

Ор65.637
Л82
А-401955

Александр Лубенец

ИСТОРИЯ

ВАГОННОГО ДЕПО
СТАНЦИИ БУЗУЛУК

ЭПИЗОДЫ
ГРАЖДАНСКОЙ ВОЙНЫ
В БУЗУЛУКЕ

ЗАПРЕТНАЯ СОЦИОЛОГИЯ



2023

Op65.637

182

Op65.637.2

63.3(2/Рос-4Оре-2Буз)

Александр Лубенец +60.53

+ Op63.371.2

+ Op63.372.2

ИСТОРИЯ

ВАГОННОГО ДЕПО
СТАНЦИИ БУЗУЛУК



ЭПИЗОДЫ
ГРАЖДАНСКОЙ ВОЙНЫ
В БУЗУЛУКЕ

ОБЯЗАТЕЛЬНЫЙ
ЭКЗЕМПЛЯР

ЗАПРЕТНАЯ СОЦИОЛОГИЯ

2023

Государственное бюджетное
учреждение культуры
«Оренбургская областная универсальная
научная библиотека им. Н.К. Крупской»

А-401955

кф

Моей маме, Валентине Николаевне Лубенец,
посвящается.

Сегодня Россия находится в состоянии гибридной войны с глобальными западными элитами. Беспринципные и алчные "Они", под убаюкивающую риторику о демократии и правах человека, захватывают истощающиеся ресурсы планеты Земля в свои загребушие руки, решают кто останется жить, а кто нет. Все войны всегда ведутся за ресурсы. Самая богатая ресурсами страна – это Россия. Поэтому «Они» никогда не оставят в покое нас, всегда будут пытаться расчлениить и «проглотить» по частям.

Но оккупировать крупную ядерную державу путём прямого военного вторжения невозможно. А в гибридных войнах решающее значение имеет борьба за умы и сознание людей. По этим причинам "альянс демократий" в Европе сносит символы (памятники истории), напоминающие о героизме советского народа, освободившего мир от германского нацизма и фашизма. НАРОДЫ ЛИШАЮТ исторической ПАМЯТИ. Люди с короткой памятью не имеют иммунитета к информационным манипуляциям. «Бандеризация» Украины тому пример.

Ложь - главное бедствие человечества. Историк Гесиод, почти три тысячи лет назад, предсказывал наступление таких времён, «когда не просто будут выдавать ложь за истину, но похвалиться самой ложью». Мы живём в это время. Ложь стала официальной пропагандой, а правда – теорией заговора, конспирологией. Очерняется и переписывается история. А это высший (мировоззренческий) приоритет. От мировоззрения нашего, наших детей зависит: «Быть нам или не быть»?

Предлагаемая читателю книга - это долгая ПАМЯТЬ! Память — есть знание «реперных точек», без которых невозможен ЧЕЛОВЕК и ГРАЖДАНИН. История Бузулука — часть общей истории нашей страны. Всё взаимосвязано! Часть не может существовать без целого, а целое состоит из частей.

В рамках духовной мобилизации мною выбрана тема вагонного депо станции Бузулук и Гражданской войны, поскольку железнодорожники были наиболее сознательной и активной частью тогдашнего социума и, во многом, именно они определили историю страны. Вы сами в этом можете убедиться, ознакомившись с предложенным материалом. Третья часть книги, "Запретная социология", содержит знания с системой ассоциаций, позволяющими лучше понимать окружающую действительность, людей и мир.

С уважением, автор.

История вагонного депо станции Бузулук



Началом открытия участка железной дороги Самара-Оренбург, протяженностью 512 км, считается 1877 год. Но еще годом раньше, в 1876 году, в Бузулуке было построено здание паровозо-вагоноремонтного депо из кирпичных стен металлических торцевых форм деревянной обрешетки, покрытое кровельным железом. Длина здания 60 м, ширина 18 м, полезная площадь 1080 м² и объем 12 900 м³, отопление паровое.

(Данные взяты из технического паспорта вагонного депо утвержденного ЦВ, ЦЧУ, МПС 16.01.1959 г. Форма тех паспорта АГУ 10 экземпляр 1089). Вагонного депо, как самостоятельной хозяйственной

единицы, в то время ещё не существовало, работали совместно с паровозниками в составе паровозного депо. Тем не менее, вагонники станции Бузулук родословную своего предприятия ведут с 1877 года, именно этот год считается годом рождения вагонного депо. Здание стоит на том же самом месте, где было построено более 130 лет назад. (На момент написания очерка).

Лишь с 1 июля 1933 года служба вагонного хозяйства была выделена в самостоятельную структуру (вагоноремонтный пункт) и отделилось из состава депо паровозного в самостоятельную хозяйственную единицу с количеством рабочих 210 человек, куда

входили и поездные смазчики. Тогда, в 1933 году, на месте старого сборочного цеха постройки 1876 года был цех промывочного ремонта паровозов. При отделении вагонного депо в самостоятельную хозяйственную единицу, вагонникам были переданы здания: кузницы постройки 1876 года, ПТО (пункт технического осмотра поездов, также постройки 1876 года) и деревянная по-

1917 года была провозглашена Советская Власть в городе Бузулуке. (Сегодня в нём расположен музей вагонного депо).

Государственного плана на ремонт вагонов не было, а ВРП осуществлял текущий отцепочный ремонт и технический осмотр поездов. Бригады работали под открытым небом, а в здании ВРП размещалась школа ФЗУ. По станции Бузулук проходило в сутки

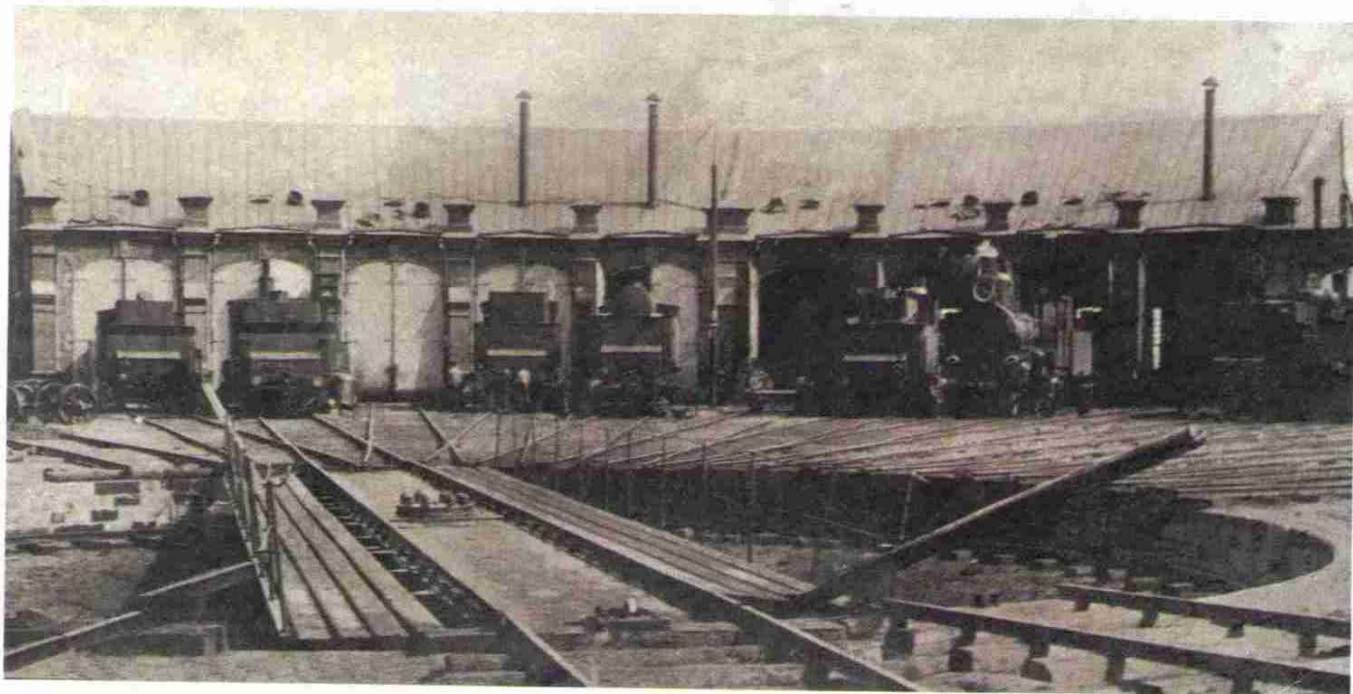


Фото 1910 года. Паровозное депо станции Бузулук.

стройка красного уголка. Также было передано здание конторы, где размещались бухгалтерия, нормировщики и кабинет начальника вагонного депо. В настоящее время здесь размещены компьютерная мастерская, цех точных приборов, помещение совета ветеранов и организовывается музей трудовой и боевой славы вагонного депо.

Это здание имеет историческую ценность, в нём 8 ноября

5-6 поездов весом 400-500 тонн. Грузовые поезда водили паровозы серии ОВ, а пассажирские поезда паровозы серии Н-В.

С июля месяца 1933 года по 1934 год ВРП входил в состав второго вагонного участка станции Оренбург, Самара-Златоустовской железной дороги, отсюда шли все плановые и оперативные задания.

При создании ВРП в Бузулук был направлен из Оренбурга пер-

вый начальник — Сироткин Дмитрий Петрович, мастером по ремонту вагонов был Недоступов, бывший машинист паровозного депо. ВРП Бузулук обслуживал участок Новосергиевская-Кинель. В июле 1934 года ВРП в Бузулуке был реорганизован в вагонный участок Оренбургской

обрабатывающего цеха, в котором разместили несколько станков.

В 1935 году по всей стране развернулось стахановское движение. Первым победителем в соревновании стахановского движения в вагонном депо Бузулука стал кузнец Бузулукского

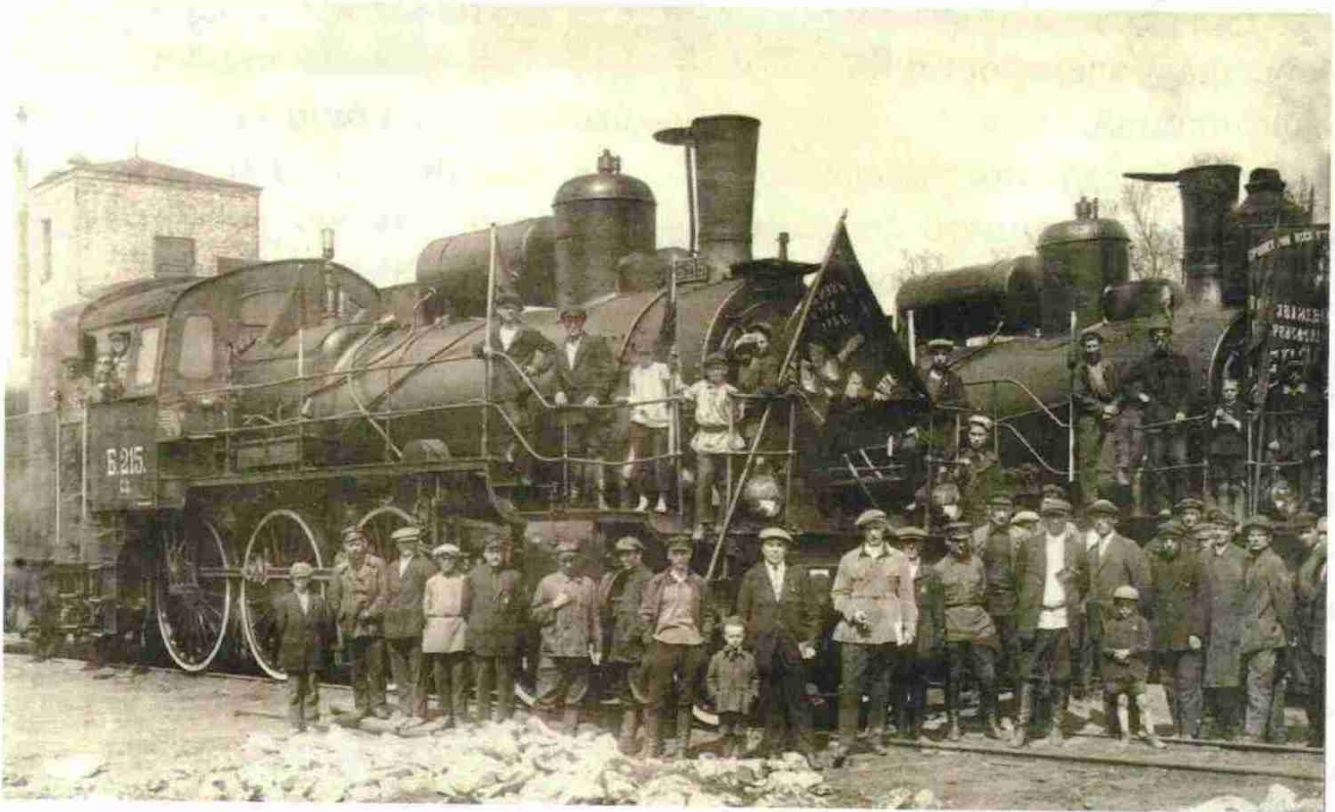


Фото 1931 года. Паровозы после ремонта.

железной дороги с самостоятельным финансовым балансом. Начальником вагонного участка стал Майоров Виктор Петрович. С этого времени пошло быстрое развитие вагонного участка и депо.

В 1935 году была построена своя кладовая, приобретена автомашина. До неё автотранспорта в вагонном депо не было, использовались лошади. В этом же году построено помещение дерево-

вагонного участка Оренбургской железной дороги Какоткин Алексей Васильевич, награждённый орденом Знак Почёта. (Документ: Постановление ЦИК СССР от 04.04.1936 г.).

Его метод работы был снят на пленку для киножурнала.

В 1936 году Народным комиссариатом путей сообщений принято решение построить на сети железных дорог страны 200 автоконтрольных пунктов, для того,

чтобы перейти на полное автоматическое торможение поездов.

В этом году был в депо построен автоконтрольный пункт и проведен воздухопровод в ремонтные цеха и на стационарные пути. Для изготовления сжатого воздуха установили компрессор. Приводил его в работу двигатель от трактора ЧТЗ. Электроэнергии не хватало, так как железнодорожная электростанция была маломощной.

В 1936 году для удовлетворения нужд вагонного участка и депо в тормозных колодках был организован свой литейный цех, дававший за смену около 300 штук тормозных колодок. Тогда же вагонное депо приобрело пресс для испытания упряжи сцепления вагонов.

В 1937 году построен рессорный цех с оборудованием пресов для ремонта рессор. В колесном цехе установлены станки для обработки осей и обточки бандажей колесных пар. Первым мастером в этом цехе была Реутова Антонина Николаевна.

В 1938 году в вагонном депо было построено 2 котельные. Одна для отопления депо, вторая обеспечивала работу парового молота в кузнице и цеха концепропитки, для подогрева смазки в зимнее время. Служебные помещения имели печное отопление. После объявления войны фашистской Германией, работники депо были переведены

на особый график. Это означало первоочередное обеспечение продвижения поездных составов с войсками и военными грузами.

1941-1942 годы. В эти годы коллектив вагонного депо занимался не только ремонтом грузовых вагонов, но и строил бронепоезд. В Бузулуке формировался 35 ОДБП (Отдельный дивизион бронепоездов). В декабре 1941 года для оборудования бронепаровоза была создана бригада из 30 человек. Всеми работами руководил начальник паровозного депо Бузулук С. К. Гриценко.



Гриценко С.К.

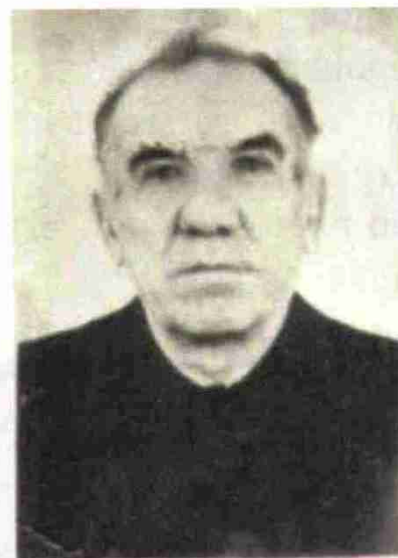
Как свидетельствует один из активных участников этого строительства слесарь К. М. Быков, огромный объем работ выполнили мастера Н. И. Вершинин, Н. В. Щенников, рабочие депо — М. А. Бурмистров, М. А. Цибин, Н. И. Шеин, П. С. Хохлов, И. Ф. Филиппов. Под руководством И. В. Щенникова оборудовались броневые башни, поворотные механизмы орудий. К. М. Быков с бри-



Вершинин Н.И.



Щенников И.В.



Хохлов П.С.



Быков К.М.



Филиппов И.Ф.



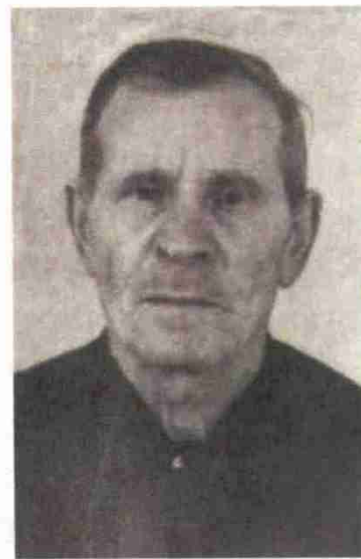
Бурмистров М.А.



Цибин М.А.



Шеин Н.И.



Крюков И.Ф.

гадой работал на оборудовании бронеплощадок. Из-за жестоких морозов в цехах вагонного депо, строительные работы вынужденно прерывались. Тогда их возобновляли в цехах теплой промывки паровозного депо. Рабочие по 3-4 суток не выходили из депо, спали около станков.

В числе участвующих в обкатке бронепоезда был инструктор по автотормозам Крылов Григорий Константинович.

Машинисты-стахановцы локомотивного депо И.Е.Букреев, А.М.Марков, П.П.Литвинов, В.Корчагин составили железнодорожные бригады.

После проведения испытательных стрельб, бронепоезд под командованием капитана В. Мальцева, вошел в состав 35-го ОДБП. В марте 1942 года дивизион был переброшен в район Старой Руссы, где войска Северо-Западного фронта вели бои по окружению группировки генерала фон Буша в районе станции Лычково.

(Из книги: «Бронепоезда в Великой Отечественной войне»; Москва; Транспорт; 1992 г).

В 1942 году вагонники изготовили электротельфер и пневматический молот, сами сделали и установили пилораму.

В 1953 году коллектив своими силами, на текущем ремонте, построил хорошее помещение для рабочих и контору мастера подсобно-механического цеха, в бывшем помещении литейного

цеха. В 1952-1953 гг. шло усиленное снабжение вагонного депо новыми видами подъемных механизмов: домкраты масляные и тумбочки, что дало возможность отказаться от ручных винтовых домкратов, как в депо, так и на ПТО. В этот же период стал поступать и другой инструмент облегчающий труд рабочих: воздушные молоты для клепки, воздушные и автоматические сверлильные машинки и многое другое.

В 1952-1953 гг. для строительства Куйбышевской ГЭС в депо ремонтировали саморазгружающие полувагоны-думкары для перевозки камня, щебня, гравия и т.д. Поставляли и оборудовали вагончики для жилья назначением на станцию Жигулевское море.

В 1953 году была произведена реконструкция вагонного депо с наращиванием стен и перестройкой перекрытия, что значительно увеличило световую площадь в вагонном депо, и дало возможность увеличить фронт работы по ремонту вагонов.

В 1954 году для депо был получен мостовой кран, в этом же году построен буфет.

В 1953-1954 гг. вагонное депо оборудовало жилые вагончики с душевой комнатой для механизаторов на целине (из списанных вагонов), направляли их во вновь организованные зерносовхозы: Кваркенский, Кустанайский, Озерный. В эти годы работники

вагонного депо, старший приемщик вагонов Дзятко Э.А. и приемщик вагонов Тюрин М., были направлены для работы в колхозы на должность председателей.

В 1956 году построено новое помещение пункта технического осмотра, установлен козловой и подъемный кран в цехе, приобретено новое оборудование для подсобно-механического цеха.

В 1957 году своими силами построили новый кольцевальной цех для заливки подшипников скольжения, инструментальный цех, новую котельную.

В этом же году большая часть молодых работников вагонного депо была направлена на уборку урожая на целинные и залежные земли. За хороший труд 5 молодых рабочих депо награждены медалью «За освоение целинных и залежных земель».

Коллектив рационализаторов и изобретателей вагонного депо внес много ценных предложений, благодаря чему было сэкономлено сотни тысяч рублей государственных средств. Лучшими рационализаторами вагонного депо считались В.Г.Шатохин, Ю.З.Гришанин, А.Г.Седов, Э.А.Дзятко.

Эдуард Александрович Дзятко



Эдуард Александрович Дзятко

Новатор. Изобрёл новую автосцепку для грузовых вагонов. Вместо действующей автосцепки СА-3 с контуром заземления 160 мм, он предложил другую, с контуром заземления в 250 мм, что повышало надёжность сцепления вагонов при эксплуатации.

Однако, чиновники из Ленинградского ЦНИИ не могли смириться с тем, что изобретатель-одиночка сумел создать то, что не пришло «в голову» целому научному коллективу.

Только в начале 1960-х годов автосцепки СА-Д включили в испытательный поезд, который вместе с конструктором успешно прошёл по путям МПС.

Автосцепка была принята, запущена в серийное производство и использовалась на вагонах рефрижераторных секций.

Автосцепка СА-Д. (Устройство, действие и эксплуатация) / Э.А. Дзятко, Н.И. Кривоногов, А.А. Ольшевский

Дзятко Эдуард Александрович, Кривоногов Николай Иванович, Ольшевский Андрей Антонович

1967
Год издания

Москва : Транспорт
Место издания



Конец ознакомительного фрагмента

Уважаемый читатель!

Размещение полного текста Данного произведения невозможно в связи с ограничениями по IV части ГК РФ.

Эту книгу Вы можете почитать в Оренбургской областной универсальной научной библиотеке им. Н.К. Крупской по адресу: г. Оренбург, ул. Советская, 20; тел. для справок: (3532) 61-60-26