	746	662

Если сделать выводы по показателям работы ЖДЦ за первое полугодие 2001г. к первому полугодию 2000г., то грузооборот уменьшился на 5%, а вагонооборот увеличился на 5%, то есть объём работы вырос.

2001 по август 2001г. в распоряжение цеха поступило 3 новых тепловоза серии «ТГМ-4Б», кран на ж\д ходу, а также путевая техника – это 2 единицы «ВПРСЛ» и одна единица «МППП».

В 2003г. произошло ещё одно событие, которое с полной уверенностью можно назвать историческим: в этот год были закрыты все грузовые перевозки по узкой колее, и начался демонтаж путей. Локомотивы и вагоны узкоколейки были списаны на утилизацию. Справедливости ради надо отметить, что уже единственная ветка у\к соединяла локомотивное депо и чугунолитейных цех, и по развёрнутой длине была чуть более 2км. Все локомотивные бригады с узкой колеи были переведены в работу на тепловозы широкой колеи. Так в начале XXI века закончилась целая эпоха узкой колеи, а вместе с ней – тепловозов и вагонов у\к; колеи, которая верой и правдой прослужила нашим землякам свыше 100 лет, уступив свое место в перевозочном процессе автомобильному транспорту.

На протяжении всей книги мы особое внимание уделяли путевой службе железнодорожного цеха, и это не случайно. Грамотная и добросовестная работа путейцев наряду в купе с чёткими действиями локомотивных бригад – это 80% залога успешной работы и выполнения графика. Потому с этой точки зрения интересно детально рассмотреть штат и сложную структуру службы, и увидеть в скупых графах цифр реальную работу путейцев ЖДЦ.



Фото № 109. Локомотивное депо узкой колеи и прилегающие к нему пути. Снимок 2003г.



Фото № 110. Вместе со списанными узкоколейными локомотивами канули в лету и вагоны у\к. На снимке: специализированная платформа, использовавшаяся для перевозки грузов при обслуживании чугунолитейного цеха. Фотография сделана осенью 2003 г.



Фото № 111. "Последний из могикан". Тепловоз у\к серии "ТУ-7" незадолго до списания около здания станции "Выкса - Верхняя" в 2003 г.

ШТАТ РАБОТНИКОВ СЛУЖБЫ ПУТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ЦЕХА В ПЕРИОД С 2003г. ПО 2006г.

Наименование профессий и категорий служб	Раз- ряд	2003г.		2004г.		2005г.		2006г.	
		п	ф	п	ф	п	ф	п	ф
НЕПОСРЕДСТВЕННЫЕ РАБОТНИКИ ПУТИ									
Монтёр пути	6	26	15	26	13	25	9	15	11
Монтёр пути	5	55	61	50	57	43	52	33	20
Монтёр пути	4	-	-	-	-	-	-	3	17
Восстановительная бригада монтёров пути	6	10	12	10	13	10	10	10	9
Дежурный по переезду	1	8	10	8	9	4	2	4	3
ИТОГО:		99	98	94	92	82	73	65	60
РЕМОНТНАЯ МАСТЕРСКАЯ									
Машинист бульдозера	5	1	1	-	-	-	-	-	-
Машинист ШПМ	6	6	4	6	5	6	5	6	6
Машинист машины ПВО	6	1	1	1	1	1	1	1	1
Машинист машины ПВР	6	1	-	1	1	1	1	1	1
Машинист ВПРС	6	2	2	2	2	2	2	2	2
Водитель дрезины	6	3	3	4	4	4	5	5	5
Помощник водителя дрезины	5	1	3	1	2	1	1	-	-
ИТОГО:		15	14	15	15	15	15	15	15
УЧАСТОК РЕМОНТА И ОБСЛУЖИВАНИЯ ПУТЕВЫХ МАШИН									
Слесарь по ремонту подвижного состава	6	1	1	1	1	1	-	1	-
Слесарь по ремонту подвижного состава	5	3	2	3	2	2	2	2	2
Слесарь по топливной аппаратуре	5	1	-	-	-	-	-	-	-
Слесарь ремонтник	5	1	-	1	1	1	2	2	2
Электросварщик	5	1	1	1	1	1	1	1	1
Дефектоскопист	4	1	1	1	1	1	1	1	1
Кладовщик		1	1	1	1	1	1	1	1
ИТОГО:		9	6	7	7	7	7	8	7
УЧАСТОК ОБСЛУЖИВАНИЯ И РЕМОНТА ОКОЛОТКОВ									
Бригадир		1	1	1	1	1	1	-	1
Токарь	5	2	1	1	1	-	-	-	-
Газорезчик	5	3	2	3	1	2	2	2	2
Слесарь-ремонтник	5	5	6	5	6	5	4	2	2
Плотник	5	1	1	1	-	1	-	-	-
Маляр	4	1	1	1	1	-	-	-	-
Машинист крана	4	1	1	-	-	-	-	-	-
Кузнец	4	1	-	-	-	-	-	-	-
ИТОГО:		15	13	12	10	9	7	4	5
ВСЕГО:		138	131	128	124	113	102	92	87

Ещё одно весьма историческое событие произошло в ЖДЦ 1 апреля 2004г. Речь идёт о переходе на новую систему работы среди локомотивных бригад (так называемая работа “в одно лицо”) - машинист и помощник машиниста, который теперь один выполнял обязанности составителя поездов. Разумеется, сами помощники приняли эту новость в штыки – ломать уже десятилетиями сложенный стереотип было, конечно, непросто, а главное, теперь и работы для них уже было в два раза больше. Однако и плюсы были на лицо – освобождалось N-ное число людей, за которых работающим локомотивным бригадам за совмещение профессий уже и платили, соответственно, больше. Одной из первых локомотивных бригад перешли на новую систему работы - бригада машиниста тепловоза серии “ТГМ-4Б” (внутризаводской номер № 6) В.В. Захарова (фото № 112). В нижеследующей таблице для сравнения и анализа приводятся цифры о количественном штате локомотивных бригад в разные годы.

Опять-таки повторимся, что рынок диктовал свои условия - «ВМЗ» был акционерным обществом, а значит, одними из первостепенных задач были увеличение числа покупателей и сбыт продукции, рост производства и подъём курса собственных акций. Теперь «ВМЗ» входил в состав «ОМК» (объединённая металлургическая компания), и бороться на мировом рынке в связке стало, конечно, легче.

В 2004 году, реализуя договорённости с ОАО «Российские железные дороги» (правопреемник МПС России), завод сделал решающие шаги к запуску в серийное производство колес нового поколения. В июле на Выксунском заводе была введена в эксплуатацию установка внепечной обработки стали (ВПО). Установка ВПО позволила начать выпуск металла, предназначенного для производства колес, совершенно нового, более высокого качества. А спустя всего месяц, в августе, на заводе запустили установку дробемётного упрочнения колес. В реализацию этих проектов в течение года было инвестировано более 20 млн. долларов. Благодаря использованию этих двух агрегатов значительно увеличивается прочность колес и срок их службы – в 1,5-2 раза больше по сравнению с обычными.

С введением этих новшеств на станции «Стальная», само собой, прибавилось работы и локомотивным бригадам: если раньше три мартеновских печи давали 6 плавок за сутки, то теперь две печи – аж семь! «Вакууматор», конечно, в несколько раз ускорил производственный процесс, но и тепловозы теперь работали более интенсивно.



Фото №112. В.В. Захаров - первый машинист, который в 2004г. начал работу по новой системе «машинист + помощник машиниста \ составитель поездов», или, как её ещё называют, «в одно лицо». Фотография 2008г.



Фото №113. Маневровые тепловозы нового поколения “ТГМ-4Б” на станции “Стальная” в начале утренней смены. Май 2007 г.

ШТАТНАЯ ТАБЛИЦА ЛОКОМОТИВНЫХ БРИГАД В ПЕРИОД С 1990г. ПО 2006г.

НАИМЕНОВАНИЕ ПРОФЕССИИ И КАТЕГОРИЙ	01.90	01.01	01.02	01.04	10.04	01.05	01.06
Машинист грузопассажирского поезда «Выкса - Кирпичный завод»	4	-	-	-	-	-	-
Машинист пассажирского поезда «Выкса – Верхняя Верейя»	4	-	-	-	-	-	-
Машинист вывозного тепловоза	18	8	8	8	8	8	8
Машинист тепловоза	96	77	81	69	69	69	72
Помощник машиниста грузопассажирского поезда «Выкса - Кирпичный завод»	4	-	-	-	-	-	-
Помощник машиниста пассажирского поезда «Выкса – Верхняя Верейя»	4	-	-	-	-	-	-
Помощник машиниста вывозного тепловоза	18	8	8	8	8	8	7
Помощник машиниста тепловоза	170	172	180	160	160	112	109
Составитель поездов	18	12	12	8	8	-	-
ВСЕГО:	336	277	289	253	217	197	196
Количество тепловозов в работе (непосредственно на станциях)	24	18	19	17	18	19	19

**ТАБЛИЦА ВЫПОЛНЕНИЯ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ЖДЦ
В ПЕРИОД С 2002г. ПО 2005г.**

НАИМЕНОВАНИЕ ПОКАЗАТЕЛЕЙ	2002г.	2003г.	2004г.	2005г.
Среднесуточное количество вагонов ОАО «РЖД» (подано и сдано вагонов)	251,1	255,1	298	305,2
Объём грузоперевозок (тыс.тонн за месяц)	332	384,9	404,5	452,7

В 2005 г. в «ВМЗ» началось строительство гигантского и единственного по своей сути в России строительство литейно-прокатного комплекса (далее – ЛПК). Тем самым, металлурги решали важнейшую задачу поставок рулонной стали для ТЭСЦ №4 и 5, поскольку до сих пор листовая и рулонная сталь поставлялись в Выксу едва ли не со всей России, что, разумеется, было накладно в экономическом плане. ЛПК изначально создавалось как некое перспективное детище «ВМЗ», задуманный проект по строительству осуществляли выигравшие тендер итальянская, турецкая («Gama») и германская фирмы («SMS-Meer»).

Также ускоренными темпами развивается и трубное производство на «ВМЗ», в связи с чем на предприятие стало поступать больше металлопроката и, соответственно, увеличились объёмы отгрузки готовой продукции. Как результат этого - резко возрос вагонооборот, но, так как в проектах развития производственных цехов не достаточно уделялось должного внимания ЖДЦ, то железнодорожная инфраструктура завода по пропускной способности вагонов не позволяла справляться с всевозрастающим объёмом железнодорожных перевозок. И тогда в 2005г. руководством «ОМК» было принято историческое решение о развитии инфраструктуры железнодорожного цеха путём реализации таких проектов как: реконструкция станции «Мордовщик» и перегона станции «Навашино – Промышленная»; реконструкция станций «Трубная», «Выкса – Промышленная», «Прокат» и «Туртапка». Руководителем этих проектов назначен заместитель начальника ЖДЦ А.И. Рысёв.

Сначала стартовал проект по реконструкции станции «Мордовщик» и перегона, который был на тот момент самым «узким местом». В результате проделанной работы,



Фото №114. Теперь электрожелезнодорожная система, которая с успехом использовалась в цеху не одно десятилетие, уже своего рода канувшая в лету история, поскольку на смену ей пришла релейная полуавтоматическая блокировка (РПБ).

которую выполняла ПСК «Ремпуть», была реконструирована станция «Навашино» (станция «Мордовщик» была ликвидирована) и 24км. перегона; скорость движения по нему была увеличена с 30 до 60 км/ч., а вес поезда – с 1,25 до 4,5 тыс. тонн груза. Общее движение поездов стало осуществляться посредством установленной релейной полуавтоматической блокировки (РПБ) взамен электрожелезнодорожной системы (фото № 114), а на смену тепловозам серии «ТЭМ-2» пришли более мощные магистральные двухсекционные тепловозы серии «2ТЭ-10Л» (фото № 115) ОАО «РЖД».

Следующим на очереди был реализован проект реконструкции станции «Трубная». Были построены новые пути и попутно капитально отремонтированы уже существующие. Немного статистики: до капитального ремонта на станции «Трубная» общая развёрнутая длина путей составляла 13,19км. и в действии находилось 37 стрелочных переводов. После реконструкции соответственно – 22,68км. и 57 стрелочных переводов. Построены пункты очистки и ремонта вагонов, а самое основное – были «расшиты» все «узкие места», что позволяло локомотивным бригадам теперь одновременно обрабатывать все «фронта» погрузки – выгрузки производственных цехов. Любопытно отметить, что освоение после введения в строй новых ж\д путей и, соответственно, из-за несколько изменившейся технологии работы, было весьма сложным, для чего приходилось первое время на тепловозах использовать распечатанную схему путей станции «Трубная».

В том же 2005г. был реализован проект «Строительство железнодорожного моста через речку Выксунку на новом месте» (фото № 116) (руководитель проекта – начальник



Фото №115. Муромский локомотив серии «2ТЭ-10Л» отправляется с составом со станции «Выкса-Промышленная» на станцию «Туртапка». Справа - выксунский тепловоз серии «ТЭМ-2УМ» (внутризаводской номер – 26).



Фото №116. Мост через речку Выксунку, построенный в 2005г., позволил исключить движение маневровых составов в черте города и значительно снизил затраты на содержание и ремонт ж\д путей. Снимок сделан в январе 2008г.

ЖДЦ И.В. Беспалов), что позволило ликвидировать ж\д перегон между постами №№ 3 и 4, исключить движение поездов и транспортировку опасных грузов в черте города, а также значительно снизить затраты на содержание и ремонт железнодорожных путей и эксплуатацию подвижного состава. Маневровые передвижения на «Станцию №1» стали производиться сразу напрямую со станции «Выкса – Нижняя».

Новый этап автоматизации цеха и, в первую очередь, в грузовой службе, пришёлся на 2005 – 2006гг., когда существующая на то время программа учёта грузоперевозок и использования вагонов была заменена более совершенной системой «Portal» на базе «Oracle Applications». С марта 2006г. на базе «Oracle Applications» начал работать модуль «Управление железнодорожным транспортом», который позволил получать информацию не только о времени нахождения вагонов на подъездном пути, но и о движении вагонов по станциям завода. Работники грузовой службы, при непосредственном участии начальника службы Т.А. Туваевой, активно работали над подготовкой предложений, которые были положены в основу разработанной программы.

В том же 2006г. в ЖДЦ создана новая структура управления – центр управления перевозками (ЦУП). По сути дела, это была прежняя служба эксплуатации, но более усовершенствованная за счёт нововведений и более мобильная. Данная структура позволила быстро отслеживать каждое направление вагонов и его последующее на нужные объекты, а все действия в поездной работе стали ещё более чёткими. Как уже упоминалось выше, новое программное обеспечение сыграло и здесь свою важную роль – теперь работа для движенцев стала проста и «прозрачна» и результаты не замедлили сказаться. Так, например, по сравнению с 2006г., в 2007г. оборот вагонов значительно вырос, а сумма штрафов за простой вагонов снизилась почти вдвое - со 157млн. 928тыс. руб. (2006г.) до 80млн. 623тыс. (2007г.)! Для управления ЦУП был назначен бывший заместитель начальника Муромского отделения ГЖД А.Д. Курьян, а С.Р. Маркин, руководивший службой эксплуатации с 2001 по 2005гг., теперь являлся заместителем начальника цеха.

Все ведущие станции завода («Выкса – Промышленная», «Трубная», «Прокат», «Стальная», «Выкса – Нижняя» и «Станция №1») были оборудованы компьютерами для ввода данных, а руководители служб и диспетчерский аппарат ЖДЦ получали доступ к информации как пользователи. Кроме того, доступ к информации по вагонам был открыт и для других структурных подразделений завода, а именно –



Фото №117. Перегон «Пост № 3 - Пост № 4», который в 2005 г. был демонтирован. Сейчас о нем напоминают лишь несколько старых шпал да ржавые рельсы. Снимок 2002г.



Фото №118. После модернизации на станции «Трубная» теперь не только производится прием и отправление поездов и маневровых передач, но и ремонт вагонов как внутризаводского, так и парка ОАО «РЖД». Фотография 2007г.



Фото №119. Укладка в путь новых звеньев силами московской строительной фирмы «Ремпуть» на станции «Выкса-Нижняя». Июнь 2005г.

для цехов и участков, связанных с погрузкой и выгрузкой вагонов.

Начиная с 2006г. и на протяжении всего 2007г. «Ремпуть» основательно взялся за реконструкцию станции «Выкса – Промышленная». То, что было не достроено в 80-ых годах – горочные и дополнительные станционные пути, строилось фактически заново, так как по новому проекту на всех реконструируемых станциях будет увеличена протяжённость путей и внедрены автоматизированные системы управления транспортными потоками.

На обновлённой станции «Выкса – Промышленная» теперь будет 28 путей: 8 приёмоотправочных длиной 1250м. (с возможностью приёма до 70 вагонов в составе) и 18 сортировочных, включающих в себя три пучка сортировочного парка с механизированной горкой (в каждом пучке – по 6 путей). Роспуск вагонов через горку позволит резко сократить время их «разборки» по пунктам назначения. После реконструкции принимать до 700 вагонов в сутки, а горочная система позволит рассортировать до 1600 вагонов в сутки.

В 2006г. ОАО «ВМЗ» удостоен премии "Партнер ОАО "РЖД" в номинации "Лучшая компания грузоотправитель". Ежегодная премия «Партнёр ОАО "Российские железные дороги"» учреждена для развития партнерства РЖД с промышленными и транспортными компаниями. Здесь как раз тот случай, когда пишем «ВМЗ», а подразумеваем ЖДЦ: разумеется, что в качественном и бесперебойном обслуживании цехов и формировании грузовых составов прямая заслуга здесь именно железнодорожников.

Летом – осенью 2007г. проводились работы службой СЦБ по замене кабельной сети на станции «Выкса-Нижняя» уже с нечётной горловины. Заметим, что в последние несколько лет нехватка трудовых кадров по причине сильной «текучести» кадров была особенно ощутима, и острее всего эти проблемы проявлялись в службах СПС и СЦБ. Так, например, в СЦБ штат был не доукомплектован на 10 человек – для небольшой службы, где учитывается специфика и знания каждого работника, это приличная цифра. Тем не менее, благодаря усилиями работающих в этих подразделениях, удавалось производить необходимые ремонты и осмотры при производственных процессах.

Осенью 2007г. локомотивный парк службы подвижного состава пополнился новым для наших дорог тепловозом – «ТЭМ-18». Выбор на эту серию пал не случайно. Дело в том, что локомотивы «ТЭМ-2» (и заодно «ТЭМ-2УМ») Брянский машиностроительный тепловоз с 2000г. уже не выпускал,

хотя на пределах России тепловозы этой серии ещё проходили капитальный ремонт. К тому же, готовому к пуску эксплуатации литейно-прокатному комплексу требовался мощный современный тепловоз для перевозки многочисленных тяжёлых грузовых составов. И ещё важная деталь при выборе: нужен был локомотив, который бы конструктивно походил на предыдущие модели БТЗ (другими словами, на тот же «ТЭМ-2»), иначе это грозило вылиться в крупные затраты на дорогостоящие запчасти и обслуживающие материалы. Надо заметить, что «ТЭМ-18» внешне мало чем отличался от «двойки», усовершенствованные новинки от брянских конструкторов были спрятаны внутри.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ТЕПЛОВОЗА «ТЭМ-18» С ОСЕВОЙ ФОРМУЛОЙ 2Х (3₀-3₀)

1. Колёсная формула – 3₀-3₀
2. Тип дизеля 1-ПД1А – четырёхтактный
3. Мощность – 757 – 993 кВт (в зависимости от требований заказчика)
4. Конструкционная скорость – 100 км\ч
5. Максимальная сила тяги – 275...283 кН
6. Минимальный радиус проходимых кривых – 80м
7. Вес – 108...123,6т

Запаса топлива, песка, масла и воды «ТЭМ-18» при работе на маневрах вполне хватает на 8 – 10 дней. Благодаря улучшенной конструкции этого локомотива теперь обеспечивался лёгкий доступ к дизель-генераторной установке и другим важным узлам. Кроме всего прочего, тепловоз выпускается в разном исполнении для колеи от 1435 до 1676мм.

Начиная с 2000 и заканчивая 2007гг., в эксплуатацию железнодорожного цеха поступило 9 новых тепловозов серии «ТГМ-4Б» и один «ТЭМ-18». Таким образом, наряду с капитальными переменами в работе всех станций произошла серьёзная модернизация локомотивного парка.

Для сравнения: общая развёрнутая длина путей на станции «Выкса – Промышленная» составляла 19,53км. (из них 13,7км – Р-65 и 5,83км. Р-50) и имелось в наличии 57 комплектов стрелочных переводов. После капитальной реконструкции общая развёрнутая длина составила 29,633км., а количество стрелочных переводов составило 75 единиц.

В ходе модернизации будут капитально отремонтированы также и здания станции «Выкса – Промышленная». Зимой 2007г. были закончены работы по реконструкции



Фото №120. Вот такие стальные красавцы теперь доставляют из Мурома до самой станции «Выкса-Промышленная» грузовые и порожные передачи благодаря реконструированному перегону от Выксы до Навашино. На снимке - проходящий поезд следует через станцию «Туртапка». Фотография 2007г.



Фото №121. Модернизированный маневровый тепловоз нового поколения серии «ТЭМ-18», выпускаемый Брянским тепловозостроительным заводом с 1992г.



Фото №121. Модернизированный маневровый тепловоз нового поколения серии «ТЭМ-18», выпускаемый Брянским тепловозостроительным заводом с 1992г.

станции, а уже осенью того же года стал производиться роспуск вагонов с механизированной горки.

В числе клиентов станции «Выкса – Промышленная» появились новые, например, ООО «Росмет», ЗАО «Торговый Дом «Северсталь-Инвест» и прочие.

Как уже отмечалось, генеральным подрядчиком всех проектно-изыскательных и строительно-монтажных работ является производственно-строительная компания "Рем-путь" (г. Москва).

Впечатляют итоговые вложенные инвестиции ЗАО «ОМК» в развитие железнодорожной инфраструктуры Выксунского металлургического завода – 800 млн. рублей, причём на реконструкцию станции «Выкса – Промышленная» – свыше 500 млн. руб.

Очередной этап развития автоматизации цеха начался в 2007г., когда руководством дирекции по ТЛ было принято решение об оснащении цеха новой автоматизированной системой управления – АСУ СТ, позволяющей более эффективно управлять перевозочном процессом. Новая система АСУ СТ предусматривает возможность интеграции с информационной системой, установленной на станции «Навашино» ГЖД, что, в свою очередь, позволит производить обмен информацией о подходе вагонов в адрес завода и сдаче вагонов на сеть ОАО «РЖД».

В связи с введением новых технологий и всеобщей производственной модернизацией, а также руководствуясь нормами освещённости, в 2007г. установлены ещё дополнительные осветительные мачты на следующих станциях: «Прокат» (6шт.), «Трубная» (12шт.), «Туртапка» (3шт.), «Выкса – Промышленная» (12шт.). В этом же году станции «Туртапка» и «Выкса – Промышленная» по условиям электроснабжения переведены на 1-ю категорию.

Кроме всего вышеперечисленного, в том же году в ЖДЦ была создана энергослужба, в которую вошли электротехники и теплотехники цеха, а также служба «СЦБ и связи».

Использование автоматизированной системы управления в режиме текущего времени обеспечивает в настоящем и позволяет в будущем принимать рациональные управленческие решения, которые необходимы для выполнения текущих планов эксплуатационной работы.

Благодаря первоочередному развитию железнодорожной инфраструктуры завода за счёт реализации проектов, внедрению системы отслеживания нахождения вагонов на подъездном пути, более чёткой и мобильной работе всех служб и подразделений цеха, 2007-ой год удалось закончить с отличными результатами. Так, вагонооборот вырос до 167 тыс. (на 6,7% больше, чем в 2006г.), грузооборот - до 6817,105 тыс. тонн; при этом средний оборот вагонов на подъездном пути снизился на 11,83 часа и составил 45,37 часа.

РУКОВОДЯЩИЕ РАБОТНИКИ ЖДЦ В ПЕРИОД 2000 – 2007гг.

Начальник цеха:

С 2000г. – И.В. Беспалов (фото № 123)

Начальники службы СПС:

2000 – 2005гг. – С.Е. Сизов (фото № 124)

С 2005г. – В.В. Вилков (фото № 125)

Начальники вагонной службы:

2000 – 2003гг. – В.А. Халитов

2003 – 2007гг. – Д.В. Фролов

С 2007г. – и.о. С.В. Егорченков

Начальники службы пути:

2001 – 2001гг. – В.И. Чураев

2001 – 2001гг. – О.А. Шаныгин

2002 – 2003гг. – В.Ф. Елисов

С 2003г. – Р.Н. Фролов (фото № 126)

Начальник грузовой службы:

С 2004г. – Т.А. Туваева (фото № 127)

Начальник службы эксплуатации:

2001 – 2005гг. – С.Р. Маркин (фото № 128)

Начальник ЦУП:

С 2006г. – А.Д. Курьян



**Фото №122. “Ремпуть” во время укладки новых звеньев на станции “Выкса-Промышленная”, вид с мотмосского моста.
Фотография сделана в мае 2007г.**

ТАБЛИЦА СВЕДЕНИЙ ПО ГРУЗООБОРОТУ (ТЫС. ТОНН) ЗА 2006-2007 Г.Г.													
ГОД	ЯНВАРЬ	ФЕВРАЛЬ	МАРТ	АПРЕЛЬ	МАЙ	ИЮНЬ	ИЮЛЬ	АВГУСТ	СЕНТЯБРЬ	ОКТАБРЬ	НОЯБРЬ	ДЕКАБРЬ	ЗА ГОД
2006	502,4	521,4	564,7	513,5	533,79	525,7	592,93	591,03	531,4	621,2	502,04	668,37	6668,46
2007	599,91	574,7	635,9	542,78	640,262	547,488	537,97	604,38	601,6	517,643	514,36	500,11	6817,105
ТАБЛИЦА СВЕДЕНИЙ ПО СДАННЫМ ВАГОНАМ (ЕД.) ОАО «РЖД» ЗА 2006-2007 Г.Г.													
2006	6324	5968	6412	5565	6069	6525	6975	6838	6921	6553	6927	8278	79355
2007	7675	7225	8099	7088	7808	7033	7745	6922	6954	6093	5004	5946	83592
ТАБЛИЦА СВЕДЕНИЙ ПО ВРЕМЕНИ НАХОЖДЕНИЯ ВАГОНОВ НА П/П (ЧАС.) ЗА 2006-2007 Г.Г.													
2006	54,4	59,1	59,3	54,5	46,7	52,5	62,5	64,1	64,6	59,6	55,9	54,7	57,2
2007	46,62	45,11	45,08	46,21	47,96	45,86	50,43	50	43,61	41,88	40,71	39,86	45,37
ТАБЛИЦА СВЕДЕНИЙ ПО ШТРАФАМ (МЛН. РУБ.) ЗА 2006-2007 Г.Г.													
2006	10146,6	13034,4	15142	10717	7959,4	11690,8	17095	15841,8	18160,2	11220,6	12034	14986	157928
2007	9048,4	6523,6	7098	6476,8	7431	5851,2	8432,6	8598,4	7118	6672,2	3426,2	3947,2	80623
ТАБЛИЦА СВЕДЕНИЙ ПО ВАГОНООБОРОТУ ПОДЪЕЗДНОГО ПУТИ (СРЕДНЕСУТОЧНОЕ КОЛ-ВО) ЗА 2006-2007 Г.Г.													
2006	354,1	428,7	420,6	377,1	386,8	441	437,6	44,9	442,9	429,9	468	529,7	430,3
2007	486,6	522,4	513,4	497,6	495,2	480,6	498,8	445,5	471,5	389,3	343,3	370	459,1



Фото №123. Начальник железнодорожного цеха с 2000г. (до этого - в период с 1993 по 1999гг. - начальник службы СПС) И.В. Беспалов.



Фото № 124. Заместитель начальника цеха с 2005г. (до этого момента – с 2000 по 2005гг. – начальник службы СПС) С.Е. Сизов.



Фото №125. Начальник СПС (с 1999 по 2000гг.; с 2000г. – зам. Началь-ника цеха, а с 2005г. – вновь руководитель службы СПС) В.В. Вилков.



Фото №126. Начальник службы пути с 2003г. Р.Н. Фролов.



Фото №127. Начальник грузовой службы с 2004г. – Т.А. Туваева.

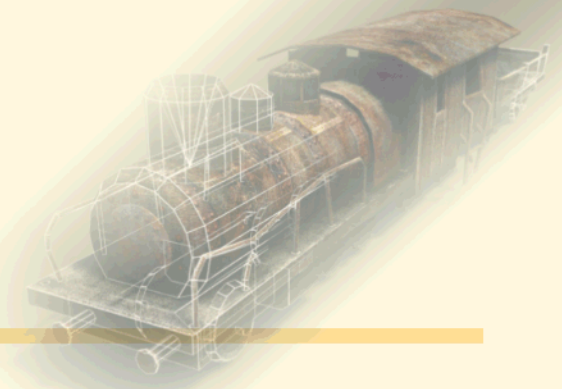


Фото №128. Заместитель начальника цеха (до этого - начальник службы эксплуатации с 2001 по 2005г. С.Р. Маркин.



Фото №129. Мастер по ремонту электрического оборудования с 2008г. (с 1991 по 2007гг. - заместитель начальника цеха по электрооборудованию, с 2007 по 2008гг. - энергетик цеха) В.И. Жданов.

ФОТОГАЛЕРЕЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ЦЕХА: ОТ ДАЛЁКИХ 20-ЫХ ГОДОВ XX в. ДО НАЧАЛА XXI в.



Подготавливая материал к этой книге, в нашем распоряжении оказалось большое количество неизвестных фотографий из жизни нашего цеха разных лет. Часть редких снимков из них мы смогли опознать, часть – увы! – так и остались безымянными. Тем не менее, все эти кадры имеют большую ценность для истории цеха и нашего Выксунского края в целом, потому было решено сделать из снимков, не вошедших в основные главы, фотогалерею ЖДЦ разных лет.

БУРНЫЕ 20-ые...



Фото №130.

Конечно, качество фотографий, сделанных в далёкие годы прошлого века, оставляет желать лучшего, но этот и нижеследующий снимок – единственные из жизни того периода. На фото: железные дороги узкой колеи железнодорожного цеха в конце 20-ых годов прошлого века.



Фото №131.

Глядя на расположенные на путях узкоколейные вагоны, кажется, что они игрушечные. Хорошо видны пассажирские вагоны, которые завод в тот период усиленно приобретал для перевозки работников, живущих в дальних посёлках и деревнях.

СТАХАНОВСКИЕ 30-ые...



Фото №132.

Локомотивная бригада узкоколейного паровоза во время рабочей смены. В тендере видны дрова, которые железнодорожники использовали как топливо и грузили в процессе необходимости сами по 7-10 раз за смену.



Фото №133.

Использование для маневровой работы на станциях и подъездных путях паровозов с тендерами было затруднено из-за того, что они плохо вписывались в кривые малого радиуса и имели парораспределительный механизм, спроектированный для работы в основном передним ходом. Тендеры этих паровозов ухудшали видимость пути и сигналов при движении задним ходом. На снимке: локомотивная бригада и обслуживающие работники станции на перегоне запечатлены во время трудовых будней. Фотография конца 30-ых годов.

ГЕРОИЧЕСКИЕ 40-ЫЕ...



Фото №134.

Качество этой фотографии, конечно, оставляет желать лучшего, но мы не могли её не поместить в эту фотогалерею, поскольку это – тоже история, своеобразная капля в виде старого снимка из бурного потока жизни. На фотографии: знаменитая бригада выксунских слесарей-ремонтников узкой колеи, набранная в ремесленном училище №15 в первые месяцы Великой Отечественной. Снимок начала 40-ых годов.



Фото №135.

Одни из тех многих неизвестных героев, ковавших в тяжёлые военные годы победу для нашей армии в тылу. Снимок сделан предположительно в 1942-1944гг.

ПОСЛЕВОЕННЫЕ 50-ые...



Фото №136.

Локомотивная бригада около паровоза серии «Гр». На кабине чётко видна надпись «ВМЗ», и чуть позже на кабинах локомотивов для удобства обозначения появятся внутризаводские номера паровозов.



Фото №138.

Обслуживающие работники станции на фоне пассажирского поезда «Выкса - Димара». Любопытно рассмотреть характерные двустворчатые окна того времени и деревянную обшивку вагонов.



Фото №137.

Бригада железнодорожников в начале смены на фоне паровоза серии «Н». Этот локомотив вполне отвечал духу того времени и имел ряд новшеств, которые вводились в 50-ые годы на все паровозы. Например, на нём находились модернизированные раздвижные золотники Трофимова, усовершенствованный парораспределительный механизм, а мелкотрубные пароперегреватели заменены на широкотрубные.



Фото №139.

Работники станции и локомотивная бригада рядом с паровозом серии «Гр». Локомотивы этого типа относились к числу средних паровозов, однако, в отличие от своих прототипов, они имели меньший диаметр колёс (1150мм вместо 1220мм), меньшее количество дымогарных труб (158 вместо 175) и парораспределительный механизм Вальсхарта вместо механизма Аллана.

ПОСЛЕВОЕННЫЕ 50-ые...



Фото №140.
Кабина паровоза «Э» после взрыва в 1957г.

ТРУДОВЫЕ 60-ые...



Фото №141.
Сейчас такой фотографией, конечно, никого не удивишь – каждый из нас может съездить и в любой другой город, и даже за границу, а тогда Москва была чем-то далёким и идеальным. На снимке: работники цеха на Красной площади зимой 1963г.

ТРУДОВЫЕ 60-ые...



Фото №142.
Машинисты и помощники нашего цеха на трудовой вахте на станции «Выкса-Нижняя»...



Фото №143.
...и после рабочей смены. Фотографии периода середины 60-ых годов.

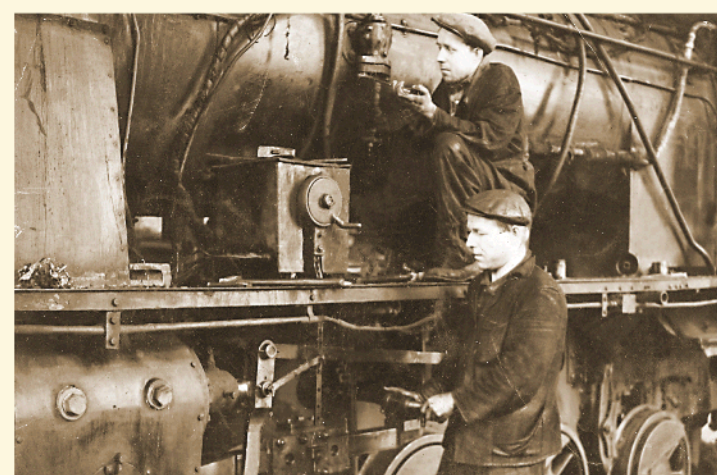


Фото № 144. Весьма неплохо сохранившаяся и редкая (оттого представляющая ещё большую историческую ценность) фотография, на которой запечатлены слесари локомотивного депо во время ремонта паровоза широкой колеи. Ориентировочно снимок конца 60-ых годов.

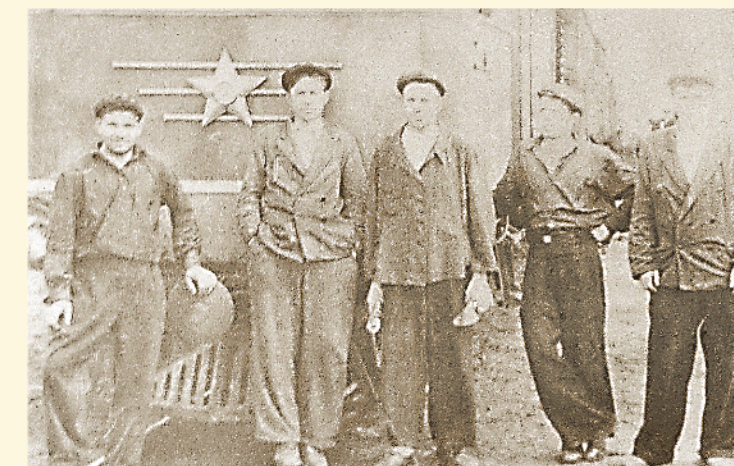


Фото №145.
Своего рода уникальная, хотя не очень чёткая фотография: первая локомотивная бригада первого узкоколейного тепловоза.

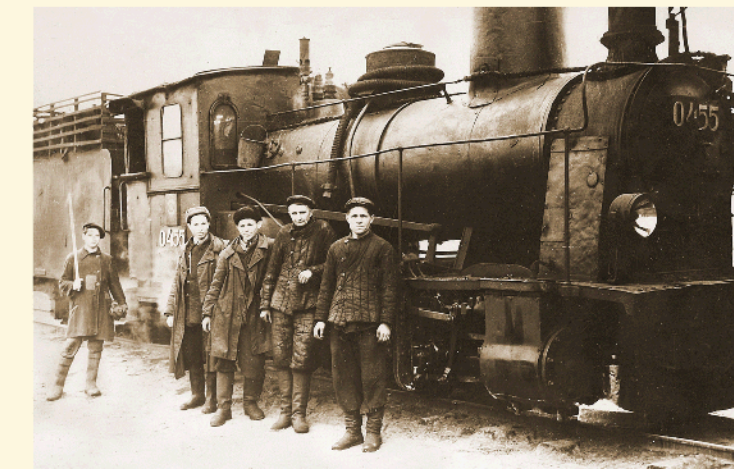


Фото № 146. Данный снимок предоставил в нашу фотогалерею В.В. Вилков из семейного архива, на которой изображён его отец. Стоят справа налево: Соколов, Клипов (увы, инициалы этих двух железнодорожников, к сожалению, восстановить не удалось), В.А. Кондраков, В.М. Вилков.

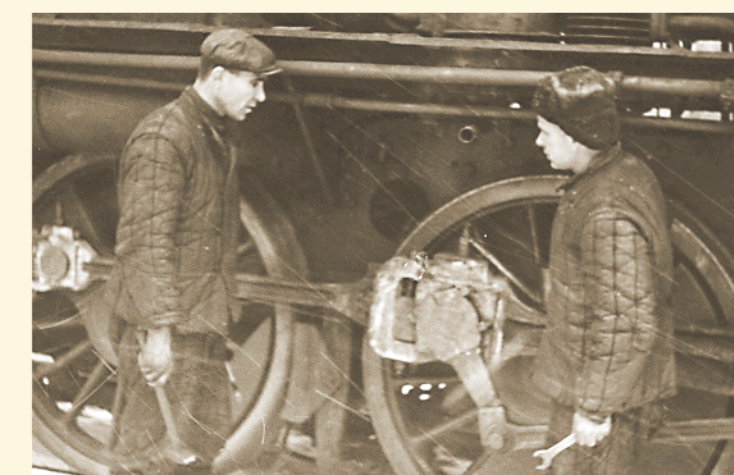


Фото №147.
Локомотивная бригада в начале смены во время приёмки паровоза. Снимок сделан в конце 60-ых годов.

ЗАСТОЙНЫЕ 70-ые...



Фото №148.
Работницы станции «Выкса-Нижняя».
На заднем фоне хорошо видны стенды с таблицей отчётов
и фотографиями лучших людей цеха. Фото начала 70-ых.



Фото №150.
Работники цеха на праздничном мероприятии,
посвящённом очередной годовщине
Октябрьской Социалистической революции...



Фото №149.
Локомотивная бригада и обслуживающий персонал станции
на фоне первого в Выксе пассажирского узкоколейного тепловоза
серии «ТУ-2».



Фото №151.
...И на Первомайском шествии.
Фотографии соответственно 70-ых и 80-ых годов.



Фото №152.

Команда легкоатлетов железнодорожного цеха во время соревнований на Площади революции. Снимок 80-ых годов.



Фото №153.

Работница локомотивного депо за работой по обточке колёсной пары. Снимок датирован 1983г.



Фото №154.

Празднование работниками железнодорожного цеха Первая около мартеновской проходной. В наше бурное время нано-технологий любой школьник без иронии не сможет смотреть написанное на транспаранте фразу «нерушимый союз партии и народа», а тогда явка на подобного рода мероприятия была в СССР обязательна и непоявление на праздничных митингах и шествиях без уважительной причины грозило даже неприятностями на работе.



Фото №155.

Дежурная и оператор станции «Выкса-Нижняя» за работой. Весьма интересно рассмотреть переносную рацию, которая располагается на левом плече помощника машиниста. Как бы их не ругали локомотивные бригады за малую дальность действия и частый отказ в работе, заменить эти радиостанции не представлялось возможным по банальной причине отсутствия новых. Рациями нового поколения «Motorola» заменили наши устаревшие советские лишь в 2001г.



*Фото №156.
Узкоколейный тепловоз серии «ТУ-7» в
локомотивном депо на плановом ремонте.
Фотография 1997.*



*Фото №157.
Участник Великой Отечественной
Н.Ф. Карев (несколько раз был ранен, но каждый
раз возвращался в боевой строй) в 1948 году...*



*Фото №158.
...Ветеран и бывший работник железнодорожного
цеха Н.Ф. Карев в 1995г. на праздновании,
посвящённому 50-летию Победы.*



*Фото №159.
Ветеран Второй Мировой и бывший работник
ЖДЦ П.Ф. Чернов на праздновании, посвящённому
50-летию Победы.*

СХЕМА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЕЙ КОЛЕИ 750 мм И ЛЕСНЫХ ПОСЁЛКОВ ВЫКСУНСКОГО ЛЕСПРОМХОЗА

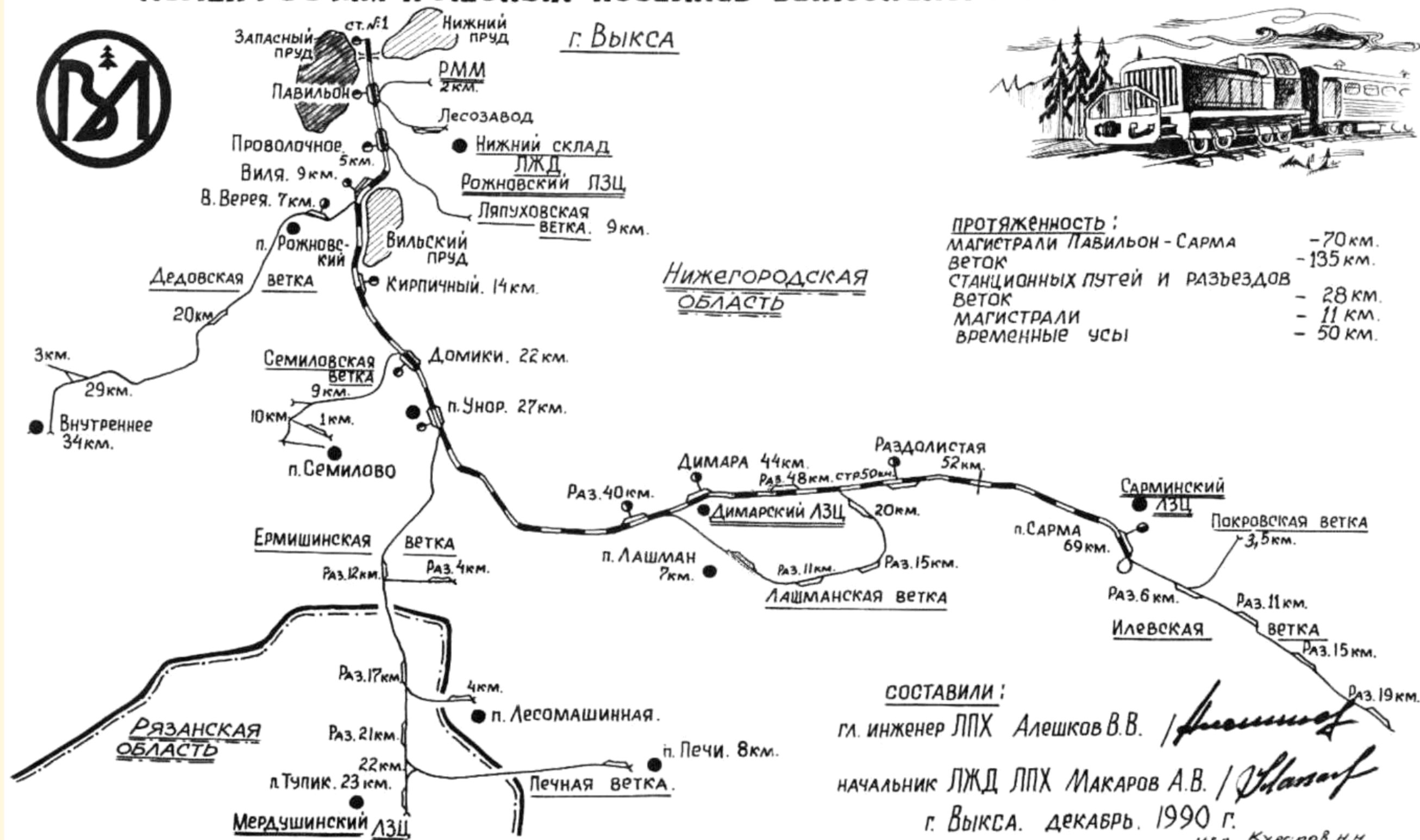


Фото №160.

Это уже архивный документ: схема железнодорожных путей «ВМЗ» и лесных посёлков леспромхоза.
План-схема датирована декабрем 1990г.

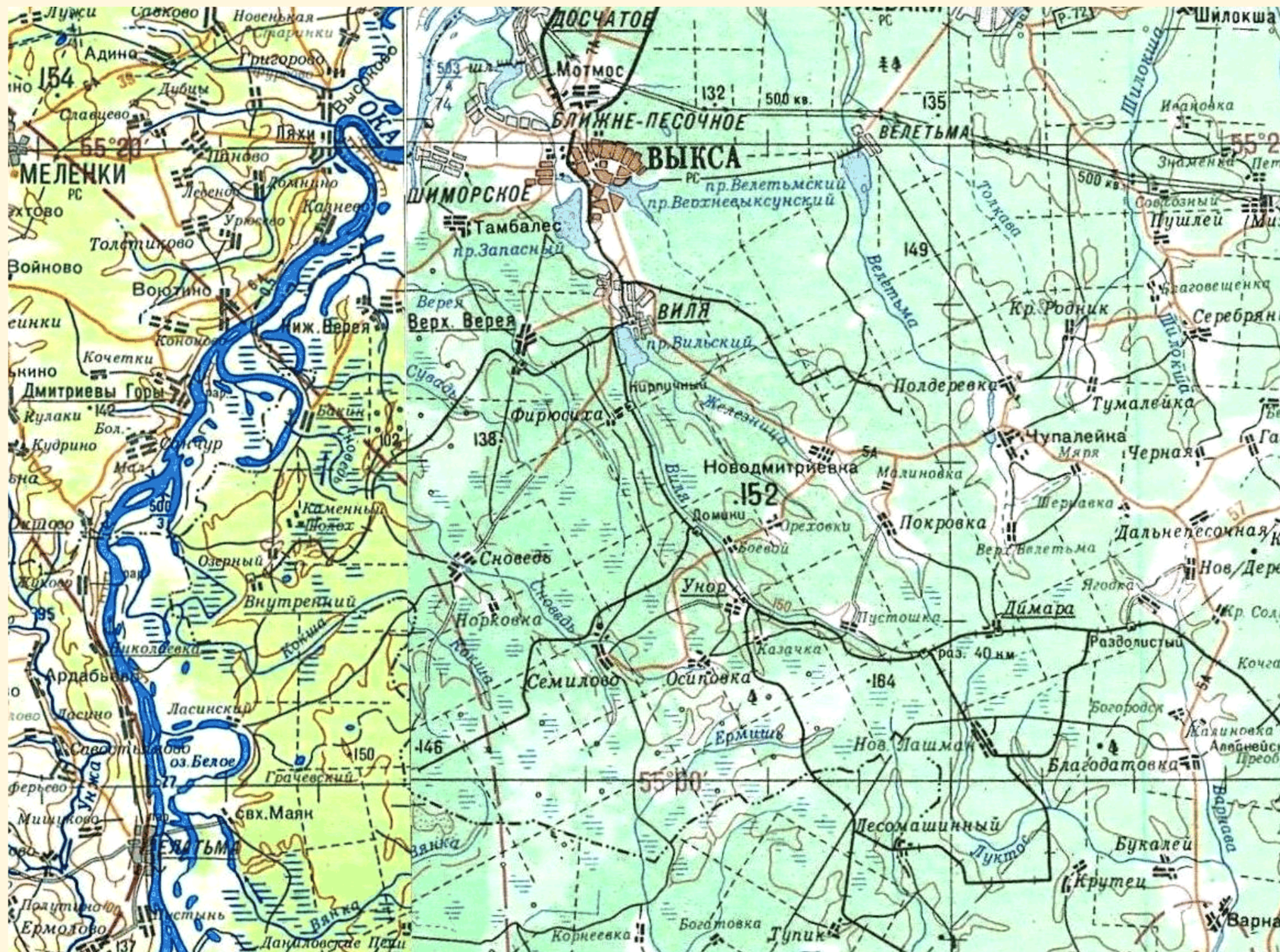


Фото №161.

И это тоже – своего рода архив: схема узкоколейных железных дорог в Выксе и окрестностях, показанная на плане чёрными линиями на момент 1990г. На схеме чётко видно, что сеть ж\д узкой колеи опутывает не один десяток километров. Масштаб карты 1: 500000

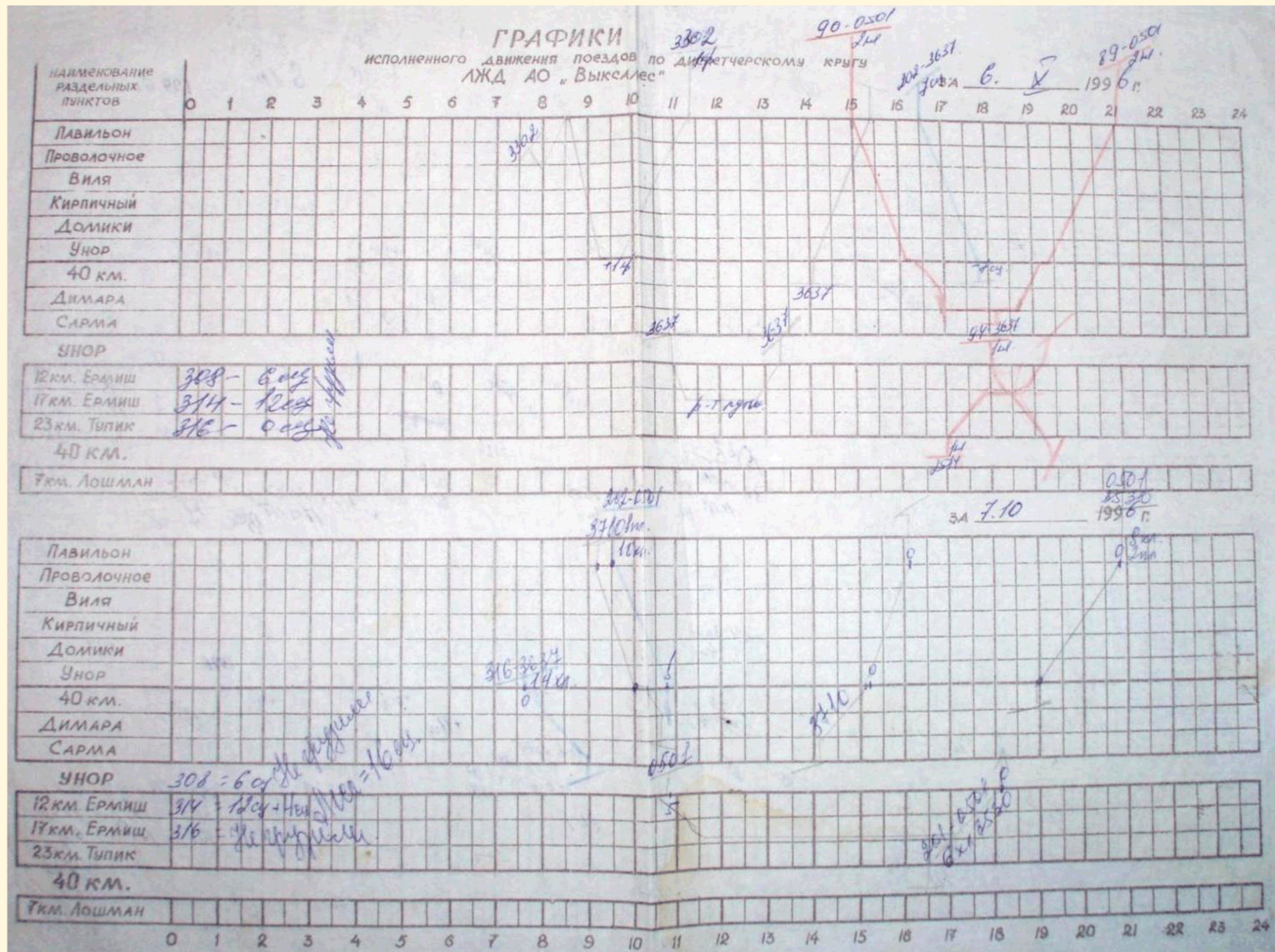


Фото №162.
Графики исполненного движения поездов узкой колеи по диспетчерскому кругу «Выксалес». Документ за 6 октября 1996г.

НАЧАЛО XXI ВЕКА (2000-2008гг.)



Фото №164.

Маневровый тепловоз «ТГМ-4» с гружёными шлаковозами отправляется на «Станцию №1» для их последующей кантовки. На переднем плане - теперь уже канувшее в лету пересечение железных дорог узкой и широкой колеи. Снимок 2002г.



Фото №166.

Этот легендарный узкоколейный паровоз серии «КЧ» совершил последний рейс на станцию «Унор» и был потушен. Поставлен на постамент как своеобразная память о громких победах паровозов на протяжении почти сотни лет в 1985г. Снимок датирован 2003г.



Фото №165.

Главное деревянное здание станции «Выкса - Верхняя» узкой колеи. Фотография 2003г.



Фото № 167. Работники электрослужбы ЖДЦ возле мемориала, посвящённого павшим в Великой Отечественной войне вместе со своим руководителем (стоит третий слева) - заместителем начальника цеха по ремонту энергооборудования В.И. Ждановым. Эта должность была введена в 1991г. в связи с возрастающим количеством и сложностью энергетических объектов в цехе. Снимок датирован 2004г.

НАЧАЛО XXI ВЕКА (2000-2008гг.)



Фото №168.

Современная «Выкса – Промышленная» - станция европейского уровня с горочной системой роспуска вагонов. Снимок 2007г.



Фото №170.

Современная станция «Выкса-Нижняя». Вид в сторону нечётной горловины. Снимок 2007г.



Фото №169.

Мемориал в память о погибших выксунских железнодорожниках в годы Великой Отечественной, установленный около локомотивного депо. Фотография 2007г.



Фото №171.

Самые распространённые рельсовые крепления на железных дорогах «ВМЗ» - это ДО (применяется для крепления рельсов с деревянными шпалами) и КБ-65 (применяется для крепления рельсов с железобетонными шпалами). На снимке – самое применяемое крепление на российских дорогах – КБ-65. Фотография 2007г.

НАЧАЛО XXI ВЕКА (2000-2008гг.)



Фото №172.

Маневровый тепловоз серии «ТГМ-4Б» (внутризаводской номер 16) во время производства маневров на станции «Стальная». Снимок 2006г.



Фото №173.

Современная станция «Трубная», где производятся приём, отправление, формирование и расформирование маневровых составов, подача и уборка вагонов на грузовые фронта ТЭСЦ-4 и ТЭСЦ-5, очистка и ремонт вагонов. Фотография 2007г.



Фото №174.

Современный «ВМЗ» - это новейшие технологии и смелый взгляд в будущее. Мы, современное поколение, должны не только преумножать, но и старательно оберегать всё то, что досталось нам от наших отцов и дедов.



Фото № 175. Глядя на празднование нашими железнодорожниками праздников в советское время, весьма любопытно сопоставить тем фотографиям снимки с праздников и митингов нового времени. На этом кадре руководители и работники ЖДЦ изображены во время праздничной Первомайской демонстрации в момент прохождения по площади Октябрьской революции. В первом ряду слева направо: А.А. Рыженков, Д.В. Кикеев, В.А. Зинченко, А.И. Чалышев, Г.Б. Беспалова, И.В. Беспалов, А.И. Рысёв, С.Р. Маркин.

НАЧАЛО XXI ВЕКА (2000-2008гг.)



*Фото № 176. Здесь куют металл...
На фото - тепловоз серии "ТГМ-4Б" (внутризаводской номер № 6) с порожними платформами под колесные слитки на станции "Стальная". Январь 2008г.*



Фото № 178. Для перевозки знаменитых выксунских колёс на сети железных дорог используются не только обычные полувагоны, но и специальные платформы, продукцию в которые очень удобно и легко разгружать. На фотографии: железнодорожные платформы для продукции КПК на станции «Прокат». Снимок датирован январём 2008г.



*Фото № 177. Специальные платформы для перевозки Листового металла "ТЭСЦ-4" на станции "Трубная".
Январь 2008г.*



*Фото № 179. Тепловоз серии "ТЭМ-2" (внутризаводской номер № 33) запечатлен здесь во время отправления с маневровой передачи со станции "Прокат".
Снимок сделан в январе 2008г.*



Фото № 180. Современная станция «Выкса – Промышленная» существенно расширилась в размерах (общая развёрнутая длина путей увеличилась с 19,53 км. до 29, 633км.) и готова в полной мере к масштабной работе. На снимке: состав, готовый к отправке, на станции «Выкса – Промышленная». Фотография сделана в мае 2007г.



Фото №181. Тепловоз серии «ТГМ-4» (внутризаводской номер 29) на станции «Стальная» производит перестановку специальной порожней «ломовой вертушки». Снимок сделан в январе 2008г.



Фото № 182. После введения «Ремпутём» в эксплуатацию новых путей на станции «Трубная», появилась возможность принимать с «Промышленной» длинные поезда и формировать непосредственно на станционных путях грузовые передачи довольно большого объёма в пределах станции без особого ущерба для маневровой работы локомотивных бригад. На снимке: приемоотправочные пути №8 (вместает в себя 59 вагонов), №9 (58 вагонов), №10 (51 вагон), №11 (50 вагонов). В данном случае – нумерация слева направо. Фотография сделана в январе 2008г.

История «ВМЗ», а вместе с ним и железнодорожного цеха продолжается, и кто знает, какие прекрасные новые страницы будут в ней открыты. Она словно стальной рельсовый путь, что идет к месту слияния земли и неба; но, достигнув этой точки, видишь лишь то, что впереди - новые горизонты...

**ПРИ СОСТАВЛЕНИИ ДАННОЙ КНИГИ
ИСПОЛЬЗОВАЛИСЬ СЛЕДУЮЩИЕ ПЕЧАТНЫЕ
ЛИТЕРАТУРНЫЕ ИСТОЧНИКИ
И РУКОПИСНЫЕ ЗАПИСИ:**

1. В.А. Раков, «Локомотивы отечественных железных дорог 1845 – 1955гг.», изд. «Транспорт», 1995г.
2. Ю.В. Рубцов, «Штрафники Великой Отечественной», изд. «Вече 2000», 2007г.
3. Н.И. Ботов, «История развития железнодорожного транспорта «ВМЗ», рукопись (закончена в 1983г.).
4. Отчетные и табличные данные БОТ ЖДЦ «ВМЗ» за 1985 – 2007гг.
5. «Книга памяти», (фотоальбом ЖДЦ ОАО «ВМЗ» в единичном экземпляре), 1995г.
6. Местная инструкция по движению поездов и производству маневровой работы на железнодорожных путях ОАО «ВМЗ», 2007г.
7. <http://www.finmarket.ru/z/nws/news.asp?id=592597&rid=1>
8. [Http://sbchf.narod.ru/28/vmuz.html](http://sbchf.narod.ru/28/vmuz.html)

Редактор и составитель Д.В. МАКАРОВ
“ВЫКСУНСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ - ВЧЕРА, СЕГОДНЯ, ЗАВТРА”

ОАО “ВыксаПолиграфИздат”, 2008г.



Составитель данной книги выражает благодарность профсоюзному комитету железнодорожного цеха, работникам архива ОАО «ВМЗ», машинисту А.Н. Егорову, а также руководителям и работникам БОТа и лично Т.В. Ивановой, технического и табельного отделов железнодорожного цеха за предоставленные материалы и информацию при написании книги.

Особая благодарность бывшим и нынешним руководителям и работникам железнодорожного цеха: Н.Е. Бакалейщикову, А.И. Рысёву, И.В. Беспалову, С.Р. Маркину, А.Н. Казакову, Т.А. Шевяковой, Т.А. Туваевой, В.И. Жданову, В.А. Зудину, Ю.Г. Смольянинову, В.Н. Амплееву и А.Ю. Залётину за информацию, предоставленную в ходе личных бесед и информационную помощь при создании книги.

Особая благодарность от редактора данного издания директору по экономике и финансам ОАО «Завод корпусов» Рубашкину Г.В. за методические консультации