



ЛОКОМОТИВНОЕ ДЕПО МОСКВА-ПАССАЖИРСКАЯ-КУРСКАЯ: ИСТОРИЯ, СОБЫТИЯ, ЛЮДИ

О.Г. ЖУКОВ,

ветеран железнодорожного транспорта,
почетный железнодорожник

В своей статье мне хотелось рассказать историю создания и развития ныне закрытого локомотивного депо Москва-Пассажирская-Курская, в котором я работал помощником машиниста, машинистом электровоза, председателем профсоюзного комитета. Коллектив нашего предприятия был одним из передовых в своей отрасли, осваивал новую технику, стал зачинателем многих замечательных традиций. Чтобы сохранить память, о славных вехах развития ушедшего в историю предприятия, и написан этот материал.



Рис. 1 Нижегородский вокзал (1861 г.)

История железных дорог общего пользования в России началась с открытия 11 ноября 1837 г. железной дороги Санкт-Петербург — Павловск, а в 1851 г. вступила в строй первая магистральная линия Санкт-Петербург — Москва. Успешный опыт их эксплуатации в условиях России показал необходимость наращивания темпов железнодорожного строительства.

Благодаря всемирно известной ярмарке, Нижний Новгород стал «карманом России». Каждый год сюда съезжались купцы со всего мира. А.С. Пушкин еще в 1836 г. писал: «Дорога (железная) из Москвы в Нижний Новгород была бы еще нужнее дороги из Москвы в Петербург, и мое мнение было бы с нее и начинать». 10 мая 1847 г. императорским указом было одобрено строительство дороги от Москвы до Нижнего Новгорода. Но прошло более 10 лет, прежде чем началось строительство. В первой половине мая 1858 г. были организованы работы на участке Москва — Владимир. На участке Владимир — Нижний Новгород строительство развернулось только с весны 1859 г.

Ввод в эксплуатацию Московско-Нижегородской железной дороги явился большим событием в экономической жизни страны. Эта линия стала первой железной дорогой, соединившей европейскую часть России с ее восточными районами. Движение поездов по участку от Москвы до Владимира было открыто 14 июня 1861 г. (рис. 1). Второй участок Владимир — Нижний Новгород закончили 1 августа 1862 г. В связи с ростом объема перевозок в 1876 — 1892 гг. проложили второй путь. В 1894 г. Московско-Нижегородская, вместе с другими железными дорогами Главного общества российских железных дорог, была выкуплена и стала государственной.

Одновременно ставился вопрос о постройке железной дороги от Москвы на юг России. Так, экономическое обоснование строительства железной дороги Москва — Харьков — Ростов (на Дону) впервые появилось в проекте Н. Муравьева еще в 1838 г. Особенно ярко проблему бездорожья выявила Крымская война. В то время, когда Англия и Франция быстро подвозили по морю пароходами войска и снаряжение, Россией связь с театром военных действий в Крыму осуществлялась самыми примитивными средствами гужевого транспорта, который не справлялся с доставкой всех необходимых ресурсов для действующей армии.

Первая концессия на постройку дороги из Москвы в Севастополь дана сразу по окончании Крымской войны в 1856 г. Главному обществу российских железных дорог, но это общество дорогу построить не смогло. По новому, Высочайше утвержденному 3 ноября 1861 г. уставу, обязательства Общества ограничивались сооружением Петербурго – Варшавской (с ветвью к Прусской границе) и Московско-Нижегородской железными дорогами. В 1863 г.

была дана концессия на дорогу Москва — Севастополь английской компании банкиров Пальмера, Фрюлинга и других, с поверстной гарантией правительства (5,5 %), но та в указанные сроки не собрала необходимые средства и не приступила к строительству.

В мае 1864 г. император Александр II издал указ о строительстве железнодорожной линии Москва — Орёл. Сперва, в 1864 г., открылось движение поездов на участке Серпухов — Тула. 17 ноября 1866 г. министр путей сообщения П.П. Мельников доложил императору, что 16 ноября совершенно освящение Серпуховской железной дороги. После молебна с присутствовавшими, поезд отправился от Москвы до Серпухова и вечером возвратился в Москву. Открылось правильное, постоянное движение на всем участке от Москвы до Тулы, и у нынешнего Курского вокзала стало два направления. Эту же дату официально принято считать днем основания нашего депо, хотя это и не совсем исторически корректно. За четыре последующих года дорогу построили до Курска.

К моменту открытия движения до Серпухова на станциях Московско-Нижегородской и вновь образованной Московско-Курской железных дорог было возведено два паровозных депо, так называемое «старое», прямоугольного типа, относившееся изначально к Московско-Нижегородской магистрали (рис. 2), и «новое» — здание веерного типа с поворотным кругом с ручным приводом. «Старое» депо располагалось у стен Всесвятского монастыря (территория нынешней станции Москва-Товарная) там же, где и первоначальный Нижегородский вокзал.

Изначально в самом первом депо были приписаны 4 пассажирских и 6 товарных паровозов. В первое время после открытия Московско-Нижегородской дороги ежесуточно отправлялись всего два пассажирских и два грузовых поезда. Постепенно пассажиропоток на обеих линиях возрастал, увеличивались размеры грузового движения. К концу XIX века паровозный парк объединенного после выкупа Московско-Курской дороги в казну депо насчитывал 267 паровозов, в том числе 46 пассажирских. В эксплуатации находилось 15 различных типов паровозов, в основном иностранного производства. Встал вопрос о строительстве третьего комплекса депо.

В 1895 г. одновременно со строительством нового Курского вокзала (рис. 3) началось строительство и нового паровозного депо, которое завершилось в 1910 г. (рис. 4). К тому времени грузовые паровозы перевели в «товарное» депо Люблино, а объединенное депо Москва - Курская стало чисто пассажирским. Именно это депо явилось «прародителем» построенного в начале 1930-х гг. прямоугольного здания депо на станции Москва-Техническая, четверть века спустя ставшее электровозным депо Москва-Пассажирская-Курская.



Кадровый состав депо формировался из машинистов, их помощников и кочегаров, а также рабочих и служащих. В скромном, открывшемся в 1986 г. музее боевой и трудовой славы, расположенном в фойе актового зала депо, ряд экспонатов рассказывали о его дореволюционной истории.

На желтевших от времени фотографиях — участники революционных событий и войн начала века. В 1905 г., после «кровавого воскресенья» и поражения России в войне с Японией, вслед за волнениями на флоте, к всеобщей забастовке и вооруженному восстанию примкнули многие железнодорожники Московского узла. До сих пор названия улиц бывшего поселка, а позже города Люблино (ныне район Москвы), где в основном и проживали рабочие депо Москва-Пассажи́рская-Курская, сохранили имена Я.Я. Чистова и Ф.С. Шкулева — активных революционных руководителей борьбы с самодержавием.

В паровозных депо Московско-Курского железнодорожного узла работали участники революционных событий 1905 и 1917 гг., паровозники братья Филипповы — Иван Павлович, Дмитрий Павлович, Василий Павлович, Нил Павлович и Никанор Павлович. Последний героически погиб в Цусимском сражении Русско-Японской войны. Забегая вперед, можно сказать, что сын И.П. Филиппова, К.И. Филиппов также пришел на работу в депо Москва-Пассажи́рская-Курская, был инженером, начальником депо, затем заместителем народного комиссара путей сообщения СССР, позже руководил многими железными дорогами и округами железных дорог, в том числе в годы Великой Отечественной войны, оставил мемуары.

Его сын, О.К. Филиппов, работал в депо на практике помощником машиниста, затем работал на многих руководящих постах — руководителем депо Москва-Пассажи́рская-Киевская, Москва II Ярославская, заместителем начальника и главным инженером Службы локомотивного хозяйства Московской дороги. Представители этой династии трудились на железнодорожном транспорте совокупно более 600 лет.

В начале XX века расширялись и возводились новые здания и сооружения депо уже объединенной дороги — сначала Московско-Курской, Нижегородской и Муромской, затем просто Московско-Курской. Работники депо осваивали новые серии паровозов, совершенствовали технологию их ремонта. Не все было гладко в коллективе. В депо постоянно работали подпольные кружки большевиков. Росло недовольство классовым расхождением и условиями труда железнодорожников.

Многие работники депо сражались в гражданскую войну с белогвардейцами и интервентами. В бою под станцией Лбищенская вместе с В.И. Чапаевым в 1919 г. погиб комиссар его дивизии П.С. Батурин, до призыва в действующую Красную армию активный участник подпольной организации РСДРП(б) депо.

Поезд главкома Совета Вооруженных Сил Республики всю гражданскую войну водили машинисты депо Москва-Пассажи́рская-Курская, в будущем почетный железнодорожник А.Г. Кабанов, и будущий машинист-инструктор и также почетный железнодорожник П. Карнаков. Паровозные бригады депо, водившие грузовые эшелоны в период гражданской войны, нередко рискуя жизнью, подвозили продовольствие и топливо голодавшим и страдавшим от холода и эпидемий москвичам.

В послереволюционные годы в депо строятся столовые, раздевалки, душевые. Открываются новые цехи — механический, медницкий, автоматный. Паровозные бригады работают по именным графикам.

В период восстановления народного хозяйства после гражданской войны и вызванной ей разрухи, подъема на новый уровень производительности труда на железнодорожном транспорте, в депо возникло движение за отличное обслуживание паровозов прикрепленными и переведенными на хозрасчет бригадами. Здесь зародились многие другие творческие инициативы. В коллективе появились первые Герои Социалистического Труда. Эти высшие звания присваивались ВЦИК РСФСР, с вручением ордена Ленина.



Рис. 4 «Веерное» паровозное депо Москва-Пассажи́рская-Курская (1950 г.)

К 1930-м гг. на советских железных дорогах требовалось значительно повысить скорости движения пассажирских поездов. Паровозы С^У, составлявшие в те годы основу парка депо, с их мощностью в 1500 л.с. уже не могли удовлетворять этим требованиям. Магистральный пассажирский паровоз типа 1-4-2 серии ИС был разработан Центральным локомотивопроектным бюро (ЦЛПБ) в 1932 г. на базе ранее построенного грузового паровоза серии ФД. На момент создания являлся самым мощным пассажирским паровозом в Европе.

Первые ИС поступили на линию Москва — Ленинград Октябрьской железной дороги, где обслуживали дальние пассажирские поезда (в том числе и «Красную стрелу») на участке Москва — Бологое. В 1935 г. их передали с Октябрьской на Московско-Курскую дорогу в депо Москва-Пассажи́рская-Курская, а в 1936 г. еще несколько паровозов серии ИС были направлены в депо Харьков Южной железной дороги, что позволило создать первое магистральное направление (Москва — Курск — Харьков — Синельниково), где дальние пассажирские поезда обслуживались новыми паровозами ИС, заменившими паровозы СУ (рис. 5).

Именно под обслуживание этих стремительных красавцев в 1933 — 1934 гг. был построен новый деповской комплекс на станции Москва-Техническая-Курская уже дороги имени Ф.Э. Дзержинского, позже в очередной раз сменившей название на Московско-Курско-Донбасскую. Этот деповской комплекс мы и знаем сейчас как депо ТЧ-1 Московской дороги. Существовавшие ранее три площадки старых депо в наши годы поочередно ушли под снос. А жаль, так как последнее по времени постройки, веерное депо у нынешнего Курского вокзала, представляло собой уникальный памятник железнодорожной архитектуры начала XX в. и могло быть использовано в качестве площадки музея железнодорожного подвижного состава.

В 1932 г. перед железнодорожниками страны была поставлена задача перевода пассажирских паровозов с жидкого (тогда сырая нефть) топлива на уголь. Первым в депо Москва-Пассажи́рская-Курская свой локомотив перевел машинист А.Г. Кабанов и вскоре добился значительной экономии топлива. В 1934 г. ему присвоено звание Героя Социалистического Труда. В середине 1930-х гг. Героем Труда стал и машинист депо В. Борзин, который в числе других проводил опытные поездки по выявлению возможностей пассажирского паровоза серии ИС.

Тридцатые годы были насыщены массовым трудовым героизмом железнодорожников. Многие рабочие, инженеры и служащие депо были награждены первыми орденами и медалями молодой страны Советов, знаками «Почетному железнодорожнику». В числе награжденных орденами и медалями в 1939 г. были бригадир Н.Н. Климов, машинисты Н.Н. Стрелков, С.В. Маслов, В.А. Агафонов и С.Н. Ухов, печник Ф.П. Савин, дежурный по депо И.П. Филиппов и другие.

В первые же дни Великой Отечественной войны на фронт ушли 137 работников депо, многие из которых погибли в боях с фашистскими захватчиками. Часть их имен высечена на гранитной плите памятника, установленного на территории депо в семидесятых годах. Работавшие в цехах и на паровозах, вносили посильный вклад в общую победу советского народа над фашистской Германией. Изготавливали защитные приспособления для оборо-



ны Москвы, водили поезда на прифронтовых участках. С честью вынесли все испытания и невзгоды.

На груди многих работников депо рядом с трудовыми орденами и медалями засияли боевые награды, среди которых одна из почетных — медаль «За оборону Москвы». Машинист депо П.И. Катальников уже в 1942 г. был удостоен ордена Ленина, а его коллега В.Д. Ламонов, сражавшийся на бронепоезде еще в финскую войну, всю Великую Отечественную водил поезда на прифронтовых участках. Позже его имя и фотографии заполняли полосы газет. Бригада В.Д. Ламонова и обслуживавшийся ею паровоз неоднократно признавались лучшими по сети в социалистическом соревновании. За успехи в восстановлении народного хозяйства в 1951 г. орденом Ленина был награжден бригадир А.К. Малеев.

Работа в годы Великой Отечественной войны представлена в депо-музее фотографиями и отдельными стендами, посвященными видным депо-людям того времени. Это Герой Советского Союза, разведчик, а после войны машинист электропоезда А. Левченко, гвардии лейтенант В.Т. Рогов, защищавший Москву, советское Заполярье, штурмовавший Берлин. Благодарность от Верховного главнокомандующего Маршала Советского Союза товарища Сталина за прорыв обороны Берлина в районе Зееловских высот всему личному составу соединения, принимавшему участие в боях, с упоминанием в том числе и имени В.Т. Рогова, представлена в музее.

В.Т. Рогов, вернувшись молодым лейтенантом-танкистом, стал передовым машинистом паровоза депо Люблино. Одним из первых в депо Москва-Пассажирская-Курская освоил новую технику — электропоезда и возглавил колонну электропоездов. Совершенствовался сам. Обучал машинистов и помощников. К его боевым наградам прибавились трудовые. После достижения пенсионного возраста В.Т. Рогов еще долгое время работал машинистом-инструктором по обучению, занимаясь с бригадами на тренажерах электропоездов ЧС2 и ЧС7.

Из ветеранов Великой войны нельзя не вспомнить А. Чапкина, В. Олексенко, Е. Ильина, М. Соловьёва, мастера цеха В. Гусева, слесаря Ю. Халева, маляров И. Шмыкова и В. Феоктистову, многих других фронтовиков. Также в нашем депо работал летчик Е. Матюнин, ставший после Победы одним из инициаторов вождения локомотивов в одно лицо. Каждому в музее депо был посвящен отдельный стенд.

В послевоенные годы в приписном парке депо были паровозы серий ИС20, С, С^У, электропоезда серий ВЛ22^М и ВЛ23. В 1951 г. в подарок к 70-летию И.В. Сталина из Чехословакии поступил паровоз серии 18-01 «Друг», числившийся в инвентарном парке депо до 1967 г.

21 октября 1957 г. первый пассажирский поезд на электрической тяге от Москвы до Тулы провел на электропоезде ВЛ22^М машинист И. Бонин. Так начинался новый этап в жизни коллектива. В конце 1950-х — 1960-е годы, депо одним из первых на сети дорог осваивает чехословацкие пассажирские электропоезда серий ЧС1, ЧС3 и, позже, более мощные ЧС2. Курское направление стало первым в СССР, где было организовано движение поездов специализированными пассажирскими электропоездами.

Первая партия серийных ЧС1 заводского типа 41Е (рис. 6) пришла в депо в конце 1959 — середине 1960 года. Всего в первой партии было чуть больше 40 машин. Это были небольшие, европейского габарита электропоезда, с четырехосным экипажем, развивавшие конструкционную скорость 120 км/ч.

Электропоезда стали работать в дальнем следовании на направлении Москва — Харьков — Иловыйск. Однако слабые для тяжелого профиля Курского направления тяговые электродвигатели давали о себе знать. Машинисты, работавшие на ЧС1 на нашем направлении, отзывались о них нелестно — «стреляли» электродвигатели, срабатывала защита, не хватало мощности на подъемах с тяжелыми поездами и др. Именно по этой причине, в последние годы работы на Курском ходу, электропоезда стали выпускать на линию двойной тягой, предварительно оборудовав их в депо системой многих единиц.

Уже к 1961 г. в депо, вошедшее за два года до этого в укрупненную Московскую железную дорогу, поступила усиленная версия ЧС1 — четырехосный электропоезд серии ЧС3 заводского типа 29Е, оснащенный более мощными тяговыми электродвигателями. Всего для работы на южном направлении в Москву-Пассажирскую-Курскую пришло 24 таких локомотива. Это был своего рода переходный этап, на тот период пока завод «Шкода» готовил запуск в серийное производство нового мощного шестиосного пассажирского электропоезда, от которого, кстати, и были заимствованы для ЧС3 эти самые более мощные тяговые двигатели.

Большой вклад в совершенствование конструкции чехословацких электропоездов внесли машинисты-инструкторы депо В. Квантришвили, Г. Чиликин, старший мастер В. Гусев, мастер В. Букаткин, инженеры Э. Ридель и А. Степанов.

С 1962 по 2007 гг. депо эксплуатировало электропоезда серии ЧС2 (рис. 7). На эти десятилетия, часть которых сегодня называют «застойными», пришелся пик развития депо. Хотелось бы несколько подробнее остановиться на этом периоде и рассказать об организации работы депо и, самое главное, о людях, эту работу выполнявших.

Писать об этом мне, как автору статьи, легко и приятно, так как в 1969 г. я сам, с отличием защитив диплом и получив среднее техническое образование по специальности «техник-электромеханик по ремонту и эксплуатации электроподвижного состава», по распределению пришел на работу в локомотивное депо Москва-Пассажирская-Курская, где первоначально стал работать помощником машиниста электропоезда.

Коллектив депо успешно справлялся со своей задачей по перевозке пассажирских поездов. Не было браков и аварий. Опоздавшие поезда наши машинисты в содружестве с диспетчерами вводили в график или сокращали опоздание. Большинство машинистов экономили электроэнергию, затрачиваемую на тягу поездов.

Депо неоднократно становилось победителем или призером в социалистическом соревновании по сети железных дорог. Коллективу вручались знамена, денежные премии, государственные и отраслевые награды. В депо часто приезжали руководители Министерства путей сообщения, Московской дороги, Московско-Курского отделения, Роспрофжела, Дорожного и отделенческого профсоюзов для вручения наград, проведения оперативных совещаний, получения и обмена информацией о совместной работе всех служб дороги с локомотивными бригадами.

Орденами Ленина, Трудового Красного знамени, Знак Почета были награждены машинисты Н. Петров, В. Штыков, А. Чапкин, С. Цвилов. Многие носили звание «Заслуженный работник транспорта», были награждены отраслевой наградой «Почетному железнодорожнику».

Локомотивные бригады депо в соответствии с графиком движения пассажирских поездов круглосуточно отправлялись с Курского вокзала на южное направление с поездами до Адлера, Симферополя, Кисловодска, Донеца, Харькова, Анапы, Новороссийска, Баку, Тбилиси, Еревана, Тегерана, а также на



Рис. 6 Электропоезд ЧС1 в локомотивном депо Москва-Пассажирская-Курская (1960-е годы)



Горьковское направление с поездами до Нижнего Новгорода и Перми.

В южном направлении тяговое плечо было до станции Скуратово, расположенной на 284 км от Москвы. На Горьковском направлении наши локомотивные бригады водили поезда до станции Владимир в 200 км от Москвы, где менялась не только локомотивная бригада, но и электровоз из-за смены напряжения в контактной сети.

Поездка туда и обратно от Москвы до Скуратово занимала в общей сложности порядка 18 — 20 ч (6 — 8 ч в одну и другую сторону, 3 — 7 ч отдыха в доме отдыха локомотивных бригад). До станции Владимир и обратно с отдыхом поездка занимала 14 — 16 ч. Приезжая в Москву, локомотивная бригада отдыхала 18 — 24 ч дома, затем опять в поездку. После 3 — 4 поездок был выходной продолжительностью от 48 до 64 ч. Таким образом соблюдался режим труда и отдыха локомотивных бригад, чтобы была выработана месячная норма часов, соблюден график отпусков, не было переработки за год свыше 120 ч на каждого работника локомотивной бригады.

Машинисты и помощники машинистов, добившиеся наивысших результатов работы по итогам предшествующего года, претендовали на отпуск в мае и сентябре следующего года. В июне — августе в связи с резким увеличением количества поездов отпусков у машинистов и их помощников в нашем депо не было.

Ежегодно в апреле, ко дню рождения В.И. Ленина проводился коммунистический субботник. Локомотивные бригады перечисляли заработанные за поездку в одну сторону средства в фонд субботника. Слесари на субботнике бесплатно ремонтировали электровоз, который затем торжественно отправлялся с эстафетным поездом.

Рассказывая о работниках депо, хочется еще раз отметить их трудолюбие и любовь к своей профессии. Отлично водили поезда, обеспечивая высокий уровень безопасности движения, машинисты А. Баженов, П. Оберюхтин, И. Абросичкин, К. Малкин, Г. Кондратьев, В. Соломонов, Н. Кравченков, В. Калинин, В. Рыльский, В. Крутиков, Л. Точилин, В. Курдюбов, А. Петров, В. Шошин, И. Каминский, Н. Гончар, В. Журкин, М. Палатов, С. Иванов, И. Варганов, Д. Смирнов, А. Шорохов и другие.

Хорошими машинистами-наставниками молодежи были Ю.И. Кольцов, Ю.С. Кулагин, Н.П. Животченко, Е.П. Матюнин, А.П. Чапкин, В.А. Штыков, Н.А. Петров, В.Р. Тюляков, А. Романов, Н.В. Васильев и еще ряд других механиков, которые за десятилетия работы подготовили десятки помощников машиниста к самостоятельной работе машинистами.

Огромную практическую помощь как молодым, так и более опытным машинистам оказывал машинист Г.М. Верижников, который на действующем электровозе показывал возможные неисправности и пути выхода из аварийного положения для продолжения следования поезда.



Рис. 7 Электровозы ЧС2 в локомотивном депо Москва-Пассажирская-Курская (1965 г.)

Машинист В.В. Косарев, применяя метод «усредненных скоростей», добивался наивысших результатов по экономии электроэнергии. Свой опыт он передавал на технических занятиях своим коллегам машинистам.

Подготовкой локомотивных бригад, инструктажами, техническими занятиями, контрольными поездками занимались машинисты-инструкторы М.Р. Сосновский, В.Т. Рогов, П.Е. Соловьёв, В.Д. Аринушкин, позже В.В. Волков, Н.Н. Ермаков, В.Н. Синельников, С.Н. Цвириков, А.И. Пугачёв — признанные мастера своего дела, в прошлом опытные машинисты.

Подготовку локомотивов и выдачу под поезда вместе с маневровыми машинистами обеспечивали дежурные по депо А. Горшков, В. Соболев, И. Волобуев, А. Бондаренко, Г. Ефимов. Составляли именной график для локомотивных бригад, с обеспечением месячной нормы рабочего времени, отдыха, отпусков старшие нарядчики А. Федотов и В. Кузнецов.

Цехом эксплуатации руководили заместители начальника депо по эксплуатации Н.И. Егоркин, Ю. Муранов и Г.В. Ефимов, которые пользовались заслуженным уважением всего коллектива. Под их началом работали техники-расшифровщики Р. Соловьёва, В. Лобаченко, инженер Н. Порунова.

Группой учета руководила Т. Кутилина. Здесь работали жены машинистов Г. Соломонова и Н. Фадеева. Приходя к ним с различными вопросами по маршрутным листам, машинисты всегда слышали вежливые, четкие ответы.

Хорошо знали свое дело, профессионально работали бухгалтеры депо. Главным бухгалтером долгие годы работала жена машиниста Л.М. Андросова. Грамотный, душевный, любящий свою работу человек. Под стать ей были другие бухгалтеры Т. Полева, Т. Тюрина.

Особо хочется выделить ремонтный персонал депо под руководством заместителя начальника депо И. Морсанова. В депо хорошо и качественно работали мастера В.М. Букаткин, А. Магалдан, А. Гаврюшин, В. Тихонов, бригадир А. Александров, слесари Ю. Власов, М. Глеков, Ю. Халеев, В. Степанов, В. Савин, М. Филиппов, В. Сапунов, А. Батов, И. Болдов.

Добрым словом хочется вспомнить начальников депо разных лет В.М. Сорокина, А.М. Степанова, В.В. Титова, А. Антонова, С. Цвирикова, Н.К. Васина, А.А. Лучкина, главных инженеров М.П. Сычёва, И.Л. Чаплинского, В.М. Тихонова, А.С. Назарова. Под руководством и по инициативе этих людей строился крытый пункт технического обслуживания электровозов, здания депо были подключены к центральному отоплению, реконструировались и строились новые ремонтные цехи, тракционные пути, благоустраивались служебные и бытовые помещения.

Многие руководители нашего депо в дальнейшем уходили работать в другие места, но с повышением в должности. Так, начальник депо В.М. Сорокин стал заместителем начальника Московско-Курского отделения по локомотивному хозяйству. А.М. Степанова пригласили на работу сразу в министерство на должность заместителя начальника Главного управления локомотивного хозяйства. Начальник депо В.В. Титов вначале возглавил Службу локомотивного хозяйства Московской дороги, затем работал в министерстве на должности начальника Главного управления локомотивного хозяйства.

Главный инженер депо М.П. Сычёв впоследствии «дорос» до должности начальника Восточно-Сибирской дороги. Главный инженер А.Л. Антонов работал затем начальником Московско-Окружного отделения Московской дороги, а его коллега И.Л. Чаплинский перешел на работу в управление Московской железной дороги в должности начальника Службы охраны труда.

Не могу не рассказать об одной замечательной традиции, зародившейся в нашем депо. С уважением относясь к ответственной, требующей большого профессионализма и знаний работе машинистов, сам уже работая председателем профсоюзной организации депо, я предложил тогдашнему начальнику В.В. Титову организовывать торжественные проводы на пенсию заслуженным



машинистам. Он поддержал мое предложение и дал поручение заместителю начальника депо по эксплуатации Г.В. Ефимову оказать необходимую помощь и поддержку начинанию.

Первым машинистом, которому руководство депо и профком организовали торжественные проводы на заслуженный отдых, был машинист первого класса М.М. Соловьёв. На Курский вокзал, куда прибывал ведомый им поезд № 20 Харьков — Москва, были приглашены его семья, в том числе дети и внуки, коллеги, телевидение, оркестр. При подходе поезда к платформе диктор Курского вокзала стал объявлять по громкоговорящей связи для встречающих информацию о прибытии поезда, особо сказав, что управляет поездом машинист электровоза 1-го класса М.М. Соловьёв, проработавший в локомотивном депо Москва-Пассажирская-Курская более 30 лет и уходящий после этого рейса на заслуженный отдых.

Михаил Михайлович ничего не знал о готовящейся торжественной встрече на вокзале. От станции Тула его сопровождал машинист-инструктор В.В. Волков. Когда поезд медленно проехал середину платформы, заиграл оркестр. Михаил Михайлович сказал инструктору: «Мы наверно привезли какую-то «большую шишку», раз так встречают». В ответ он услышал «Это тебя так встречают!!!». Руки машиниста от волнения задрожали, но он, сдерживая эмоции, выполнил свою работу по инструкции, плавно остановив поезд в конце платформы.

Здесь среди встречавших он увидел своих родных и близких, коллег и друзей по работе. Он вышел с электровоза на платформу, ему вручили цветы, повязали через плечо красную ленту. Заместитель начальника депо по эксплуатации Г.В. Ефимов и я, как председатель профкома, поблагодарили его за безаварийную работу на железнодорожном транспорте и пожелали крепкого здоровья. Репортаж об этом событии появился в газете, был показан на телевидении. Так в нашем депо появилась важная и нужная традиция торжественных проводов машинистов на заслуженный отдых.

В октябре 1986 г. депо получает первый свой электровоз серии ЧС7 № 096. С этого времени в депо начинается подготовка машинистов для работы на данной серии электровозов, (рис. 9) которой занимается машинист-инструктор В.Т. Рогов. Впоследствии, с мая 2003 по декабрь 2013 гг. его имя носил электровоз ЧС7-235 (рис. 10). В последние два десятилетия работы депо весь собственный приписной парк состоял из этих электровозов.

1986 г. стал памятен также и открытием упоминавшегося неоднократно музея депо (рис. 11). Сбор материалов по истории депо начался еще во второй половине 1970-х годов. Инициативная группа, в том числе и автор этих строк, работала в ленинградских архивах, архивах МПС выискивая информацию, касавшуюся родного депо. Многие ветераны откликнулись на призыв и стали приходить в профком, принося материалы, вырезки из газет. Много рассказало тогда еще работавшие участники войны В.Т. Рогов, А.Д. Левченко, А.П. Чапкин, В. Олексенко, а также ветераны депо В.Г. Квантришвили и Г.А. Чиликин.

Работой по сбору и анализу материалов по истории депо и, непосредственно, открытию музея депо занимались С. Крючков, В. Штыков, Н. Кравченков, О. Филиппов. Открытие музея состоялось в помещении Красного уголка к 120-летию образования депо 16 ноября 1986 г.



Рис. 11 В музее локомотивного депо Москва-Пассажирская-Курская В.Т. Рогов, С.И. Чаплинский, А.П. Чапкин, О.К. Филиппов (2006 г.)

В середине 1990-х в депо были полностью заменены деповские тракционные пути. До этого сходы подвижного состава были «обычным делом». В 1996 г. удалось добиться разделения плеч обслуживания электровозов. В результате наши электровозы перестали заходить на территорию Украины, что сразу благотворно сказалось на их техническом состоянии. Смена российских локомотивов на украинские стала происходить в Белгороде.

В 2004 — 2005 гг. передавались в другие депо плечи обслуживания до станций Владимир и Волоколамск. Локомотивные бригады нашего депо начали работать в грузовом движении на плечах Люблино — Бекасово и Люблино — Тула.

В 2014 г. после известных событий на Украине были отменены практически все поезда южного направления. Локомотивным бригадам депо пришлось осваивать новые тяговые плечи на других направлениях, в частности, участки Москва (Курский вокзал) — Ожерелье — Узуново — Рязань — Рузаевка, Москва (Курский вокзал) — Санкт-Петербург, а также участок Москва (Ярославский вокзал) — Владимир, ранее обслуживавшийся участком Москва III (бывшее самостоятельное депо, влившееся в наше депо в ходе реформы локомотивного комплекса в 2009 г.). На этих участках наши локомотивные бригады поехали на новом отечественном электровозе ЭП2К. С 2015 по 2020 гг. депо обслуживало скоростной поезд «Стриж» на участке Москва — Нижний Новгород, под тягой современными двухсистемными электровозами ЭП20.

В 2019 г. ситуация десятилетней давности начала повторяться — поезда и плечи обслуживания начали передаваться другим депо. Проводилось постепенное сокращение штата сотрудников локомотивных бригад за счет выбытия уходящих на отдых пенсионеров и желающих перейти на работу в другие предприятия. 1 мая 2020 г. приписной парк депо, насчитывающий 161 электровоз серии ЧС7, был передан в эксплуатационное локомотивное депо Ожерелье.

1 июня 2021 г. в связи реконструкцией Курского вокзала, являющегося частью проекта Центрального транспортного узла, перестройкой участка Москва-Каланчевская — Москва-Пассажирская-Курская, реализуемого ОАО «РЖД» совместно с правительством г. Москвы, эксплуатационное локомотивное депо Москва-Пассажирская-Курская было закрыто. Оставшийся штат сотрудников, в том числе участка Москва III, был переведен в эксплуатационное локомотивное депо Москва-Сортировочная.

Курский вокзал, некогда один из самых загруженных вокзалов Москвы, принимавший и отправлявший поезда из городов Украины (в первую очередь из Крыма), Кавказа, Кубани, отныне будет частью инфраструктуры столичного «наземного метро», как несколько ранее позиционировали Московские центральные диаметры. От прогресса никуда не деться, но у нас, людей, большая часть жизни которых связана с этими местами города Москвы, чувство ностальгии по ним жгет сильно.

От всего сердца хочу поблагодарить и поздравить всех работников, которые трудились в депо Москва-Пассажирская-Курская с прошедшим в ноябре 2021 г. 155-летием, а фактически, с учетом первого паровозного депо Московско-Нижегородской дороги, со 160-летием предприятия! Пожелаю всем мира, крепкого здоровья, семейного счастья, удачи и благополучия!

