

Вагонному депо
Верецагино
70 лет

Историческая
справка

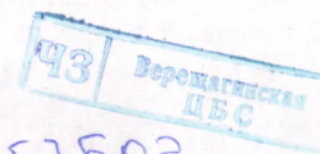


08 14

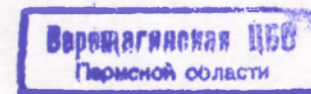
В 63.3(2Рос-4Пермь)
В12

Вагонному депо Верещагино - 70 лет

Историческая справка



257502



Верещагино
2003 год

СТАНОВЛЕНИЕ ДЕПО

Железнодорожный транспорт - это самый универсальный вид транспорта, осуществляющий регулярные массовые перевозки грузов и пассажиров.

Эта историческая справка о работниках вагонного депо Верещагино.

О том пути, делах и успехах, с которыми они подошли к своему юбилею - 70 летию со дня основания.

3 июля 2003 года вагонному депо исполняется 70 лет.

Бурное развитие рудно-металлургической базы, высокие темпы индустриализации и коллективизации в сельском хозяйстве в 30-е годы потребовали быстрого увеличения перевозок грузов железными дорогами. Транспорт не справлялся с перевозками.

Одной из главных причин, тормозивших работу транспорта, был технически неисправный парк вагонов. Вагонный парк на 82 процента состоял из старотипных 2-х осных вагонов, крытых платформ, полувагонов постройки, начиная с 1880 года, грузоподъемностью 15-16,5 тонн. 62 процента пассажирских вагонов составляли 2-х и 3-х осные старотипные вагоны, длиной 12-14 метров со свечным освещением и печами сухого отопления. Вагоны имели бондажные спицевые колеса, разъемные буксы, слабую



Старотипные 2-х осные вагоны.

винтовую упряжь, неэффективные тормоза с ручным приводом.

Большая часть вагонов была непригодна для погрузки и перевозок грузов. Вагоны требовали капитального ремонта, восстановления, хорошего технического обслуживания в эксплуатации.

Ремонт вагонов в тот период производился в небольших цехах - сараях и в основном на открытых путях паровозных депо.

А в Верещагино до 1933 года вагоны ремонтировались в Верещагинском паровозном депо.

В июле 1933 года Совет Народных Комиссаров СССР принял Постановление "О перестройке органов управления железнодорожного транспорта". В соответствии с этим Постановлением в Наркомате путей сообщения вагонное хозяйство было выделено в самостоятельное управление.

Определены задачи по созданию материально-технической базы для периодического ремонта вагонов и поддержания их в исправном состоянии для эксплуатации.

С этого времени от Верещагинского паровозного депо был отделен самостоятельный вагонный участок и в составе железной дороги имени Кагановича имел телеграфное наименование ВУ-1.

Его базой было здание колесных мастерских паровозного депо. Первым начальником был назначен Тавгин Валентин Петрович. Становление нового предприятия было связано с определенными трудностями. Вся ремонтная база других вспомогательных отделений размещалась в двухосных списанных вагонах.

В тот период на ремонте вагонов механизация отсутствовала. Подъемно-транспортные работы выполнялись вручную. Подъемка вагонов производилась на деревянные ставлюги с винтовыми и реечными домкратами, которые переносились двумя слесарями, также вручную три человека ставили на вагон и голову автосцепки. А пружинные



В.Т. Леушин,
выпускник Пермского
техникума
железнодорожного
транспорта.

фрикционные аппараты с тяговым хомутом ставили на вагон при помощи доски вдвоем. Станочное оборудование было очень слабое. Не хватало помещений. Отсутствовал деревообделочный цех. Обшива для вагонов доставлялась централизованно, а пол готовился на лесопилке дровяного склада. Помещение автоконтрольного пункта и компрессорной построены в 1938 году на базе существующего помещения артизианского колодца с пристроем.

Но самые главные трудности состояли в укомплектовании квалифицированных кадров, массовых профессий и командиров среднего звена. Надо отметить, что уже в конце первой и начале второй пятилеток началась полная замена старотипных разрезных букс на цельнокорпусные, оборудование вагонов автотормозами, а затем и автосцепкой.

Все это требовало большого напряжения в работе у вновь созданного молодого коллектива вагонников.

Уже в 1934 году вагонный участок стал пополняться специалистами в основном Пермского механического, ныне железнодорожного техникума. В числе первых прибыли на работу в вагонный участок техники Леушин В.Т., Ворошилов А.В., Уклонских Т.Д., Чудинов С.Н., Балуев Ф.Я., затем Емельянов И.И., Варанкин Г.А.

В 1937 году начальником вагонного участка был назначен инженер Ефимов Иван Михайлович. Из наиболее опытных практиков создавался средний командный состав.



И.М. Ефимов,
начальник вагонного
участка в 1937 году.



А.И. Александров,
осмотрщик вагонов,
участник стахановского
движения.

Так мастерами цехов стали работать Барановский, Синцов М.Л., Мелехин Н.Г., Гилев Н.Г., Панин М.С., Старков В.С., Колчанов В.Н. - впоследствии начальник вагоно-ремонтного пункта.

Для повышения квалификации работников массовых профессий в вагонном участке создавались курсы. Готовились кадры вагонников в дорожно-технической школе в Верещагино.

С 1935 года на железнодорожном транспорте были созданы политические отделы. С помощью политотдела парторганизация вагонного участка умело вела разъяснительную воспитательную работу по организации социалистического соревнования за перевыполнение норм выработки, увеличение выпуска вагонов из ремонта, лучшее обслуживание вагонов в эксплуатации.

В эти годы в стране широко развернулось стахановское движение за перевыполнение норм выработки.

На железнодорожном транспорте вслед за машинистами локомотивов в стахановское движение включились рабочие вагонных участков и депо. Вагонники Верещагинского вагонного участка стали быстрее и качественнее готовить вагоны в поездах, обеспечивать безопасность движения. Пример стахановской работы показывали работники смен пункта технического осмотра Волегов Г.А., Александров А.И., Сказецких Д.З., Тиунов В.И., Боталов И.И., Поносов А.Г., Солин П.С., Шилов Ф.В., Широглазов И.В. и другие.



И.В. Широглазов,
старший осмотрщик
вагонов.



К.М. Гилев,
осмотрщик вагонов,
лучший по профессии
в 40-х годах.

Многие работники вагонного участка стали в совершенстве овладевать своей профессией. Так осмотрщик-пролазчик Гилев К.М. стал лучшим по профессии на Свердловской железной дороге и по инициативе вагонной службы побывал в ряде вагонных депо дороги с передачей своего опыта по обнаружению трещин в осях колесных пар.

В числе лучших поездных вагонных мастеров участка были Колпациков Михаил, Миклин Сергей, Шистеров Нестер, Зверев Николай и другие.

Образцы стахановского труда показывали котельщик Агеев С.Г., токари-бондажники Деменев Ф.В. и Балуев Е.Ф., слесарь Жвакин В.И., кровельщик Артемов С.Е., слесари братья Ермаковы И.А. и Е.А., кузнецы Ашихмин Е.Г., Бельтюков П.А., Красносельских Ф.С. и другие.

С июня 1939 года при выделении Пермской железной дороги Верещагинский участок получил наименование ВУ-2 и имел границы обслуживания Верещагино-Оверята-Балезино, включая Нытву.

В этот момент был и вагоно-ремонтный пункт (ВРП).

С апреля 1940 года по приказу № 321/Н от 16.04.1940 года были объединены конторы ВРП и ВУ с предоставлением одного баланса.

В связи с реорганизацией вагонных участков с введением вагонных депо, на станции Верещагино Пермской железной дороги было образовано вагонное депо под № 1 (ВЧД-1).

В ТРУДЕ КАК В БОЮ (1941-1945 годы)

С гневом и возмущением встретил коллектив вагонного депо весть о вероломном нападении на нашу Родину гитлеровской Германии. На состоявшемся митинге рабочие депо единодушно заявили о готовности всеми силами защищать Родину. Уже 24 июня Пермская железная дорога была переведена на военный режим работы. Резко возрос объем перевозок. На фронт шли эшелоны с войсками и военной техникой, на восток - с эвакуированными промышленными предприятиями, рабочими и их семьями.

В первые дни войны большая часть работников депо ушли на фронт. Среди них Шистеров Н.Т., Ермаков И.А., Попов А.С., Коробейников П.И., Шатров М.Ф., Завьялов С.П., Завьялов Т.Н., Колосов С.В., Гуцин В.А. и многие другие.

В военный период 1941-1945 годов от работников железнодорожного транспорта требовалась исключительная организованность и точность в работе.

Партийная организация совместно с политотделом возглавила трудовой и политический подъем коллектива на самоотверженный труд. Основной задачей определили - добиваться резкого улучшения трудовой и производственной дисциплины, а также подготовки новых кадров

На место ушедших на фронт пришли в депо их жены, сестры, сыновья и подростки. Оставшиеся кадры стали наставниками и воспитателями молодежи. Ускоренными темпами были подготовлены осмотрщики вагонов, поездные вагонные мастера, слесари, регенераторщики, электросварщики. Вскоре женщины составляли 40-45 процентов всего штата депо.



А.С. Попов,
в числе первых ушел
на фронт.



А.А. Абрамова,
старший осмотрщик
вагонов, в числе
первых награждена
знаком "Почетный
железнодорожник".

Особые нагрузки интенсивного движения испытывали работники пункта технического осмотра, в коллективе которого трудились девушки-подростки А.И. Неволина, О.С. Тиунова, М.И. Старкова, В.И. Путина, Х.В. Поносова, Е.А. Новикова, Ф.В. Колчанова, З.М. Панина, В.И. Тиунова, А.И. Высотина, А.А. Абрамова.

Они работали осмотрщиками-пролазчиками, регенераторщиками, слесарями-автоматчиками. В мороз и в метель выполняли тяжелую мужскую работу - меняли буксы, рессоры, винтовую упряжь, надрессорные балки.

Порой не хватало сил поднять эти запчасти. Но обстановка не позволяла жаловаться на бессилие.

Они знали только одно, что от них зависит своевременное, ускоренное проследование поездов с военными грузами на фронт и обеспечение безопасности движения. Как и многие другие, не знали отдыха, отпусков, без выходных дней трудились более половины суток. После своей рабочей смены приходилось выполнять еще и дополнительное задание на оборудовании вагонов под воинские перевозки или предстояла командировка на другие станции для обработки брошенных составов. Проверяли автотормоза, меняли валики, тягу и выполняли другие сложные работы.

Среди поездных вагонных мастеров не малый вклад внес Миклин С.Ф.

По почину свердловских, пермских вагонников на дороге развернулось движение за укрупненный ремонт неисправных вагонов на ПТО без отцепки вагонов от поездов и без подачи их в депо. Инициатором и вожак в выполнении этой важной работы в Верещагино была бригада А.А. Абрамовой, которая

длительное время работала старшим осмотрщиком вагонов и в числе первых на дороге была награждена знаком "Почетный железнодорожник".

Тяжелый труд достался девушкам и подросткам в ремонтных цехах. Они трудились слесарями, электросварщиками, токарями, регенераторщиками, проявляя исключительную организованность и дисциплинированность в работе.

На ремонте вагонов в депо трудились в основном группы учащихся железнодорожного училища. Хотя это были 14-15-летние юноши, на их долю выпала задача - выполнять план за взрослых

Стремясь работать по фронтовому, рабочие депо стали резко повышать норму выработки, на 250-300 процентов перевыполняли нормы токари Деменев Ф.В., Каменских И. А., электросварщики Гущина А.Н., Игольница С., слесари Звездина В.Ф., Колчанова О.А., на малярных работах Плотникова Р.С. и ряд других.

Фронтвики, грудью защитившие в ожесточенных кровопролитных боях на полях сражений Родину, внесли свой достойный вклад и на трудовом фронте по обеспечению успешной работы железнодорожного транспорта после войны. Среди них А.В. Старков, П.И. Коробейников, П.З. Федосеев, М.Т. Зверев и многие другие.

Более 130 человек вагонного депо были награждены медалью "За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 годы". В целом коллектив депо успешно справлялся с поставленными задачами. Он считался в числе лучших по дороге и неоднократно награждался знаменем Пермской железной дороги.

По итогам работы за первый квартал 1944 года коллективу было присуждено Красное Знамя НКПС и ЦК профсоюза железнодорожников. Начальником в те годы был Николай Герасимович Мелехин.

Все задания, которые возлагались на коллектив,

выполнялись всегда с высокой производительностью, но условия труда оставались тяжелыми.

Рабочие депо настоятельно ставили вопрос о необходимости строительства новых цехов в депо. Эти предложения были поддержаны партийной организацией и Верещагинским райкомом партии.

В июне 1943 года на партийно-хозяйственном активе железнодорожников Пермской железной дороги при обкоме был поставлен вопрос о необходимости строительства вагонного депо в Верещагино.

Руководству дороги было предложено незамедлительно решить этот вопрос. В короткий срок была подготовлена проектно-сметная документация и уже с весны 1944 года приступили к строительству. Не легко было вести строительство депо. Преобладал ручной труд, не хватало кадров-строителей. Поэтому каждый рабочий депо считал своим долгом принять личное участие в стройке. Рабочие копали траншеи под фундаменты стен, разгружали вагоны со строительными материалами, делали подъездные пути. Немало трудилось здесь членов семей вагонников. Все это делалось в скудные часы свободного времени.

В общей сложности коллективом депо отработано на стройке около 4000 человеко-дней. И стройка быстро продвигалась. За полтора года строительные работы в основном были закончены. Но еще в ноябре 1945 года не был подведен водопровод, из-за чего нельзя было пускать котельную. Тогда рабочие депо сами вручную копали траншею. Работали днем и ночью, разводя костры для освещения места работ. До заморозков водопровод был проведен и котельная пущена в ход.

В этом же месяце была проведена большая работа по перестановке оборудования из старых помещений в новые.

В начале декабря 1945 года новое депо вступило в строй действующих по дороге.

Забота по улучшению материальных и бытовых условий

коллектива депо была в центре внимания партийной и профсоюзной организаций. Чтобы улучшить снабжение коллектива продуктами питания, было организовано подсобное хозяйство на площади 30 гектаров, из них 10 были обращены в пахотные земли, где садили картофель и овощи, сеяли зерновые. Была свиноферма. Все это в определенной степени помогало увеличить ресурсы продуктов питания для столовой депо.

Создали мастерскую, в которой ремонтировали обувь и спецодежду, что значительно позволило сократить потребности в новой, так нужной для фронта, спецодежде.

В гигантском трудовом подвиге железнодорожников в годы войны труженики депо внесли свой достойный вклад в победу и с честью выполнили все задания государства.

Свято чтится память о тех, кто не вернулся с полей сражения. Их имена навечно занесены на памятнике, воздвигнутом на территории депо: Балуев Е.Ф., Вишневицких В.А., Игольницын И.И., Князев Д.В., Лисовских Л.Г., Мосягин П. Д., Садовников Е.Г, Солин П.С., Силаев Е.В., Сальников Д.Е., Тунев Т.Ф., Черемных И.И., Черепков Д.Ф., Чертков И.И., Пигалев П., Ширяев А.В., Ярославцев П.П., Кондрашев И.Ф., Чазов Н., Балуев Ф.И., Калинин Д.К., Катаев Д.С., Носков М.Г., Носков А.И., Поносов А.И., Шмаков А.И.

В послевоенный период перед вагонным хозяйством была поставлена задача - в кратчайшие сроки привести в исправное состояние поврежденные и изношенные вагоны во время войны. Обеспечить исправными вагонами резко возрастающие перевозки народнохозяйственных грузов. Для быстрейшего их восстановления была введена система периодического ремонта не по сроку, а по состоянию, которая просуществовала до 1950 года. Еще шире был распространен укрупненный ремонт вагонов на пунктах технического осмотра без отцепки от поездов. В связи с увеличением скоростей движения, веса и количества поездов напряженность потока грузов возросла в два раза, а погрузка

на 57 процентов. В 1946 году начато строительство 4-х осных вагонов.

Все это требовало усиления технической мощи всех подразделений. Материальная база депо уже не удовлетворяла условиям увеличивающейся нагрузки работы. В депо слишком низка была техническая оснащенность. Большею частью на тяжелых работах преобладал ручной труд.

Техническим перевооружением занялся молодой инженер В.Н. Безумов, пришедший в депо в марте 1947 года и проработавший в коллективе более 30 лет. Уже в первые годы его работы были сконструированы и под его руководством изготовлены пневматические домкраты из 14 тормозных цилиндров, пескоструйный аппарат для очистки поясов тележек. Коллектив депо устойчиво работал по выполнению планов ремонта вагонов и задания по перевозкам грузов мирного строительства.

В 1949 году смены пункта технического осмотра активно включились в движение пятисотников. Стали обрабатывать поезд за 15-20 минут вместо 40 минут.

К 1950 году парк вагонов был восстановлен, и в 1954 году были введены новые сроки ремонта вагонов - капитального ремонта через 10 лет, средний - через 5 лет, введен годовой ремонт.

В пятидесятые годы большая группа передовых работников за безупречный труд на железнодорожном транспорте была награждена правительственными наградами. Орденом Ленина награждены В.Ф. Половников, С.Я. Белев, И.К. Старков, М.Н. Синцов, С.П. Косков, В.М. Тиунов, А.М. Кононов, Б.И. Хренов. Орденом Трудового Красного Знамени - Н.Г. Мелехин, И.П. Бушуев, А.С. Горбунов,



Б.И. Хренов,
награжден Орденом
Ленина.

М.Ф. Мокрушин, А.Я.Петров. Медалью "За трудовую доблесть" награждены 12 человек. Из них М.Ф. Шатров, Я.С. Костылев, Л.В. Колчанова, П.П. Холкин, Е.А. Новикова. Медалью "За трудовое отличие" - И. В. Широглазов, И.А. Ермаков, Н.Н. Кузнецов, М.И. Колпациков, Г.А. Ермаков, П.И. Коробейников, Г.Д. Хренов, Е.П. Колчанов, В.Т. Леушин, П.Г. Русских, К.М. Силкин, В.Н.Безумов, П.Е. Шишкин, Н.Д. Шутов.

С отличными показателями в работе в этом десятилетии трудились работники пункта технического осмотра, смены старших осмотровиков вагонов И.В Широглазова, И.А. Ермакова в каждое дежурство обрабатывали поезда строго по графику скоростным методом.

В ремонтных цехах досрочно выполняли годовые планы по капитальному, среднему и годовому ремонту вагонов с высокой производительностью труда. Среди них мастер Деменев Е.В., столяр Коротких П.П., кузнец Мышьянов П.Н. и многие другие.

Материальная база депо в целом не соответствовала условиям увеличивающейся нагрузки по выполнению программы ремонта и осмотра вагонов.

За эти годы проведена реконструкция и строительство производственных помещений предприятия. Построено новое типовое здание концепропиточной с совершенной технологией обработки подбивочных материалов. На парковых путях станции проведен маслопровод. Все это облегчило и ускорило обработку буксового узла вагонов.

В новое помещение была переведена компрессорная станция, затем построен просторный столярный цех, кальцезаливочное отделение. Построены новые здания пункта технического осмотра с бытовыми помещениями, душевых при ремонтных цехах. Капитально отремонтировано здание столовой.

Но одних вновь построенных и реконструированных зданий для высокопроизводительного труда было недостаточно. Во многих производственных процессах



В.Н. Безумов,
инженер - автор многих
разработок по
механизации
производства.

преобладал ручной труд. Техническим перевооружением занялся инженер В.Н. Безумов. Под его руководством были изготовлены подъемники для голов автосцепок и фрикционных аппаратов, в результате стал работать один человек вместо трех.

Одной из важных новинок стала мойка колесных пар, изготовленная впервые на сети дорог. Эта мойка ликвидировала тяжелый и небезопасный труд мойщиц колесных пар. В конце 50-х годов В.Н. Безумов сделал сложные расчеты для мостового крана, который после коренной реконструкции установлен в сборочном цехе. Большая заслуга В.Н. Безумова состоит в полной ликвидации ручного труда на транспортировке колесных пар. В этих целях была изготовлена эстакада с подачей колесных пар на текущий ремонт, изготовлен козловой кран в колесном парке, установлены тельферы в колесном цехе. В последующее время под руководством В.Н. Безумова рационализаторами производства и бригадой оборудования изготовлен пресс для правки хвостовиков автосцепки с подогревом в электропечи и дорогостоящие автосцепки перестали сдаваться в металлолом, а снова продолжали ставиться на вагоны.

Кроме того, были приобретены и установлены в эти годы токарно-винторезный, болторезный, вертикально-сверлильный универсальный деревообрабатывающий, строгально-фуговой станки. Установлен электросварочный трансформатор в автосцепке.

Коллектив предприятия устойчиво работал по выполнению планов ремонта вагонов и обеспечивал хорошую эксплуатационную работу.

В эти годы решались и социальные вопросы. Силами коллектива были построены два двухквартирных дома,

создан кооператив индивидуального жилищного строительства, где построены восемь двухквартирных домов.

Начальниками вагонного депо Верещагино были:

1958-1961 годы - Александр Семенович Горбунов.

1961-1962 годы - Георгий Александрович Варанкин.

1963-1964 годы - Станислав Антонович Мороз.

В период с 1965 года по 1975 год выпуск вагонов возрос на 40 процентов. Продолжалась работа по механизации трудоемких процессов и дальнейшему развитию предприятия. Так в 1966-1967 годах было расширено помещение душевой при ремонтных цехах, построен здравпункт с лечебными кабинетами, новое административное здание и помещение кладовой, механизирована прачечная.

По инициативе начальника депо К.С. Милюкова и инженера В.Н. Безумова была проведена коренная реконструкция ремонтных цехов, введены технологии ремонта вагонов по примеру депо Московка Западно-Сибирской железной дороги, что привело к глубоким переменам в условиях труда.

Для ремонта тележек был создан отдельный цех с моечной машиной и поточной линией для их ремонта. Приближен цех заливки подшипников, где также была установлена поточная линия для ремонта и заливки подшипников с электропечами для выплавки баббита из старых корпусов, подогрева их перед заливкой и для заливки. Сделаны поточные линии в колесном цехе, установлены стационарные ставлюги, вместо 5-тонного мостового крана поставлен 10-тонный. Здание сборочного цеха было удлинено с обеих сторон, что позволило увеличить количество стоек на две



С.А. Мороз,
начальник депо
с 1963 года.

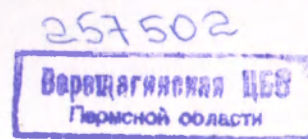


Четвертый справа К.С. Милюков.

единицы и дополнительно разместить подсобные цеха. На втором этаже сборочного цеха был размещен автоконтрольный пункт. Внутри сборочного цеха деревянный половой настил был заменен бетонным полом. Электрическое освещение переведено на лампы дневного света.

В эти годы начальниками депо были с 1964 года - К.С. Милюков, с 1968 года - В.Н. Безумов, с 1969 года - И.А. Утробин, главным инженером В.И. Ермаков. Заместителем начальника депо Е.М. Семенов.

В год 50-летия Октября в коллективе депо было развернуто соревнование по достойной встрече юбилея. Коллектив из месяца в месяц успешно выполнял план ремонта вагонов, добивался высоких качественных показателей и образцовой эксплуатационной работы. Именно в этот год к юбилею Октября были закончены работы по переходу на новую технологию ремонта вагонов по примеру депо Московка. В этой большой работе участвовал весь



коллектив депо путем субботников, где выходили до 100 человек одновременно.

Во внедрении новой технологии ремонта вагонов и их узлов высокую инициативу и смекалку проявляли старший электромонтер А.Г. Никонов, электромонтер Л.Я. Пономарев, слесари П.И. Романов, П.М. Морозов, Г.Л. Романов, токари П.П. Мокрушин, С.И. Нохрин, электросварщик Г.Г. Неволин, механик П.З. Федосеев, кузнец Ф.П. Сединин.

За ударный труд в честь 50-летия Октября коллективу депо было присуждено и вручено переходящее Красное Знамя на вечное хранение.

Техническое переоснащение цехов и перестройка технологии на ремонте позволили дальше увеличивать выпуск вагонов из ремонта и повышать качество ремонтных работ. К концу 60-х годов на железных дорогах страны скопилось большое количество вагонов с поврежденными

кузовами. В июле 1969 года специальным приказом МПС было дано задание в кратчайший срок привести вагоны в исправное состояние. Коллективу депо нужно было ежемесячно ремонтировать по 80-100 вагонов. Было объявлено соревнование за перевыполнение заданий на ремонте поврежденных вагонов. В результате с конца 1969 года по 1975 год восстановлено "тяжелых" вагонов более 6000 единиц. Ежемесячно задания перевыполнялись на 20-30 вагонов. Первенство в соревновании удерживали бригады И.И. Плотникова и



А.Г. Никонов, рационализатор во внедрении новых технологических процессов. Награжден орденом Знак Почета.



П.З. Федосеев, активный рационализатор во внедрении новых технологических процессов.



Слева направо: Е.М. Семенов - зам. начальника депо; И.С. Селезнев - приемщик вагонов; И.А. Утробин - начальник депо; В.И. Ермаков - главный инженер; Ф.И. Шаламов - мастер; А.А. Шардаков - ст. мастер; В.Н. Жуйков - приемщик вагонов.

Ю.А. Ваганова.

Возникла необходимость в подготовке кадров по профессиям электросварщиков, котельщиков. Из числа лучших производственников были скомплектованы комплексные бригады. Первую возглавил кавалер ордена Красного Знамени И.И. Плотников. Кадровые работники, слесари И.М. Тютиков, трудовая деятельность в депо 35 лет, В.Ф. Трифонов с 30-летним трудовым стажем на железнодорожном транспорте, переобучились на электросварщиков. Всего было создано четыре комплексные бригады, коллективы которых трудились с полной отдачей сил, перевыполняли сменные задания с качественным ремонтом вагонов. За достижения и долголетний труд В.Ф. Трифонов награжден орденом Трудового Красного Знамени, И.М. Тютиков отличительными знаками в соревновании и



Комплексная бригада. Слево направо: И.Н. Беляев - клепальщик;
А.Г. Лисовских - электросварщик; И.И. Плотников - бригадир;
И.М. Тютиков - электросварщик.

медалью "Ветеран труда". Орденом Трудовой славы III степени в тот период был награжден клепальщик И.Н.Беляев. Самоотверженно с 60-х годов трудились столяры А.А.Боталов, П.Г. Мельников.

В сменах пункта технического осмотра развернулось действенное соревнование за повышение уровня безопасности движения и укрепления трудовой дисциплины.

Активизировалась работа общественных инспекторов. Каждую декаду на собраниях смен подводились итоги работы. В результате за четвертый квартал 1972 года количество браков снизилось вдвое в сравнении с третьим кварталом. Полностью были изжиты нарушения трудовой дисциплины и общественного порядка в сменах старших осмотрщиков вагонов Н.И. Кокова и Г.Е. Беляева.

В работе с коллективом руководство и общественные



В.Ф. Трифонов,
электросварщик,
награжден орденом
Трудового Красного
Знамени.

организации большое внимание уделяли вопросам укрепления трудовой и производственной дисциплины. В 1974 году был объявлен смотр на дороге. Все цеха включились в этот смотр. Была организована широкая гласность хода соревнования через стенную печать и устную агитацию. Уже на первом этапе смотра с мая по август были достигнуты хорошие результаты. Ведущие цеха нарушений не имели. Коллективу депо было присуждено первое место по отделению и дороге. Укрепление дисциплины способствовало успешному выполнению планов на ремонте вагонов и хорошей эксплуатационной работе.

По результатам работы восьмой и девятой пятилеток за достигнутые успехи в труде награждены орденами Трудового Красного Знамени В.Ф. Трифонов, Трудовой Славы III степени И.Н. Беляев, Знак Почета - В.П. Шаврин, медалью "За трудовое отличие" - О.С. Тиунова. Знаком "Ударник девятой пятилетки" награждены 11 человек, знаком "Победитель соцсоревнования" - 18 человек.

Существенные перемены произошли на пункте технического осмотра еще в 1962 году, где с вводом электротяги стали пропускать на проход грузовые поезда по станции Верещагино, сократились стоянки под техническим осмотром. Вместе с тем для определенной группы четных поездов был установлен полный осмотр, с целью пропуска их через Пермь без технического обслуживания. Технологический процесс обработки поездов постоянно совершенствовался. Большим техническим новшеством явился ПОНАБ - прибор автоматического обнаружения греющихся букс. Первые два прибора были установлены перед станцией Верещагино в 1966 году Позднее на участке

установлено 13 приборов ПОНАБ, которые находились перед станциями Григорьевская, Менделеево, Бородулино, Кабалуд. Эти приборы намного повысили безопасность движения поездов и облегчили работу осмотрщиков вагонов.

Опираясь на лучшие достижения в организации обслуживания вагонов в поездах, осмотрщики вагонов А.Н. Обухов, В.П. Шаврин, И.А. Южаков, В.Ф. Вахрин, В.И. Кривошеков, Ю.А. Плотников, Г.Г. Беркутов, Н.М. Волегов, С.Ф. Тиунов в совершенстве владели своей профессией и добивались безотцепочного проследования вагонов. Они достойно носили звание "Осмотрщик-ремонтник вагонов 1 класса".

В следующем десятилетии руководство депо с участием общественных организаций продолжало работать над улучшением качества ремонта вагонов, выполнением плановых показателей, обеспечением пропуска поездов через пункт технического обслуживания, над развитием предприятия, решением социальных вопросов и улучшением условий труда.

В 1979 году под непосредственным руководством главного механика депо Г.И. Борозны, главного инженера В.И. Ермакова была переконструирована котельная с постройкой мазутохранилища. Паровые котлы переведены на жидкое топливо, что позволило полностью обеспечить потребности в отоплении производственных цехов, а также обеспечение паром технологических процессов при ремонте вагонов и их узлов. Изменились условия труда машинистов котельной. Для стирки спецодежды в химчистке была установлена машина. В 1981 году построен гараж для пяти автомашин. В



Т.И. Борозна, активный рационализатор по разработке и внедрению технологических процессов.



Открытие столовой.

1980 году сдана в эксплуатацию столовая на 110 посадочных мест с широкой механизацией труда, установлены холодильные камеры, оборудованы душевые. Рабочие депо получили возможность иметь широкий выбор с хорошим качеством приготовляемых блюд

Выстроено новое здание на пункте технического обслуживания станции Чепца.

В целях технической оснащенности приобретены и установлены колесно-токарный, вертикально-фрезерный станки, пневматический молот, паровой котел. Обновлено сварочное оборудование в ремонтных цехах.

В десятой и одиннадцатой пятилетках коллектив депо устойчиво выполнял производственные задания. За достойный трудовой вклад награждены Орденом Трудовой Славы III степени электрогазосварщики Ю.И. Беляев, А.В. Тиунов, Орденом Знак Почета - старший электромонтер А.Г. Никонов, медалью "За трудовую доблесть" - слесарь О.А. Колчанова. Знаком Ударник десятой и одиннадцатой пятилеток - 31 человек, значком "Победитель социалистического соревнования" - 16 человек.

В 1985-1995 годах коллектив по производственным показателям работал стабильно. План всех видов ремонта выполнялся ежегодно от 100,9 % до 101,6 %. Дополнительно к плану ремонтировали от 10 до 15 вагонов. Оказывались платные услуги населению, выпускались товары народного потребления. Каждый год перевыполнялась прибыль предприятия.

Большой вклад в выполнение производственной программы вносили коллективы ремонтных цехов под руководством заместителя начальника депо Е.М. Семенова, старшего мастера Ю.М. Гилева, сменные мастера сборочного цеха В.Н. Звездин, Г.П. Тарасов, бригадир А.В. Плотников, бригадир деревообделочного цеха Ю.А. Плотников. Коллектив пункта опробования тормозов (старший мастер С.И. Селезнев) обеспечил выполнение пропуска вагонов, своевременное проследование поездов по гарантийному участку.

В год 60-летия со дня образования депо в 1993 году за производительный труд, выполнение качественных показателей был отмечен коллектив смены старшего осмотрщика вагонов В.В. Окулова.

Для улучшения условий труда в депо для коллектива цеха оборудования и электроцеха сдано в эксплуатацию здание с монтажом необходимого технологического оборудования, в связи с реконструкцией механического цеха в пристроенном к гаражу помещении установлено станочное оборудование и грузоподъемные механизмы

В этом же году был пущен в эксплуатацию новый роликовый цех, где в последующие годы освоена технология по полной ревизии роликовых букс колесных пар. Мастером данного цеха со



В.В. Окулов,
старший осмотрщик
вагонов.



Колесно-роликовый цех.

дня пуска до 1996 года работал техник В.И. Тунев.

В результате участия в экономическом соревновании коллектив неоднократно выходил победителем в отделенческом и дорожном соревновании. А в 1 квартале 1994 года было присуждено призовое место в отраслевом соревновании.

В 1989 году в управлении дороги подтвердили звание "Осмотрщик-ремонтник 1 класса" десять человек, из них В.С. Сальников, Г.Е. Беляев, Ю.А. Плотников, А.Н. Крысов, В.И. Чугайнов, В.В. Наговицин и другие.

В 1986 году за безупречный многолетний труд награждены правительственными наградами:



А.Н. Крысов,
ветеран, ранее
осмотрщик-ремонтник
I класса.

Орденом Славы III степени бригадир В.М. Пьянков, Орденом Знак Почета - заместитель начальника депо Е.М. Семенов, медалью "За трудовую доблесть" - оператор М.Е. Селезнева, осмотрщик вагонов И.А. Южаков.

В течение десяти лет награждены медалью "Ветеран труда" 114 работников депо и пенсионеров.

В период с 1982 по 1987 год начальником депо был Александр Андреевич Соломенников.

С 1987 по 1993 год - Александр Вячеславович Чуркин.

В 1995 году звания по Свердловской железной дороге получили: "Лучший инженерно-технический работник" - главный инженер депо В.И. Ермаков, "Лучший мастер" - сменный мастер сборочного цеха В.Н. Звездин.

Под постоянным контролем за указанный период находилось выполнение программ социального развития. Достроены и пущены в эксплуатацию 4-х квартирные дома, из них 4 в Верецагино, три на станции Чепца.

До реорганизации депо в течение двух лет коллектив успешно справлялся с задачами по выполнению основных экономических показателей. Так дополнительно к плану в 1995 году отремонтировано 116 вагонов, в 1996 году - 64. Выполнялось задание по выпуску товаров народного потребления. В 1996 году в сравнении с 1995 годом возросла заработная плата.

Весомый вклад в выполнение производственной программы внесли ремонтные цеха. Из них коллектив



А.И. Соломенников,
начальник депо
с 1982 года.



А.В. Чуркин,
начальник депо
в период
с 1987 по 1993 гг.

роликового цеха, который возглавлял А.Г. Шаврин, перевыполнил план ремонта колесных пар с полным освидетельствованием, обеспечил качество работ на ремонте.

Большое внимание уделялось на эксплуатацию, где этими вопросами занимались заместитель начальника депо Ю.Ф. Попов, мастер пункта технического осмотра С.И. Селезнев. В результате в период конкурса "Внимание - буква" и смотра по выявлению неисправностей при осмотре вагонов выявлено большое количество неисправностей, угрожающих безопасности движения. Были отмечены осмотрщики-ремонтники вагонов Н.П. Русских, С.И. Федотов, Г.Е. Деменев, К.Л. Шурыгин и многие другие.

Для создания условий в обеспечении безопасности движения в 1995-1996 годах смонтированы на постах безопасности ДИСКи по предварительному обнаружению неисправностей колесных пар, буксовых узлов, волочение деталей, в результате чего повысилось качество осмотра и пропуска подвижного состава по гарантийному участку Верецагино-Менделеево, Верецагино-Чепца.

В ремонтных цехах с особой отдачей в 1995 году трудились слесари А.П. Балужева, Г.Л. Ситников, электрогазосварщик А.И. Никонов, Почетные железнодорожники бригадир деревообделочного цеха Ю.А. Плотников, электрогазосварщики Ю.И. Беляев, А.В. Тиунов.

В 1997 году депо было реорганизовано и присоединено к вагонному депо Пермь-Сортировочная.

ВETERАНЫ ВОЙНЫ И ТРУДА

Семь десятилетий для истории срок короткий, а для человека нет. В этот период вмещается вся сознательная жизнь ветеранов депо.

В течение 70 лет из коллектива ежегодно уходили на заслуженный отдых работники, которые отдали свой труд, силы и здоровье производству на железнодорожном транспорте. Здесь они ремонтировали вагоны и их узлы, осматривали поезда, строили и ремонтировали здания, управляли производством.

Документы свидетельствуют, что первые три десятилетия после войны в основном трудились участники Великой Отечественной войны и труженики тыла. В настоящее время ветеранская организация насчитывает 133 человека, из них десять человек участников Великой Отечественной войны и 39 человек участников трудового фронта.

После окончания войны и демобилизации пришли на железнодорожный транспорт и в депо, где проработали до выхода на заслуженный отдых участники войны М.Н. Орлов, Г.Г. Беркутов, А.Д. Федосеева, А.В. Старков, С. В. Колосов, В.Ф. Вахрин, В.Н. Лыков, М.И. Воробьев, В.Н. Жуйков, А.И. Мелентьев. Все они имеют боевые награды.

Из числа тружеников тыла всю свою трудовую деятельность посвятили



М.Н. Орлов,
участник Великой
Отечественной войны.



С.В. Колосов,
участник Великой
Отечественной войны.



В. Н. Лыков,
участник Великой
Отечественной войны.

коллективу К.Е. Чазова, Н.И. Мальцев, Е.И. Кусков, Т.М. Балуева. Образцы труда показывали также труженики тыла А.В. Гулин, М.Е. Малыгина, Е.М. Поносов, А.Н. Крысов, М.И. Силкин, И.Н. Беляев, А.А. Боталов, Д.К. Бочкарева, З.С. Красноперова, А.К. Тюрина, Е.П. Макарова, А.М. Шаламова, П.М. Тетенев, П.С. Черемных, которые в коллектив депо пришли в 50 годах.

До войны и в грозные годы войны начали работать подростками Ф.В. Колчанова, В.И. Тиунова, Д.З. Сказецких, Е.Ф. Родина, Р.С. Плотникова, Х.В. Поносова, З.М. Панина, О.С. Тиунова, Ф.И. Шаламов, А.Н. Обухов, Е.Н. Дубровских. Первые впечатления от их юности: у всех остались разруха, смерть родных и близких. Фронтовые дороги.

За долгие годы работы в коллективе все они постоянно делились с молодыми рабочими своим богатым производственным опытом, прививая им чувство ответственности за порученное дело, трудолюбие и настойчивость.

В 1955 году закончили Молотовский, ныне Пермский техникум железнодорожного транспорта А.Е. Политова, Ф.Б. Малых, И.И. Звонарева.

Согласно направлений они разъехались по разным депо вагонного хозяйства.

Франциска Борисовна в ВЧД-Егоршино, где работала бригадиром, приемщиком по тормозам, инженером по рационализации, а затем инженером по охране труда. В 1966 году уже с определенным опытом работы



Ф.Б. Малых,
ветеран труда.

переводом перешла работать в ВЧД-Верещагино. Была назначена бригадиром по автосцепке, затем до выхода на заслуженный отдых трудилась инженером по охране труда. Ее длительный труд в указанной должности был направлен на выполнение комплексных мер по обеспечению личной безопасности каждого работника, улучшение условий труда, что требовало немало усилий, знаний и ответственности.



А.Е. Политова,
ветеран труда.

Анфиса Егоровна после двух лет работы в вагонном депо города Магнитогорска с 1957 года трудилась в коллективе ВЧД-Верещагино три года осмотрщиком вагонов, более двенадцати лет в одном из самых ответственных производственных участков вагонного хозяйства - в колесном цехе дефектоскопистом, бригадиром, техником по учету колесных пар. Измерительные приборы (дефектоскопы) были несовершенными и в небольшом количестве. Все это требовало большой ответственности, бдительности. Не было отработанной системы по обмывке колесных пар, приходилось перекачивать и производить очистку вручную.



И.И. Звонарева,
ветеран труда.

С 1972 года была назначена нормировщиком, где проявила себя умелым организатором. Постоянно вела разработку и внедрение технически обоснованных норм, участвовала в разработке положений о премировании. Работала над выявлением и устранением потерь рабочего времени. На всех участках работы вносила большой вклад в производство.

Инесса Ивановна, отработав два года в вагонном депо Гора Благодатская



Т.М. Балужева,
ветеран труда.

бригадиром, была принята переводом на пункт технического осмотра ВЧД-Верещагино осмотрщиком-пролазчиком в смену Н.Г. Мелехина. При интенсивном движении, а в тот период поезда проходили по станции каждые пять минут, нужно было выполнять тяжелый физический труд, проявлять бдительность и осторожность и выполнить главную задачу - обеспечить безопасность движения. В течение семи лет в любую погоду под открытым небом она справлялась со своими нелегкими обязанностями. Далее до выхода на заслуженный отдых работала оператором по учету вагонов, инженером технического отдела.

Более 35 лет посвятила коллективу Т.М. Балужева, работала на ответственной должности бухгалтером, гл. бухгалтером. Была всегда требовательна к себе и исполнителям, с уважением относилась к коллегам по работе.

Многие ветераны заслуженно носят звание "Почетный железнодорожник". Алексей Никифорович Обухов 43 года трудовой деятельности посвятил коллективу депо, всегда

был одним из лучших осмтрщиков вагонов. Геннадий Ефимович Беляев более 20 лет был бессменным руководителем смены пункта технического осмотра. Юрий Авдеевич Плотников в основном трудился осмтрщиком вагонов. Все они обеспечивали качественный осмотр и ремонт вагонов, безопасное проследование поездов по гарантийному участку

Многолетний, безупречный, хлопотливый труд Евгения Михайловича Семенова стал примером для работающих рядом с ним. Он многим дал путевку в трудовую жизнь, так как сам после окончания железнодорожного училища работал слесарем, осмтрщиком вагонов. Постоянно стремился к совершенствованию профессионализма, повышению квалификации.

В свое время с отличием закончил школу рабочей молодежи, Пермский техникум железнодорожного транспорта. Затем работал бригадиром, мастером, приемщиком вагонов. На посту заместителя начальника депо по ремонту вагонов более 20 лет Евгений Михайлович умело и грамотно направлял коллектив на выполнение производственной программы. К каждому работнику депо находил индивидуальный подход, знал его нужды и запросы.

Гурьян Ларионович Романов после окончания железнодорожного училища в 1949 году начал работать в Чусовском вагонном депо, с 1950 года по 1991 год трудился в коллективе. За весь период трудовой деятельности имеет 131 поощрение за успехи в труде, содействие по внедрению рацпредложений. Это с его непосредственным участием монтировались и устанавливались мостовые краны и другие грузоподъемные механизмы.

Кавалеры Ордена Славы III степени Анатолий Васильевич Тиунов, Юрий Иванович Беляев в период более 30 лет работы электрогазосварщиками постоянно обеспечивали выполнение производственных заданий с высоким качеством работ.



Слева направо: А.И. Никонов - электросварщик; А.В. Плотников - бригадир; В.Н. Звездин - мастер сборочного цеха.



Здание ПТО ст. Верецагино.



Участники ВОВ
Слева направо: А.Д. Федосеева, М.М. Воробьев, А.В. Старков,
Г.Г. Беркутов, В.Ф. Вахрин, В.Н. Жуйков.



Ветераны депо, награжденные знаком "Почетный железнодорожник",
Г.Е. Беляев, Г.Л. Романов, А.Н. Обухов, Ю.И. Беляев, Е.М. Семенов,
В.Н. Жуйков



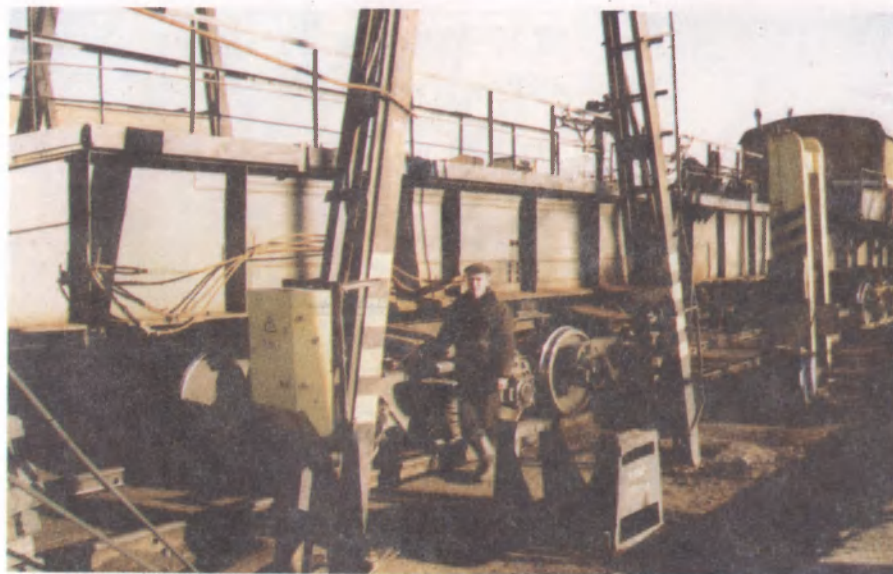
Ветераны труда.



Ветераны труда.



Р.Н. Колчанова, распределитель работ.



В.С. Брагин, слесарь.



А.П. Балужева, слесарь роликового отделения.



*Слесари роликового цеха:
М.М. Дудина, С.Н. Бизяева, Г.В. Носкова, А.А. Сергеева.*



Работники цеха неразрушающего контроля:
А.А. Мелехин, С.А. Понаморева.



Дефектоскописты:
А.С. Ефремов, П.С. Корякин.



Работники цеха неразрушающего контроля:
П.С. Корякин, А.В. Штенцов, Л.А. Сальников.



Слесари:
В.И. Глухих, С.В. Туунов, мастер А.В. Вьюгов.



Кузнечно-тракторное отделение механического цеха.



*Токарное отделение цеха оборудования.
Б.Г. Мошев, токарь.*



П.С. Черноусов, электросварщик.



В.К. Гилев, слесарь-ремонтник.



Коллектив автоконтрольного цеха.



Г.П. Тарасов, старший приемщик вагонов.



Коллектив ремонтно-строительного цеха.



Н.П. Мизев, приемщик вагонов.



*Л.П. Корякина, инженер по труду.
И.В. Михалева, распределитель работ.*



М.В. Русски, дефектоскопист.



Второй слева В.П. Русских, слесарь.



*В.М. Пьянков, бригадир.
А.В. Пьянков, бригадир.*



С.В. Егоров, мастер механического цеха.



Ю.Ф. Попов, заместитель начальника депо, ранее инженер по обучению.



*Ю.В. Рубцов, бригадир колесно-роликового цеха.
С.В. Рубцов, слесарь сборочного цеха.*



*Слева направо. Мастера: А.В. Вьюгов, А.А. Сальников, И.И. Мешакшин,
С.В. Егоров, А.П. Коробков, А.Г. Макаров.
А.Г. Шаврин, старший мастер.
А.В. Тиунов, главный механик.*



*С.Ф. Тунёв, начальник
депо с 1993 года.*



*В.И. Пугин, главный
инженер.*



М.Е. Селезнева,
ветеран, награждена в 1986 г.
медалью "За трудовую
доблесть".

Из числа ветеранов труда, более тридцати человек, в трудовой книжке которых одна запись о работе в коллективе или других депо вагонного хозяйства. Выработав свой пенсионный стаж, ушли на заслуженный отдых.

М.Е. Селезнева после окончания школы через специальные курсы приобрела специальность машинистки. В 1954 году поступила в депо секретарем. Заочно окончила Пермский техникум по специальности бухгалтерский учет. Работала бухгалтером, затем перешла работать на пункт технического осмотра оператором. Здесь же оператором трудилась З.М. Панина, ее стаж начался в грозном 1942 году. В юные годы работала осмотрщиком-пролазчиком, а позднее - оператором. Работа была связана с дневными и ночными сменами, требовала большого умственного напряжения, смекалки. От чего зависит и работа осмотрщиков вагонов и их безопасность труда. М.Е. Селезнева награждена медалью "За трудовую доблесть". Обе получили медаль "Ветеран труда".

В 1945 году 15-летней девушкой пришла на производство Т.А. Швецова и более сорока лет выполняла труд слесаря, кладовщика, счетовода. За этот период на всех участках ее отличительной чертой были трудолюбие, дисциплинированность, в коллективе пользовалась авторитетом и уважением.

По ударному работали осмотрщики-ремонтники вагонов П.С.



З.М. Панина,
ветеран труда.

Черемных, И.А. Южаков, В.Н. Чашихин, Г.П. Гуляев, старший осмотровик вагонов А.Н. Крысов, коллектив смены которого неоднократно занимал призовые места.

Сорок два года проработал К.П. Артемов, долгое время руководил коллективом деревообделочного цеха.

А.П. Артемов, столяр, постоянно давал качественную продукцию, выполнял работы по восстановлению поврежденных вагонов.

После окончания железнодорожного училища в 1960 году пришел работать слесарем по ремонту автотормозов в сборочный цех Ю.Д. Михеев, далее после службы в Армии работал заливщиком сплавов, бригадиром цеха оборудования, осмотровиком вагонов. Наряду с трудовыми обязанностями принимал активное участие в общественной жизни депо. За успехи в труде и многолетний труд награжден медалью "Ветеран труда".

Нелегкий, порой ручной труд выполняли кузнецы Н.И. Мальцев, Г.В. Уткин, М.М. Воробьев, И.Б. Батин. Заготавливали детали на ремонт вагонов и слесарный инструмент.

В военные годы женщины работали наравне с мужчинами, выполняли нелегкий труд на пункте технического осмотра осмотровиками вагонов, в ремонтных цехах на станочном оборудовании. Так В.И. Тиунова работала на двух металлорежущих станках токарем, сверловщиком.

А в послевоенные трудные годы осмотровиком вагонов работала К.Е. Чазова, далее до выхода на заслуженный отдых выполняла труд слесаря - инструментальщика. Там же трудилась участница Великой Отечественной войны А.Д. Федосеева.

Многие женщины-ветераны владели мужскими профессиями, так В.И. Федосеева, Л.К. Захарова работали



Р.С. Плотникова,
ветеран труда.

сверловщиками, А.П. Запевалова - дефектоскопистом, которые два с половиной десятилетия трудились добросовестно, обеспечивали выполнение сменных заданий. Л.Л. Варанкина более 35 лет работала в котельной, выполняла нелегкий труд зольщика.

Достойны высоких похвал за добросовестный труд И.К. Красносельских, Н.А. Урбан, М.Е. Малыгина, которые за период работы в депо проявили себя добросовестными, дисциплинированными работниками.

Работа секретаря в приемной начальника депо скромная, но очень важная. Поступает большое количество документации, нормативных актов, приказов и распоряжений. Весь поток этих документов требует скорейшей обработки, распределения и доведения до исполнителя. Со всеми обязанностями справлялась ветеран труда Г.И. Каткова. Ее деловые качества способствовали организации и порядку, укреплению исполнительской дисциплины от командиров среднего звена, инженерно-технического персонала и других специалистов депо. На протяжении 16 лет в этой должности она умела работать с людьми, с желанием оказывала помощь, кто обращался по тем или иным вопросам. В 1986 году Галина Ивановна ушла на заслуженный отдых.

В современных условиях люди пожилого возраста нуждаются в реальной помощи, которую по возможности получают на предприятии. Работа с ветеранами по облегчению жизни и быта координируется через Совет ветеранов, который был создан в 1987 году и до 2003 года возглавлял ветеран Великой Отечественной войны В.Н. Жуйков. В составе работали Ф.Б. Малых, Т.М. Балуева, В.Ф. Трифонов, И.И. Звонарева, Г.И. Каткова, Г.Е. Беляев, В.И. Ермаков.

Все поручения и дела ветеранской организации они делают на общественных началах с ответственностью и заботой о каждом. Бывают дома у ветеранов. Руководство, профсоюзный комитет берут на себя заботу о старшем

поколении, выполняют социальную программу, касающуюся инвалидов и ветеранов войны и труда.

В жизни ветеранов не всегда бывают трудные дни, есть свой отдых и праздники. В последние годы стало традицией по всем знаменательным датам собирать их всех вместе. На этих собраниях они встречаются друг с другом, узнают о том, что нового в жизни коллектива, дают оценку работы Совета, его председателя. Перед ними всегда выступают руководители депо и профсоюзного комитета. Эти встречи полезны. Ветераны о многом спрашивают и удовлетворяют свои запросы, руководителям лишней раз напоминают о внимании к ветеранам и заботе о них.

Эстафету ответственного и честного отношения к труду, а так же профессионализма у ветеранов приняли те, кто в наши дни трудятся в коллективах производственных цехов депо.

РЕМОНТ ВАГОНОВ - ДЕЛО ОТВЕТСТВЕННОЕ

Пробежав тысячи километров по стальным магистралям, вагоны приходят в депо, а именно в сборочный цех. Здесь производится подъемка, выкатка тележек с колесными парами, съемка деталей и узлов вагонов, которые поступают в тележечный колесно-роликовый, механический и автоконтрольный цеха. После ремонта вновь комплектуются на вагоне в этом же цехе.

В разное время коллективами данного цеха руководили И.С. Селезнев, Е.Ф. Казанцев, В.Ф. Рубцов, Г.П. Тарасов, Н.П. Мизев, Ф.И. Шаламов более сорока лет посвятил предприятию. После окончания железнодорожного училища № 1 в 1944 году работал слесарем, а после службы в Армии -поездным вагонным мастером, осмотрщиком вагонов, бригадиром. С 1972 года до выхода на заслуженный отдых - сменным мастером сборочного цеха Под его умелым руководством смена обеспечивала ритмичную работу и качественный ремонт вагонов. С каждым работником работал индивидуально. За большой трудовой вклад награжден медалью "За трудовое отличие" и "Ветеран труда". За четыре десятка лет многим дал путевки в жизнь, а свою смену передал опытному специалисту бригадиру В.Н. Звездину, который за 30-летний период в коллективе стал профессионалом вагонного хозяйства. Умелая организация труда, продуманная расстановка кадров позволяют обеспечить выполнение производственной программы с качественным ремонтом вагонов.

В другой смене В.В. Юркова, который в настоящее время находится на заслуженном отдыхе, трудится с 1986 года А.В. Плотников, он начал работать слесарем и вот уже более 10 лет бригадиром. Постоянно замещает мастера, в совершенстве владеет организаторскими способностями в

технологии ремонта, оформлении технической и финансовой документации, в вопросах охраны труда, умело работает с коллективом смены.

В целом коллектив сборочного цеха обеспечивает выполнение планов деповского и капитального ремонта вагонов. Высоких результатов в работе добиваются слесари-автоматчики А.А. Неволин, Г.Л. Ситников, А.Б.Аверин. Более 15 лет трудится и выполняет многие операции слесарь О.С. Мошев. Трудную работу качественно выполняет слесарь Д.С. Скачков. С особой внимательностью, добросовестностью выполняет свои обязанности машинист крана У.А. Деменева. Грамотно и профессионально ведут учет вагонов распределители работ Р.Н. Колчанова, в депо работает с 1979 года, Л.Г. Шаврина в коллективе трудится с 1986 года. С большой отдачей в этом цехе работают молодые рабочие электрогазосварщик В.А. Устинов, слесари Е.В. Турпанов и Р.Б. Соколов.

На текущем ремонте вагонов работают слесари: С.И. Федотов, В.С. Брагин, вся трудовая жизнь которых связана с железнодорожным транспортом.

Очень многие не знают, насколько нужна профессия маляра на ремонте вагонов. Здесь должна быть обеспечена грамотность по окраске и нанесению трафаретов на вагон. А если внимательно присмотреться, то мы узнаем дату постройки этого вагона, по нумерации - принадлежность какой дороги, отделения, предприятия. Вес его тары, грузоподъемность и под какой род груза, следующие сроки и виды ремонта. А работа эта трудоемкая и требует большой внимательности. Из числа ветеранов малярами работали Л.Н. Путина, Р.Я. Никонова, А.М. Шаламова, Н.Л. Миронова, Е.Ф. Родина, Р.С. Плотникова. В настоящее время с полной отдачей сил трудится Л.А. Мазунина, Т.Н. Замалдинова, Н.А. Ваганова, Н.Н. Мялицина.

В связи с повышением требований и совершенства технологии ремонта вагонов и их узлов, возникла необ-

ходимость полностью произвести реконструкцию существующих ранее колесного и тележечного цехов. В 1987 году закончены строительные работы в этих зданиях, с оборудованием поточной линии при ремонте колесных пар. В 1990 году пущен в эксплуатацию роликовый цех. В последствии эти цеха реорганизованы и получили название колесно-роликовый, тележечный цеха.

Дефектоскопия вагонных узлов - это метод неразрушающего контроля, выявляющий внутренние дефекты и их структурную неоднородность, и является важнейшим звеном в комплексе работ, связанных с безопасностью движения поездов. С тем, чтобы обеспечить независимый контроль, в 2000 году выделен самостоятельно цех неразрушающего контроля с объединением всех дефектоскопистов в один коллектив и мастером был назначен А.А. Сальников. Установлены электронные приборы для обмера колесных пар МАИК. Существует специальный стенд по ремонту и испытанию триангелей. Применяется виброакустическая установка для контроля буксового узла без его демонтажа.

Повышение квалификации и обучение дефектоскопистов проводится на круглогодичных курсах при дорожно-технической школе.

За период существования цеха обучились этой ответственной профессии молодые рабочие: С.А. Пономарева, А.А. Мелехин, М.В. Русских, А.Г. Шишин и т.д., которые успешно справляются с выполнением поставленных задач. В совершенстве владеют навыками пользования сложной диагностической аппаратурой и в юбилейный год добиваются высоких результатов работы кадровые работники: П.С. Корякин, А.С. Ефремов, А.А. Сергеева, А.В. Штенцов, Т.П. Ичетовкина и С.В. Тиунов. Огромное значение в обеспечении безопасности движения поездов имеют ходовые части грузовых вагонов: колесные пары, буксовый узел и тележки. Одной из ответственных операций в колесно-роликовом цехе является обточка колесных пар, на этой

позиции работают токари: Д.С. Гавшин, В.Е. Казаков, А.И. Овчинников. А также производят слесарные работы по промежуточной и полной ревизии роликовых буксовых узлов и освидетельствование колесных пар слесари: М.М. Дудина, А.П. Балужева, А.В. Белослудцев, П.В. Осотов, В.А. Ветров, Н.Д. Гуляев, С.А. Губанов, А.Б. Носков и другие. Руководят этим коллективом бригадиры: В.М. Чертков, В.М. Пьянков, С.Н. Ванышев, Ю.В. Рубцов и мастер А. Г. Макаров.

В тележечном цехе работает 23 человека, в том числе более 80 процентов это молодые рабочие, которые ремонтируют не менее важный узел вагона. В данном цехе ремонтные операции тележки выполняются на поточной линии, где с успехом трудятся слесари: Н.Я. Шмырин, С.В. Тиунов, В.И. Глухих, А.Н. Субботин, А.М. Ларионов, А.Н. Гилев, С.А. Кутявин, электрогазосварщики: Н.И. Углев, И.А. Устинов. Всем этим коллективом руководят также молодые, перспективные руководители: бригадиры: В.И. Польшгалов, А.В. Пьянков и мастер цеха А.В. Вьюгов.

Для всего ремонта вагонов большое значение имеет механический цех.

Его задачами являются обеспечение деталями и оснасткой по всем видам ремонта узлов и деталей вагонов, здесь изготавливаются болты, производятся сварочные, токарные, кузнечные и слесарные работы. Но основной функцией этого цеха служит обеспечение сборочного цеха и текущего ремонта автосцепным оборудованием. Коллектив цеха выполняет самую сложную и точную работу по ремонту автосцепок и поглощающих аппаратов. Данная работа требует от исполнителей высокого профессионализма, внимательности и знаний технологии ремонта автосцепного оборудования грузовых вагонов. С большой ответственностью, умело и грамотно работают слесарь РПС: А.А. Шилов, С.В. Инишев, эл.сварщики: П.С. Черноусов, который работает на предприятии более четверти века, а также А.Т. Гавшин, Ю.А. Бячков, Д.П. Тиунов, С.Ф. Ульрих.

Качественно изготавливают детали на ремонт вагонов отличный токарь А.Г. Горлов, сверловщики: Н.А. Деменева, И.В. Швецова и токарь М.Ю. Плотников.

За ходом выполнения ремонтных работ автосцепки и поглощающих аппаратов следит бригадир П.В. Федосеев.

Энергоснабжение, ремонт и установка оборудования, станков и механизмов входят в комплекс задач по обеспечению нормальной работы коллектива. В период с 1995 года по настоящее время для улучшения условий труда, обеспечения качественного ремонта вагонов их узлов в депо выполнялась программа ввода новой техники и технического творчества.

Установлены вытяжная вентиляция, в тележечном цехе новые станки для обработки надрессорной балки после наплавки, в механическом цехе два станка для обработки боковой рамы тележки после наплавки. Улучшены условия слесарей сборочного цеха с внедрением приспособления для снятия поглощающих аппаратов. Приобретены и установлены образивно-отрезной, шлифовальный станки кривошипные, ножницы для резки металла.

Разработана технология восстановления корпусов букс с последующей обработкой на фрезерном станке.

В зубном кабинете установлено новое оборудование, в столовой заменены холодильники на более современные. В 2003 году пущен в эксплуатацию колесно-токарный станок и многое другое.

Для бесперебойной работы согласно технологий ремонта вагонов, все эти задачи выполняет коллектив цеха оборудования во главе с мастером Г.Н. Вшивковым и бригадирами А.Ф. Беляевым, Н.В. Ларионовым. В цехе не мало работает мастеров своего дела. Добросовестно трудятся токари А.Н.Ларионов, Б.Г. Моисеев. Хорошими знаниями по ремонту и установке оборудования владеют слесари В.К. Гилев, А.А. Кривошеков, Ф.П. Гилев.

С тридцатилетним трудовым стажем в депо руководит

группой электромонтеров Н.В. Ларионов. После окончания технического училища № 11 в 1973 году работал сначала слесарем, затем обучился профессии осмотрщика вагонов, где проработал более десяти лет. В ремонтных цехах освоил профессии токаря по обточке колесных пар, дефектоскописта, слесаря по ремонту оборудования. Это специалист высокой квалификации, он умело направляет свой небольшой коллектив на выполнение производственных заданий по ремонту и монтажу электрооборудования в цехах.

Образцы труда показывают молодые работники цеха электромонтер И.В. Есенеев, слесарь С.М. Леушканов, электрогазосварщик Д.О. Феклистов. Более трех десятилетий в коллективе трудится оператор котельной В.В. Стрелков, здесь же работает 22 года А.Ф. Гилев, десять лет - Ю.А. Патраков, которые зарекомендовали себя исполнительными работниками.

Коллектив автоконтрольного цеха должен обеспечить качественный ремонт тормозного оборудования. В состав входят 13 человек и работа каждого из них ответственная, сложная, требует особого подхода. Все должны быть не только профессионалами, но и умелыми мастерами на все руки.

Одним из кадровых работников является слесарь В.Р. Главатских. Вся трудовая жизнь которого после окончания технического училища № 11 в 1977 году, с перерывом на службу в Армии, в коллективе депо. Официально слесарь по ремонту воздухо-распределителей, но может работать абсолютно на всех операциях. Его отличительная черта - прилежность и трудолюбие. За два десятка лет неоднократно признавался лучшим по профессии в депо, по отделению и на



В.Р. Главатских, слесарь АКП, награжден юбилейной медалью "100 лет Транссибирской магистрали".

дороге. По заслугам награжден юбилейной медалью "100 лет Транссибирской магистрали".

Пример образцового труда при качественном и много-операционном ремонте показывают слесари С.В. Пастухов и А.А. Куксинский.

Всю свою трудовую деятельность посвятили депо слесарь В.П. Русских и машинист компрессорных установок А.Б. Сергеев.

За 12 лет трудового стажа слесарь А.Б. Мокрушин приобрел три профессии. Он может не только ремонтировать тормозное оборудование, но и слесарем по ремонту оборудования, в любое время заменить машиниста компрессорных установок.

После шести лет работы слесарем в 1999 году сначала бригадиром, а затем назначен мастером этого цеха И.И. Мешакшин. Имея производственный опыт, он постепенно осваивает статус руководителя. Под его руководством идет реконструкция в цехе. Модернизируются стенды для комплектации и испытания тормозного оборудования. Установлен УКВР и УКАР автоматического испытания воздухо-распределителей и авторежимов с подачей данных на компьютер.

Производственные и бытовые здания, а также подсобные помещения нуждаются в постоянном уходе и ремонте. Со всем этим справляется коллектив цеха кап-ремонта, возглавляемый с 1990 года Коробковым А.П., ранее он работал в этом же цехе электрогазосварщиком, заочно закончил строительное отделение Зюкайского техникума. В исторический период много раз менялось название этого цеха, но суть в выполнении производственных заданий одна.

В 60-70 годы существовала хозбригада и руководил этим коллективом долгое время участник Великой Отечественной войны О.В. Колосов, с трудовым стажем в депо более 35 лет.

В 80-е годы образовался цех капремонта, мастером которого назначен был Н.В. Варламов. Во все времена этот

небольшой коллектив вносил большой вклад в развитие депо, занимался реконструкцией, капитальным ремонтом зданий, новым строительством цехов и жилых домов. С конца 70 до конца 90-х годов произведена надстройка цеха оборудования, построены цех текущего ремонта, гараж, роликовый цех, жилые дома в Верещагино и на станции Чепца. Реконструированы здания колесного и тележечного цехов.

Маляры-штукатуры, каменщики и столяры выполняют самую разнообразную работу в депо. Оказывают помощь больнице, милиции, школе, детским садам. А в зимнее время отвлекаются на уборку снега, командируются в другие предприятия железнодорожного узла. Высоких результатов в труде добиваются маляры-штукатуры Е.Е. Попова, Л.Г. Путина, М.А. Вяткина - это настоящие мастера своего дела. Много лет столярному делу отдал Н.М. Анянов, прекрасный специалист по многим операциям

В настоящее время выделен самостоятельным транспортно-заготовительный цех численностью 11 человек, руководителем которого является И.В. Неволин.

Более двух десятилетий в коллективе депо работает кладовщик Е.В. Тиунова, за период трудовой деятельности в выполнении своих должностных обязанностей добивается хороших результатов. Рядом с ней трудится Т.Л. Габова.

Безопасность движения поездов во многом зависит от ответственного отношения к работе приемщиков вагонов. В их функциональные обязанности входят своевременные проверки организации работ и выполнения технологии ремонта вагонов и их узлов, которые позволяют обеспечить качество выпускаемой продукции. Кроме того, ими производится выборочная проверка соблюдения технологических процессов во всех цехах. Приемщиками всегда работают специалисты, в совершенстве знающие производство. В числе первых трудились Е.М.Семенов, Г.А. Варанкин. Далее И.С. Селезнев, В.Н. Жуйков.

После службы в Армии, в 1957 году Иван Семенович



Приемщики вагонов: И.С. Селезнев, Г.А. Варанкин, Е.М. Семенов - зам. начальника депо по ремонту.

освоил профессии слесаря по ремонту подвижного состава, осмотрщика вагонов. Учитывая его организаторские способности, руководство депо назначило бригадиром, мастером сборочного, а затем колесно-тележечного цеха. Свои производственные обязанности сочетал с заочной учебой в Пермском техникуме железнодорожного транспорта, с 1972 года до выхода на пенсию работал приемщиком вагонов. С производственным опытом в вагонном хозяйстве пришел в коллектив в 1973 году сначала на должность мастера ПТО, затем был назначен приемщиком вагонов участник Великой Отечественной войны В.Н. Жуйков, где проработал более 17 лет.

В настоящее время приемщиками вагонов работает Г.П. Тарасов. В 1977 году после окончания Пермского техникума железнодорожного транспорта по направлению был принят в депо слесарем. После службы в Армии в 1979 году вновь вернулся в коллектив и в течение шести лет проработал

сначала бригадиром, а затем мастером механического цеха. Через пять лет работы в должности бригадира и мастера сборочного цеха, с 1995 года работает приемщиком вагонов. Н.П. Мизев после службы в Армии, в 1970 году пришел в коллектив деревообделочного цеха, где проработал семь лет столяром, позднее работал слесарем, бригадиром, более трех лет руководил сменой сборочного цеха, а с 1992 года приемщиком вагонов.

Благодаря своему постоянству в трудовой деятельности, они сумели изучить производство, овладеть спецификой ремонта вагонов и их узлов. На всех участках работы их отличительной чертой является принципиальность, ответственность и умелый подход к людям.

Как и на всей сети железных дорог, в коллективе вагонного депо имеются трудовые династии, начало многих из них еще со времен далеких до военных лет. Так И.У. Ермакова до начала войны и в военные годы работала осмотрщиком-автоматчиком, а после окончания Великой Отечественной войны до 1953 года оператором пункта технического осмотра. Здесь же осмотрщиком вагонов работал ее муж И.А. Ермаков, отсюда и ушел на фронт. После возвращения с фронта возглавил коллектив пункта технического осмотра, затем в 70-х годах перешел работать в ремонтные цеха депо.

Их сын Владимир в 1955 году после окончания средней школы пришел работать, как и его родители, слесарем в этот же цех, где освоил профессию осмотрщика вагонов.

После службы в Армии вновь работал в коллективе депо, а затем по направлению предприятия пять лет обучался



И.А. Ермаков,
участник Великой
Отечественной войны,
осмотрщик вагонов,
затем мастер ПОТ.



В.И. Ермаков,
главный инженер
с 1968 по 1995 г.

Ермаков

в Омском институте железнодорожного транспорта.

Молодым специалистом в 1965 году прибыл на родное предприятие. Владимиру Ивановичу доверили самый большой коллектив депо - пункт технического осмотра со штатом более 200 человек. В течение двух лет под его грамотным и целенаправленным руководством коллектив обеспечивал качественный осмотр и ремонт вагонов, своевременное и безопасное проследование поездов по гарантийному участку.

Учитывая его грамотные, умные подходы в технологических вопросах, руководство депо приняло решение о переводе В. И. Ермакова в технический отдел, а затем в 1968 году он был назначен главным инженером депо.

В тот период, в связи с интенсивным обновлением вагонного парка и усовершенствования их узлов, требовалось максимальное ускорение разработки машин, механизмов и улучшение условий труда на ремонте вагонов. Знающий, высококвалифицированный инженер активное участие принимал в новаторстве и рационализации. Занимался разработкой и внедрением личных рацпредложений. Именно Владимиру Ивановичу принадлежала ведущая роль по реконструкции и новому строительству производственных помещений, установке нового оборудования. Не оставлял без внимания вопросы охраны труда и многие другие направления в работе коллектива технического отдела.

Опираясь на практический трудовой опыт, наставления, полученные от родителей и старших товарищей, В.И. Ермаков в исполнении трудовых обязанностей всегда был



М.И. Гилев
слесарь на ремонте автосцепок.

принципиальный, ответственный и внимательный к людям.

76 лет общего трудового стажа насчитывается у семьи Гилевых. С 1943 по 1960 год работал в вагонном депо слесарем на ремонте автосцепок Михаил Иванович Гилев. С 1947 по 1957 год токарем в механическом цехе работала его жена Анастасия Михайловна.

После службы в Армии, в 1977 году на производство пришел работать слесарем их сын Юрий Михайлович. В течение полутора лет стал квалифицированным электросварщиком 5 разряда и по этой специальности проработал более 11 лет. Постоянно работал над повышением своей квалификации путем обучения заочно вначале в Пермском техникуме, затем в Уральском электромеханическом институте железнодорожного транспорта, который закончил в 1994 году. Работал мастером сборочного цеха, старшим мастером депо, с 1995 года по настоящее время заместителем



Ю.М. Гилев,
заместитель
начальника депо.

начальника депо по ремонту вагонов. На всех участках работы проявляет ответственность, умело и грамотно решает технические вопросы и направляет коллектив на выполнение производственной программы. Умеет находить контакты с командирами среднего звена и положительно решать вопросы по хозяйственной деятельности. Проявляет принципиальность при заключении договоров с промышленными предприятиями на ремонт вагонов, что позволяет вовремя обеспечить производство объектами, запасными частями, а также материалом.

Осуществляет контроль за соблюдением технологии, качеством ремонта вагонов. Постоянно обращает внимание на трудовую и производственную дисциплину.

Участвует в спортивно-массовых мероприятиях коллектива. Его жена Любовь Николаевна в коллективе работает с 1980 года оператором пункта опробования тормозов, с 1984 года занимается вопросами финансово-хозяйственной деятельности. Следит за правильным расходованием товаро-материальных ценностей в цехах, ведет учет выполнения плановых заданий коллективами бригад цехов. Выполняет работу по оформлению договоров на ремонт вагонов. Отличительной чертой в выполнении должностных обязанностей является ответственность и аккуратность. Всегда отзывчива к другим работникам депо, оказывает моральную поддержку, уделяет внимание общественной жизни коллектива

В 1972 году окончила Пермский техникум железнодорожного транспорта и по направлению в августе пришла работать в коллектив вагонного депо Людмила Петровна Корякина. 19-летней девушке сразу же доверили руководство производственным участком. Назначили бригадиром автоконтрольного цеха. Технически Людмила была грамотным специалистом, но порой не хватало практических навыков. Поэтому она сейчас с гордостью вспоминает своих наставников старшего приемщика вагонов

Г.А. Варанкина, слесарей В.Ф. Звездину, О.А. Колчанову. Настойчивость, ответственность и аккуратность в работе помогли ей в совершенстве овладеть операциями на ремонте ответственных узлов вагонов. Если при испытании воздухораспределителей были выявлены браки, нужно было слесарям дать грамотную консультацию по устранению их. Кроме того, приходилось под вагонами проверять работу автотормозов. Освоила и руководство компрессорными установками. Самые большие трудности коллектив цеха под руководством бригадира Л.П. Корякиной испытывал в зимнее и весеннее время с воздушной магистралью, от которой зависела работа депо. Постоянно всем коллективом отгребали от снега и разогревали систему воздухопровода. Коллектив цеха всегда был в числе передовых, ежемесячно выполняли и перевыполняли плановое задание.

С 1984 года по настоящее время Людмила Петровна работает инженером по организации и нормированию труда. Самоопределение этой должности уже говорит о том, чем должен заниматься работник. Работа здесь всегда в напряженном ритме. Многие делает для повышения производительности труда, экономии расходов на формирование фонда заработной платы, устранения потерь рабочего времени, решая одновременно ряд ежедневных и текущих дел.

В год 70-летия депо трудовой стаж Людмилы Петровны составляет 31 год, это чуть меньше половины всего времени существования предприятия. За время работы она много личного времени, сил и энергии посвятила общественной жизни коллектива. Избиралась депутатом городского и областного Советов, в состав профсоюзного комитета, участвовала в организации досуга молодежи. В свое время действовал вокально-инструментальный ансамбль "Алый парус", который постоянно ставил концерты в коллективе.

В депо 23 года работает и ее муж П.С. Корякин. Работал слесарем, бригадиром, мастером. Постоянно работает над



А.Г. Шаврин,
старший мастер депо.

повышением своей квалификации, заочно окончил Пермский техникум железнодорожного транспорта. С 1990 года работает на технической должности дефектоскопистом. Эта профессия сравнима с рентгеноскопией. Но здесь нужно обладать индивидуальным чувством интуиции и бдительности, так как обследуется "неодушевленный предмет" и нет той живой информации, которую бы дал человеческий организм.

Петр Сергеевич и обладает этими чувствами. За период работы выявил очень большое количество скрытых неисправностей, угрожающих безопасности движения поездов. За что неоднократно поощрялся руководством депо и дороги. В свое личное время увлекается шахматами, неоднократно выходил победителем на узле в шахматных турнирах.

Рядом с Л.П.Корякиной вот уже семь лет трудится и ее дочь И. Михалева.

Алексей Григорьевич Шаврин закончил техническое училище №11, отслужив в Армии, пришел работать в вагонное депо слесарем, через два года был назначен бригадиром, а затем мастером роликового цеха. С июля 2001 года работает старшим мастером депо. Свою трудовую деятельность за данный период успешно совмещал с учебой в Уральском Государственном университете путей сообщения.

Его дед В.П. Шаврин на железнодорожном транспорте проработал 36 лет, из которых 24 года в коллективе депо. Был трудолюбивым



В.П. Шаврин,
участник Великой
Отечественной войны,
осмотрщик вагонов,
награжден Орденом
"Знак Почета".

работником, общительным, всегда с ответственностью исполнял трудовые обязанности. Награжден Орденом Знак Почета. 16 лет на учете вагонов трудится его мать Людмила Григорьевна Шаврина. Отец Г.В. Шаврин более 12 лет своего трудового стажа трудился электросварщиком в коллективе, теперь продолжает работать на железнодорожном транспорте. Все они непосредственно связаны с ремонтом вагонов, вносили и вносят определенный вклад в выполнение производственной программы.

С началом основания депо связана династия П.Г. Русских, который в депо работал 37 лет. В настоящее время трудятся сыновья Н.П. Русских осмотрщиком - ремонтником вагонов и В.П. Русских слесарем АКП, весь стаж которых только учеба в техническом училище №11 и работа в вагонном хозяйстве. Из третьего поколения этой семьи с 2000 года работает дефектоскопистом М.В. Русских.

Трудовой стаж В.Ф. Звездиной, работающей до выхода на заслуженный отдых слесарем в автоконтрольном цехе, продолжил ее сын Владимир Николаевич Звездин. До службы в Армии закончил ТУ № 11, затем после службы в Армии 13 лет работал на пункте опробования тормозов осмотрщиком-ремонтником вагонов. Постоянно работал над повышением своей квалификации, заочно окончил Пермский техникум железнодорожного транспорта. Последние 19 лет работает на руководящих должностях. Накопленный большой опыт работы позволяет ему принимать правильные решения в



Н.П. Русских,
ст. осмотрщик ПОТ
Верещагино.



П.Г. Русских,
ветеран депо.



В.В. Егоров,
столяр.

организации работы коллектива смены. Умеет принять меры к расстановке кадров.

В 1937 году слесарем, а затем осмотрщиком вагонов до 1970 года в смене старшего осмотрщика вагонов И.В. Широглазова трудился Д.З. Сказецкий. В свои 92 года он и сейчас остается бодрым, постоянно интересуется делами на производстве. В текущем году в коллектив пришел работать слесарем его внук Александр,

на которого Дмитрий Захарович возлагает надежды, что он продолжит его славные трудовые традиции.

На ответственных участках в колесно-роликовом цехе работает кавалер Ордена Славы 3 степени бригадир В.М. Пьянков. После окончания Пермского техникума железнодорожного транспорта бригадиром в тележечном цехе работает его сын А.В. Пьянков.

Семейные традиции трудовых династий не заканчиваются. Сегодня в депо трудятся слесарь С.В. Лыков, инженер технического отдела Т.В. Лыкова. Их отец участник Великой Отечественной войны проработал в коллективе более 35 лет.

У труженика тыла ветерана труда М.И. Силкина работают сын с женой, оператор котельной А.М. Силкин и распределитель работ З.И. Силкина. Более сорока лет общего трудового стажа посвятили предприятию В.В. Егоров и Т.К. Егорова, родители мастера механического цеха С.В. Егорова. Длительное время работал электросварщиком, а затем мастером сборочного цеха, старшим мастером



Т.К. Егорова,
ветеран труда.

депо В.Ф. Рубцов. Сейчас трудятся его сыновья: бригадиром колесно-роликового цеха Ю.В. Рубцов, слесарь сборочного цеха С.В. Рубцов. Семьями работают: кладовщик Е.В. Тиунова и дефектоскопист Н.А. Тиунов; машинист компрессорных установок А.В. Сергеев и дефектоскопист А.М. Сергеева; слесарь сборочного цеха Г.Л. Ситников и его сын дефектоскопист А.Г. Ситников; маляр сборочного цеха Л.А. Мазунина и ее дочь молодой специалист, инженер технического отдела Л.В. Мазунина; оператор по учету вагонов Р.Н. Колчанова и ее сын электросварщик А.В. Колчанов.

В 80-годах областной премией рабочей династии Каменских награжден ветеран труда Л.Н. Гилев, в депо работал более 30 лет электросварщиком.

Как признание трудовым подвигам всех династий, хочется верить, что в будущем будут укрепляться родственные связи, которые внесут весомый вклад в дальнейшее развитие депо.

СПОРТИВНЫЕ ТРАДИЦИИ ДЕПО

Какие бы трудности ни преследовали сегодня спортсменов вагонного депо, коллеги по работе верят в одно, если будут возглавлять команду такие люди как: капитан команды Андрей Евгеньевич Дубровский при поддержке заместителя начальника депо Юрия Михайловича Гилева и председателя профсоюзного комитета Александра Петровича Коробкова, деповская спортивная команда будет длительное время держать первенство среди команд района по таким видам спорта, как футбол, шахматы, настольному теннису, туризму, волейболу, соревнованиям по лыжам.

На все спортивные мероприятия с особым желанием откликаются и выступают слесари: А.Е. Дубровский, А.Н. Ерохин, А.А. Павлов, С.А. Губанов, кузнецы: И.И. Южаков, Ю.В. Данилов, операторы котельной: Д.А. Шебеко, А.И. Никонов, жестянщик А.Г. Гусев, заместитель начальника депо Ю.М. Гилев.

Весомый вклад в производство вносят инженеры технического отдела.



Футбольная команда ВЧД-1.

Более двух десятков лет на железнодорожном транспорте трудится инженер Т.В. Лыкова, из них 17 лет в депо. Она оказывает помощь в обеспечении безопасной работы электроустановок, ведет разработку мероприятий по экономии энергоресурсов, осуществляет контроль за графиком планово-предупредительного ремонта электрооборудования. Содействует развитию творческой активности рационализаторов.

В 1994 году после окончания техникума в депо пришел работать токарем А.В.Александров. Получил вторую квалификацию дефектоскописта. Работал бригадиром механического цеха. С 2001 года - технолог. Повышает свою квалификацию путем обучения в Государственном университете путей сообщения. В его обязанности входит разработка технологии ремонта вагонов и их узлов, оказывание содействия во внедрении в производство других технологических процессов.

Работа деповчан, кто бы он ни был - слесарь, электросварщик, строитель, связана с охраной труда. При выполнении всех требований ПТЭ, должностных инструкций особое внимание уделяется при этом выполнению правил техники безопасности. Комплексные меры, направленные на сохранение личной безопасности работника, сводятся в целом к вопросам охраны труда. В нашем депо, как указывалось выше, вопросами охраны труда занималась Ф.Б.Малых. После выхода ее на заслуженный отдых этими вопросами занимался П.С. Корякин, затем более трех лет - выпускник УЭМИИТа инженер В.И.Пугин. С 1994 года по настоящее время инженером по охране труда работает А.К.Одинцев, это высококвалифицированный, требовательный работник. Он всегда справедливо требует неукоснительного соблюдения правил техники безопасности на рабочих



А.К. Одинцев,
инженер по охране
труда и технике
безопасности.

местах, проводит качественный инструктаж, а также проверяет знания при повышении квалификации.

Организации обучения и подготовке кадров массовых профессий в коллективе депо обращается особое внимание. Более тридцати лет работы посвятил этим вопросам техник, ветеран труда В.Т.Леушин, трудовая деятельность которого исчисляется со дня основания депо. Впоследствии учебой занимались Ю.Ф.Попов, Н.В.Черноусова, И.В.Лавриненко.

В настоящее время должность по подготовке кадров замещает молодой специалист, выпускница 2001 года Уральского государственного университета путей сообщения Л.В.Мазунина. За эти годы много менялось в системе и методике обучения, но всегда оставалось главное - повышение профессионализма и мастерства. На сегодня в депо имеется система обучения, подготовки и повышения квалификации, а также профессиональных конкурсов. На протяжении ряда лет проводились различные конкурсы мастерства. Победителями и призерами становились: на конкурсе электросварщиков в 90-х годах А.И.Никонов; дефектоскопистов - А.С.Ефремов, С.В.Тиунов, А.Г.Ситников; слесарей по ремонту роликового буксового узла в 2002 году - Ю.В.Рубцов, А.В.Белослудцев, Н.Ш.Неволин, а Ю.В.Рубцов вышел победителем и в конкурсе при Пермском отделении дороги.

В целях привлечения молодежи на производство, проводилась работа среди выпускников средних школ города для обучения в институте и техникуме железнодорожного транспорта, в результате после окончания этих учебных заведений в депо работают главный инженер В.И.Пугин, инженер Л.В.Мазунина, бригадир А.В.Пьянков.

Всего в депо работают выпускников Уральского государственного университета путей сообщения за счет очного обучения - 4 человека, заочного обучения - 6 человек.

Выпускников Пермского техникума железнодорожного транспорта за счет очного обучения - 5 человек, заочного - 16 человек. В настоящее время в УрГУПС обучается заочно - 2 человека, в ПТЖТ - 5 человек.

С тем, чтобы обеспечить безопасность движения поездов, на ремонте вагонов должны работать люди ответственные, специально подготовленные. Поэтому при подборе кадров особое внимание обращается именно на их профессионализм. Уже стало традицией поддерживать связь с железнодорожным училищем № 1, впоследствии техническое училище №11, ныне техническое училище №61, из стен которого с военных лет пополняется кадрами коллектив депо. Заключаются договора на прохождение учащимися производственной практики, что дает возможность качественного отбора на работу по ведущим профессиям. Примерно 230 человек за 70 лет пришли работать в коллектив, слесари по ремонту подвижного состава и осмотрщики-ремонтники вагонов. Многие из них всю свою трудовую деятельность посвятили производству-трудилась и трудятся руководителями, являются передовиками производства.

Производственная деятельность и конечные результаты труда всего коллектива не могут обойтись без планирования и анализа. Этим в депо занимаются всего два человека - экономист Л.Д. Вожакова и распределитель работ с трудовым стажем более 23 лет Л.Н. Гилева. Они выполняют большой объем работ- планирование объемных показателей, ведут хозрасчетную деятельность, выявляют резервы повышения эффективности производства, повышения производительности труда. Из всего этого складывается количество и качество работы всего коллектива.

Более трех десятилетий техником по расчету работала А.Г. Шафранова. Экономистами работали З.И. Варламова, Г.Е. Ромадина, они умело вели хозрасчетную деятельность и успешно справлялись со своими обязанностями. Награждены медалью "Ветеран труда".

Невозможно представить работу депо без бухгалтерского учета и контроля. Хорошо поставленная работа бухгалтерии определяет нормальное функционирование коллектива депо. В числе первых главных бухгалтеров работали Т.И. Азанова. Долгое время трудилась Т.М. Балуева,

С 1985 по 1993 год Г.А. Гетиашвили, затем Н.А. Вяткина и с 2001 года вновь Г.А. Гетиашвили. Вместе с ней в коллективе бухгалтерии трудятся с 1992 года Н.М. Исаева, кассир Л.М. Пинаева, молодые специалисты О.В. Храмцова, В.И. Черемных.

Все они освоили современные виды бухгалтерского контроля и учета товарно-материальных ценностей.

Составной частью бухгалтерской работы являются расчетные операции по заработной плате. В настоящее время ее ведет А.А. Соболева, с трудовым стажем в депо 18 лет. Эта трудолюбивая женщина ведет тяжелую работу по точному и безошибочному расчету заработной платы, премии и других надбавок к ней, отпускные и больничные листы для всего коллектива.

С мая 2001 года из состава вагонного депо Пермь-Сортировочная выведено и стало структурной единицей федерального государственного унитарного предприятия Свердловской железной дороги, основной деятельностью которого является деповской и капитальный ремонт грузовых вагонов.

Предприятие сотрудничает с разными предприятиями страны, в том числе и с других дорог. Основными клиентами являются такие предприятия как ООО "УралРейл", ЗАО "ПО" Спеццистерны", ЗАО "ТК"ЛУКойл-Транс", Пермский "СГ-Транс", ООО "ТФ "Гудок" и т.д.

В преддверии 125-летия Свердловской железной дороги и 70-летия депо предприятие может гордиться своими успехами. За 2002 год отремонтировано 2753 вагона, что больше по сравнению с 2001 г. на 123%, в том числе деповским ремонтом отремонтировано 2496 вагонов, в 2001г. - 1448 вагонов, капитальным - 257 вагонов, в 2001г. - 148 вагонов.

Производительность труда увеличилась на 104%. Получена прибыль в размере 5525 тыс. руб.

Хороших результатов коллектив добивается и в юбилейном 2003 году В первом квартале отремонтировано деповским ремонтом 664 вагона, капитальным - 41, что

составляет 104 процента к этому же периоду 2002 года.

Производительность труда составляет 132,6 процента к плану

По итогам отраслевого соревнования коллективу депо среди родственных предприятий присуждено призовое место

В трудовом соревновании среди цехов в течение четырех месяцев победителями вышли коллективы механического цеха, мастер С.В. Егоров, автоконтрольного, мастер И.И. Мешакшин, сборочного цеха, старший мастер А.Г. Шаврин, сменные мастера В.Н. Звездин, А.И. Сергеева, бригады А.В. Механошин, А.В. Плотников.

Большой вклад в выполнение производственной программы вносят коллективы цеха оборудования, мастер Г.Н.Вшивков, колесно-роликового, мастер А. Г. Макаров, цех неразрушающего контроля, мастер А.А.Сальников, тележечного цеха, мастер А.В. Вьюгов и другие.

Руководит предприятием в течение 8 лет начальник депо Тунев Сергей Федорович. Главные его помощники зам. начальника по ремонту вагонов Гилев Юрий Михайлович, главный инженер Пугин Владимир Иванович, главный механик Тиунов Александр Васильевич.

История депо продолжается. Векания новых времен ставят новые задачи и проблемы, которые ничуть не легче уже тех, которые решены.

В двадцать первом веке руководству коллектива следует продолжить дальнейшее развитие предприятия за счет механизации производства, строительства и реконструкции ремонтных цехов.

В целях привлечения и закрепления высококвалифицированных кадров следует обратить внимание на принятие социальной программы, особенно в оказании помощи и поддержке в приобретении жилого фонда для работников депо.

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение № 1.

Начальники вагонного участка Верещагино

Первый начальник-Тавгин Валентин Петрович. С 1937 года Ефимов Иван Михайлович.

Начальники вагонного депо Верещагино

1944-1947 г.г. Мелехин Николай Герасимович.
1948-1961 г.г. Горбунов Александр Семенович.
1961-1962 г.г. Варанкин Георгий Александрович.
1963-1964 г.г. Мороз Станислав Антонович.
1964-1968 г.г. Милюков Константин Семенович.
1968-1969 г.г. Безумов Василий Николаевич.
1969-1982 г.г. Утробин Иван Андреевич.
1982-1987 г.г. Соломенников Александр Андреевич.
1987-1993 г.г. Чуркин Александр Вячеславович.
1993 по настоящее время - Тунев Сергей Федорович.

Главные инженеры депо

Ермаков Владимир Иванович.
Масленников Олег Всеволодович.
Пугин Владимир Иванович.
Заместитель начальника депо по эксплуатации
Попов Юрий Филиппович.
Заместители начальника депо по ремонту
Семенов Евгений Михайлович,
Гилев Юрий Михайлович.

Приложение № 2.

Работники депо. награжденные орденами и медалями

Орденом Трудового Красного Знамени: Трифонов Владимир Федорович,

Орденом "Знак Почета": Семенов Евгений Михайлович.

Орденом Трудовой Славы 3 степени: Беляев Иван Николаевич, Беляев Юрий Иванович, Пьянков Василий Максимович, Тиунов Анатолий Васильевич. Медалью "За трудовое отличие": Шаламов Федор Ипполитович.

Медалью "За трудовую доблесть": Селезнева Мария Евдокимовна, Южаков Иван Александрович.

Знаком "Почетный железнодорожник": Беляев Геннадий Ефимович, Беляев Юрий Иванович, Жуйков Василий Николаевич, Наговицин Валерий Викторович, Плотников Юрий Авдеевич, Романов Гурьян Ларионович, Семенов Евгений Михайлович, Обухов Алексей Никифорович, Тиунов Анатолий Васильевич.

Юбилейной медалью "100 лет Транссибирской магистрали": Главатских Василий Радионович.

Медалью "Ветеран труда" с 1975 года по 1990 год по депо награждено 193 человека.

Содержание

1. Становление депо 3 стр.
2. В труде, как в бою (1941-1945) 8 стр.
3. Ветераны войны и труда 28 стр.
4. Ремонт вагонов дело ответственное 53 стр.
5. Спортивные традиции депо 71 стр.
6. Приложения 77 стр.

Вагонному депо Верещагино - 70 лет.

Ответственный за выпуск: Отдел кадров,
редакционная коллегия.

Компьютерная верстка и дизайн: А.С. Ознобихин.

Корректор: Е.Ф. Красносельских, Л.В. Михеева.

Сдано в набор: 10.06.2003

Подписано в печать: 30.06.2003

Заказ № 760

Формат 420x600

Усл. печ. листов 5

Печать офсетная. Бумага офсетная.

Тираж 400



Отпечатано в типографии ООО "Печатник"
617123, Россия, Пермская область,
г.Верещагино, ул.Энергетиков, 3
тел. (34254) 3-63-91

