

Приднепровская железная дорога: когда возраст не помеха

Нынешняя осень в истории Приднепровской стальной магистрали стала 140-й.

Подготовила Ирина Журавель

Приднепровская железная дорога - одна из наиболее крупных и продуктивных в составе Укрзализныци, предприятие с многолетней историей и традициями, которое, впрочем, успешно идет в ногу со временем, ориентируясь на требовательного пассажира и клиента, европейские стандарты скорости, комфорта и безопасности, передовой опыт мировой железнодорожной отрасли.

Откуда есть пошла Приднепровская

Свою летопись Приднепровская железная дорога ведет с ноября 1873 года, когда было открыто железнодорожное сообщение между станциями Лозовая и Александровск (сегодня Запорожье) с веткой до станции Екатеринослав (в наши дни Нижнеднепровск), куда и прибыл первый поезд.



Управление Екатеринославской железной дороги начала 20-го столетия.

Событие это прошло весьма скромно, "без публичного банкета": как писала газета "Одесский вестник", "городские власти не приглашали, ограничились домашним праздником. Были по обычаю тосты, речи и всякие благопожелания".

Впрочем, ничего удивительного - слишком многие в те годы считали строительство железной дороги роскошью, убыточной затеей, а скорость - "вещью излишней, даже вредной, влекущей за собой дороговизну", и противопоставляли паровозам дешевую конную тягу.



Железнодорожная станция вблизи рудника (Криворожье конца 19-го века)

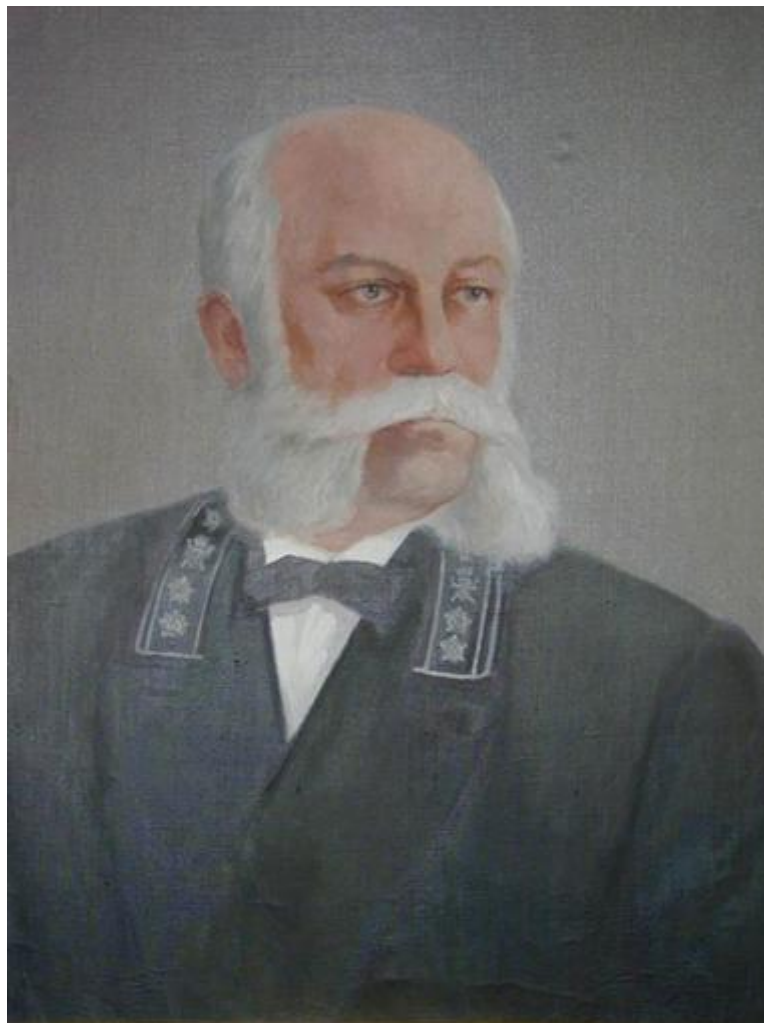
Развитие каменноугольного Донецкого и железорудного Криворожского бассейнов, металлургической, машиностроительной и др. отраслей промышленности на юге России требовало открытия новых железнодорожных направлений. Поэтому в 1884 году были введены в эксплуатацию железнодорожные участки Хацапетовка (ныне Углегорск) - Синельниково протяженностью 208 верст и Екатеринослав - Долинская протяженностью 235 верст. Они, собственно, и получили название Екатеринославской железной дороги - в честь императрицы, во времена царствования которой Приднепровье вошло в состав Российской империи.



Карта Екатеринославской железной дороги

А объединяла между собой восточную и западную линии новой стальной магистрали та самая железнодорожная ветка на Екатеринослав, открытая еще в 1873-м.

Екатеринославская железная дорога развивалась очень стремительно, впрочем, как и весь Приднепровский край с его промышленностью, чему, несомненно, весьма способствовала прокладка стальной магистрали. Вскоре железнодорожные ветки протянулись к Кайдакам и Каменскому (ныне Днепродзержинск), Ингульцу, Саксагани и Долгинцевому, Пологам и Бердянску, Никополю, Запорожью и др. населенным пунктам.



Первый начальник стальной магистрали Приднепровья А. Верховцев

К началу Первой мировой войны Екатерининская железная дорога протяженностью 2728 верст проходила по территории Харьковской, Херсонской, Таврической и Екатеринославской губерний, а также Области войска Донского, имела самый большой в Российской империи грузооборот (около 390 млрд. пудо-верст) и перевозила до 12 млн. пассажиров, что делало ее одной из ведущих российских и европейских железных дорог. Ремонт и обслуживание подвижного состава магистрали выполнялся в железнодорожных мастерских Екатеринослава, которые в то время также были крупнейшими в стране.



Н. Закорко сделал железную дорогу авангардом стахановского движения

После Октябрьской революции, в мае 1918 года, Екатерининскую железную дорогу под названием Запорожской подчинили Народному комиссариату путей сообщения. В 1919-м магистраль вернула себе свое прежнее имя, однако в 1935-м ее снова переименовали - теперь уже в Сталинскую, а с 1961 года дорога носит свое нынешнее название - Приднепровская.

Легендарные командармы стальной магистрали Приднепровья

В свое время Приднепровскую железную дорогу возглавляли многие выдающиеся личности, оставившие заметный след не только в дорожной летописи, но и в истории страны.

Первым начальником стальной магистрали Приднепровья был Александр Аполлонович Верховцев, родом из московских дворян. В 1860 году окончил престижный Петербургский институт Корпуса инженеров путей сообщения. Службу на Екатерининской железной дороге начал в 1883-м в должности начальника службы пути с поручением исполнять обязанности руководителя дороги, на пост которого был назначен в 1885-м и занимал вплоть до своей смерти в 1900-м. Именно Александр Аполлонович, по словам современников, превратил транспортный новострой "в величайшую в России по количеству перевозимого груза" железную дорогу, "умел всегда вовремя выхлопотать необходимые средства на усиление дороги, на расширение железнодорожной сети". Благодаря прозорливости и настойчивости А. Верховцева был построен новый, необычайно важный для зарождающихся промышленных предприятий Приднепровья участок Екатерининской железной дороги - Чаплино-Пологи-Бердянск, открывший местному углю и руде короткий путь к морю. При поддержке руководителя Екатерининской стальной магистрали для нужд железнодорожников было открыто 18 начальных школ, 2 технических училища, несколько библиотек, на семи железнодорожных станциях существовали помещения для показа спектаклей, еще на четырех - духовые оркестры, при школах были созданы общежития для детей инженеров, мастеров и рабочих, действовали несколько магазинов и вагонов-лавочек. Память о первом начальнике дороги увековечена в названии станции, впоследствии давшей начало одноименному городу Днепропетровской области, - Верховцево.



Будущее Приднепровской железной дороги: воспитанники Днепропетровской детской

Герой Социалистического Труда Николай Тихонович Закорко руководил стальной магистралью Приднепровья в общей сложности одиннадцать лет. В историю железнодорожного транспорта он вошел как талантливый движенец, организатор существенного повышения пропускной способности железнодорожных перегонов и участков, в частности, за счет внедрения так называемых маршрутных перевозок (т.е. формирования и отправления грузополучателю целого состава с однородным грузом). Родом из семьи железнодорожника-путейца, Н.Закорко тоже начинал свою трудовую деятельность на дороге рабочим службы пути. Затем трудился в Екатеринославском локомотивном депо - вызывальщиком локомотивных бригад, истопником, смазчиком, помощником машиниста, дежурным по станции. С 1932 по 1936 год занимал должность поездного диспетчера на участке Нижнеднепровск-Узел - Баглей, где и начал воплощать в жизнь свои новаторские взгляды на организаторскую роль диспетчера "как человека, идущего впереди поездов, прокладывающего им путь точно по графику" - так охарактеризовала рабочие правила Н. Закорко газета "Гудок". Выступил инициатором переименования Екатерининской железной дороги в Сталинскую. Годы руководства Н. Закорко запомнились масштабным стахановским движением среди диспетчеров-эксплуатационников: внедрением скоростного метода обработки грузовых поездов, практики вождения тяжеловесных грузовых составов, кольцевого графика и пр. Именно Николай Тихонович Закорко возглавил и быстрое восстановление стальной магистрали Приднепровья, разрушенной Великой Отечественной войной.



Скоростной экспресс: комфортно и быстро

По-прежнему неутомимая и амбициозная

Сегодня Приднепровская железная дорога - это мощное транспортное предприятие, которое обслуживает в железнодорожном сообщении территорию общей площадью около 93 тысяч квадратных километров с

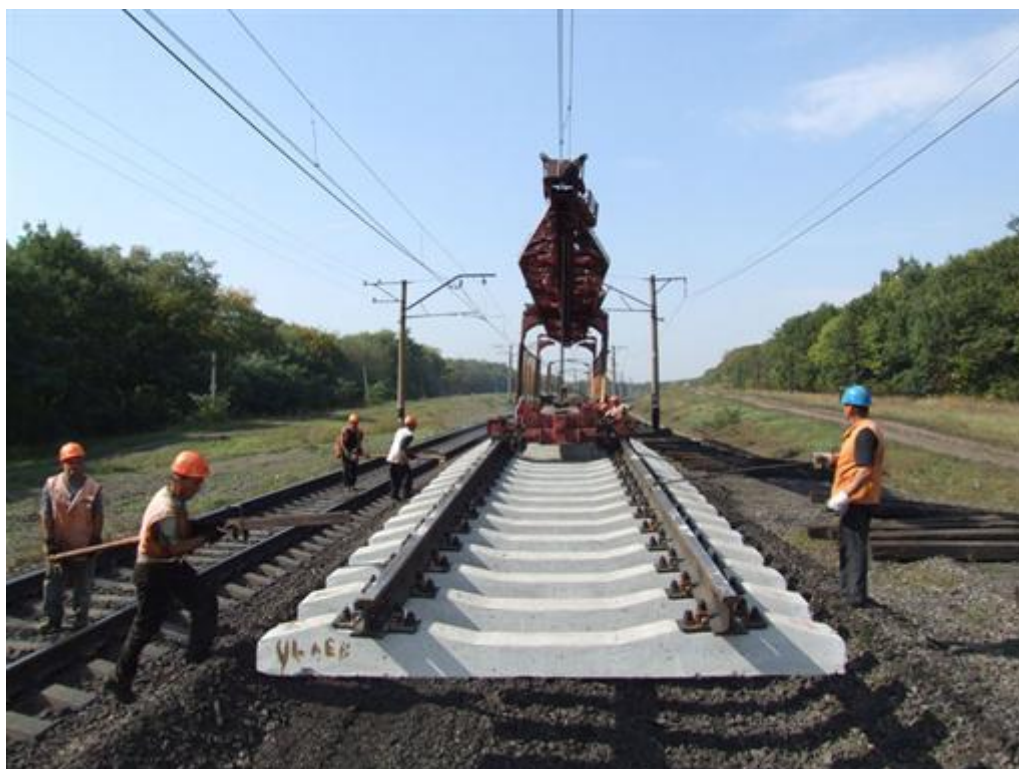
населением около 8 миллионов человек, паромную переправу Крым - Кавказ, два речных и четыре морских порта, нефтяной терминал станции Айвазовская, поддерживает тесные промышленные связи угледобывающего Донбасса и железорудного Криворожья, отправляет на внутренний и внешний рынки более половины проката черных металлов и свыше 85% железорудного сырья, является активным звеном международного транспортного коридора Европа - Азия.

В наши дни эксплуатационная протяженность Приднепровской железной дороги превышает 3,2 тыс. километров пути, что составляет свыше 15% общегосударственной. Из них 60% электрифицированы, более чем 84% оборудованы автоматическим регулированием, 90% имеют электрическую централизацию.

Инвентарный парк магистрали насчитывает около 2,3 тыс. грузовых и 1,6 тыс. пассажирских вагонов, около тысячи электровозов и тепловозов, 300 секций электропоездов.

Бесперебойную и четкую работу столь крупного транспортного предприятия, которая ни днем, ни ночью не останавливается вот уже сто сорок лет, сегодня обеспечивают свыше 55 тысяч человек. Наличие высоких технических возможностей и квалифицированного персонала позволяет приднепровским железнодорожникам ежегодно перевозить свыше 80 миллионов пассажиров и до 200 миллионов тонн грузов.

Дух многих поколений первопроходцев и мастеров беспоконной искрой живет в сердцах нынешних приднепровцев, побуждая их к плодотворному труду, творческому поиску и новаторству, смелым нестандартным решениям, готовности принимать на себя ответственность, настойчивости в достижении поставленной цели.



Так сегодня выглядит укладка железнодорожного полотна

Приднепровская магистраль всегда была и сегодня остается испытательным полигоном для внедрения современных технических решений в железнодорожной отрасли. Именно на Приднепровской появился первый на Украине электрифицированный участок железнодорожного пути. Тут впервые внедрили "бархатный" бесстыковый путь и железнодорожные системы автоматики. В 1971 году на перегоне Новомосковск - Днепропетровск был испытан пилотный проект авиаконструкторского бюро А. Яковлева: созданный учеными вагон развил скорость 258 км/час, что в то время было мировым рекордом. Именно приднепровские железнодорожники первыми на стальных магистралях Украины внедрили автоматизированные рабочие места для ведения технической документации, а два года назад магистраль первой в Укрзалізниця отправила груз по электронной накладной.

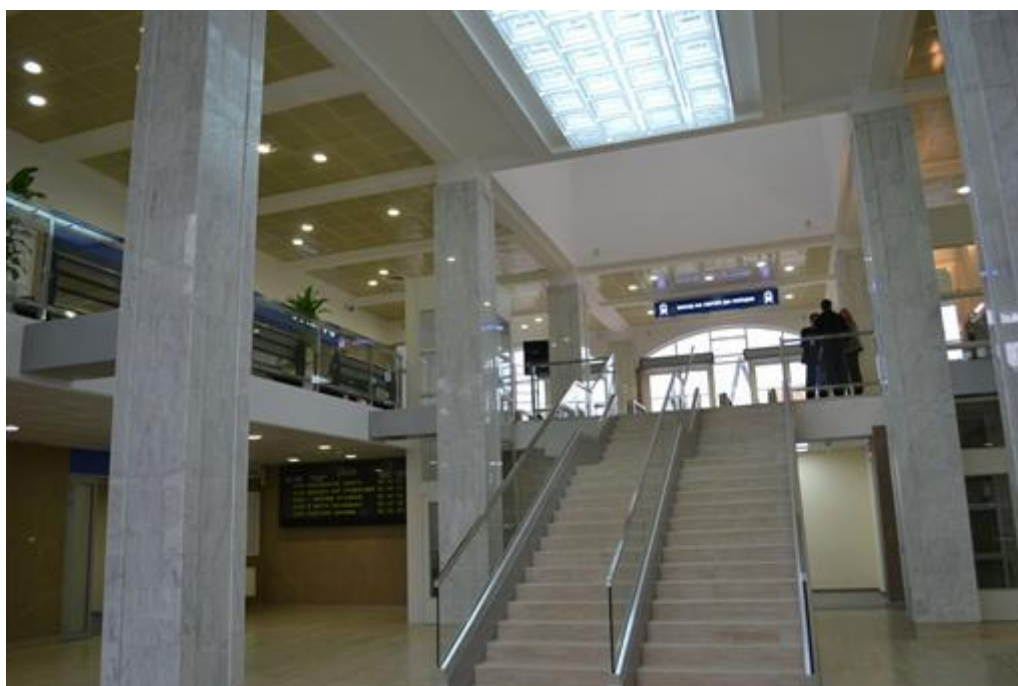
Примерами успешных масштабных проектов, реализованных Приднепровской железной дорогой за последнее десятилетие, можно назвать коренную реконструкцию одной из самых крупных в сети Укрзалізниця стыковых сортировочных станций Нижнеднепровск-Узел, вокзалов Днепропетровск, Синельниково, Джанкой и Павлоград, железнодорожного моста Рядовая - Грековатая на Криворожье, техническое переоснащение участка Симферополь - Севастополь, строительство путепровода над железнодорожным полотном на перегоне Никополь - Марганец.

Последние триумфы приднепровских железнодорожников - строительство современного пешеходного перехода над путями на вокзале Симферополя, реконструкция автотранспортной мостовой развязки вблизи железнодорожного вокзала Севастополя, получившей название Днепропетровского моста, Дома науки и техники на станции Апостолово, открытие музея железнодорожной славы Криворожского региона, возведение "северных ворот" Кривого Рога - вокзального комплекса европейского уровня на станции Роковатая.

А в замыслах - строительство пригородного терминала на вокзале Днепропетровска, реконструкция центрального криворожского вокзала и вокзала в Севастополе, что позволит пассажирам магистрали приобщиться к комфорту и широким возможностям высококлассного железнодорожного сервиса XXI столетия, сделать вокзалы Приднепровской неповторимыми и легко узнаваемыми.

Лучше и быстрее

Возводя новые инфраструктурные объекты, нынешняя стальная магистраль Приднепровья растет не только "вширь", но и качественно, предлагая своим пассажирам европейские стандарты скорости, комфорта и безопасности. Интересно, что приднепровские железнодорожники - единственные в Украине, кому пришлось четырежды "входить в одну и ту же реку", в свое время готовя к запуску скоростного пассажирского движения разные участки дороги: Днепропетровск - Чаплино, Днепропетровск - Пятихатки, Синельниково-1 - Запорожье-1, Днепропетровск - Симферополь.



Вокзал, как произведение искусства (станция Роковатая, Кривой Рог)

"Мы понимаем, - говорит **начальник Приднепровской железной дороги Игорь Гладких**, - что у Украины, как и у всего мира, нет иного пути, кроме скорости и комфорта. Скоростное железнодорожное движение - это удобно и выгодно. И мы стремимся внести свой посильный вклад в общее дело".

Сегодня по Приднепровской железной дороге успешно курсируют скоростные экспрессы между Киевом, Днепропетровском и Запорожьем, Харьковом, Донецком, Днепропетровском и воротами Крыма - Симферополем. А в перспективе - новые маршруты.

Сохраняя верность принципам социальной ответственности

Приднепровская железная дорога - и сегодня один из крупнейших и неизменно ответственный плательщик налогов в государственный и местные бюджеты: только за 10 месяцев текущего года предприятие пополнило госказну и фонды соцстраха, а также местные бюджеты более чем 2,3 млрд. гривен.

Магистраль стабильно обеспечивает социальные перевозки 26 льготных категорий пассажиров в дальнем и пригородном сообщении - пенсионеров, детей и студентов, ветеранов и инвалидов, участников боевых действий и др., а также, несмотря на нелегкие времена, не отказывается от участия в благотворительных акциях (например, по бесплатной перевозке детей-сирот и детей-инвалидов, бесплатному предоставлению чая и постельного белья в поездах инвалидам и участникам войны).

Приднепровские железнодорожники - активные участники многих важных региональных транспортных проектов, таких как строительство вокзального комплекса на криворожской станции Роковатая или запуск рельсового автобуса в Крыму. Несмотря на то, что это создает дополнительную финансовую нагрузку на предприятие, на магистрали ясно понимают, что работают "для людей" - не только своих пассажиров или клиентов, но и жителей тех регионов, на территории которых расположена железная дорога.

Впрочем, и о благополучии собственных работников на дороге заботятся неустанно. Приднепровская магистраль не только полностью сохранила, но и продолжает развивать ведомственные учреждения медицины и отдыха, стадионы и дома культуры, имеет две детские железные дороги, дающие путевку в жизнь двум третям своих воспитанников.

Сегодня почти 93% приднепровских железнодорожников пользуются добровольными медицинскими страховками, половину стоимости которых оплачивает дорога, а пенсионеры вообще застрахованы за счет предприятия. Всем работающим и ветеранам доступен отдых в дорожных пансионатах и санаториях, а также широкая сеть ведомственной медицины.

Кто ощущает заботу о себе и своих близких, знает, что никогда не будет бывшим железнодорожником, тот и достойно трудится. За минувшее десятилетие за весомые трудовые успехи более 3,2 тыс. приднепровских железнодорожников отмечены высокими государственными и ведомственными наградами.

Сегодня на дорогу приходят уже внуки и правнуки тех, кто поднимал ее из руин в послевоенные годы. Только в нынешнем году коллектив Приднепровской пополнился почти 200 молодыми специалистами - вчерашними студентами профильных высших и средних учебных заведений, которые дорога традиционно поддерживает как кузницу своих кадров. Жива еще и практика целевого направления молодежи в железнодорожные вузы, чтобы отобрать и воспитать для предприятия перспективных и талантливых, а также сохранить преемственность поколений. В настоящее время на магистрали насчитывается 472 трудовые династии, которые объединяют 2398 железнодорожников, а общий трудовой стаж всех трудовых династий Приднепровской превышает 57,5 тысячи лет!

...Жаль, что тем, кто в далеком 1873-м сомневался в пользе и перспективности стальных магистралей и продолжал упорно делать ставку на лошадей и повозки, сегодня не дано увидеть, как железная дорога превратилась в основного, а порой и безальтернативного перевозчика грузов и пассажиров. Впрочем, в этом несколько не сомневались и для этого упорно трудились такие люди, как А. Верховцев и Н.Закорко. И продолжают трудиться тысячи приднепровских железнодорожников, чьими усилиями стальная магистраль Приднепровья без остановок движется в будущее.