

ИСТОРИЧЕСКАЯ
оправка

29.04.97 №

г. Уральск

Об образовании и реорганизации
Уральского отделения Западно-
Казахстанской железной дороги.

В Российском Государственном историческом архиве г. Санкт-Петербурга в коллекции "Высочайших повелений и всеподданнейших докладов по ведомству путей сообщения" хранится доклад министра путей сообщения гофмейстера А.К. Кривошеина за № 399 от 10 ноября 1894 г. Николаю II, в котором указано, что общество Рязано-Уральской железной дороги закончило "сооружение узкоколейной железнодорожной линии ^{от} Петровской слободы на левом берегу реки Волги (ныне г. Энгельс Саратовской области) до города Уральска. Протяжение этой линии составляло 396 верст, ширина колеи 0,4657 саж.

В отчете общества Рязано-Уральской железной дороги по эксплуатации дороги за 1894 год имеется ведомость, где указаны должности работников служб тяги поездов, содержания и ремонта подвижного состава, которые получали окладное содержание и квартирное довольствие.

В ведомости по депо Уральск значится начальник депо, и.д. начальника депо, кладовщик, рассыльный, обер-машинист, машинист 1-класса, машинист 3-класса, машинист на маневрах, помощник машиниста 2-класса, помощник машиниста на маневрах, слесаря, кочегары, рабочие, машинист нефтеперекачки, чистильщики, машинист водокачки, осмотрщики вагонов, смазчики и т.д.

Фамилии, имена и отчества занимающих должности не указаны.

ё (Основание : ф. № 446 от 29, д. I4, л. I57).

В 1913 году, дорога, построенная обществом Рязано-Уральской железной дороги, в связи с ростом грузооборота была переширена на широкую колею.

Гражданская война, охватившая всю страну после 1917 года, началась задолго до её кульминации. Создание революционных кружков явилось итогом всенародного возмущения произволом правительства. Уральские железнодорожники организовали военно-революционный комитет на собрании рабочих депо и мастерских, 9-10 ноября 1917 года. В его составе было 5 человек, а председателем был В.Р. Васильев.

Власть в Уральске была в руках белогвардейцев. Чтобы сорвать их планы и послать подкрепление Временному правительству, железнодорожники по решению ревкома угнали со станции подвижной состав, у двух паровозов сорвали прицепные приспособления, размонтировали насосы водонапорных башен на Привокзальной площади и у железнодорожного моста через реку Чаган. В конце ноября ревком был арестован. Все пятеро членов ревкома были освобождены лишь в январе 1918 года.

В дни обороны города рабочие мастерских депо оборудовали бронепоезд "Нежданный", который вел оборонительные бои от Чагана до холодильника, охраняя северные рубежи города. Железнодорожниками был организован рабочий отряд, который возглавлял С.П. Чегуров. Они вели оборонительные бои у моста через Чаган.

Если к 1917 году на узле работало около 500 человек, то в первой половине 1921 года работало уже 800 рабочих и служащих. Организованные в октябре 1919 года комячейки и их инициаторы В. Павлов, К. Порецкий, Я. Кахровский мобилизовали молодежь узла на ударный труд.

Эта железнодорожная артерия транспортного организма страны была важна, как никогда. Ведь на протяжении всего периода гражданской войны надо было и восстанавливать разрушенные пути и систематически перевозить грузы. Наладилось движение пассажирского поезда Покровск-Уральск, который с 10 июня 1920 года стал ходить 3 раза в неделю.

Железная дорога в период гражданской войны основательно пострадала. Восстановление и дальнейшее развитие железнодорожного транспорта требовало огромных средств.

Уральский узел железной дороги работает на пределе. И тем не менее с октября 1925 года по апрель 1926 года на станцию прибыло грузов: государственных - 157853 кг, кооперативных - 349686 кг, частных - 38774 кг. Отправлено со станции: государственных - 901597 кг., кооперативных - 789987 кг, частных - 2295107 кг грузов.

В период зимы 1925-26 г.г. вывезено 300000 пудов рыбы. В списках прибывших грузов есть наименование различных товаров, в том числе: мануфактура, галантерейные изделия, бакалейные товары, обувь и другие.

Отправлялись же, в основном, мука, шерсть, шкура, кожа, мыло и др.

Дальнейшее развитие железнодорожного транспорта упирается в маломощность ст. Уральск.

Уральский Губисполком просит правление Рязано-Уральской железной дороги начать строительство линии Уральск-Илецк.

Лишь в начале 30-х годов начал конкретно решаться вопрос об этой линии, зимой 35 года на станцию начали завозить стройматериалы, строить складские помещения. На этой стройке трудилось более 6000 человек.

Трудились упорно, неистово день и ночь. Начальником строительства был С.С. Друян - крупнейший специалист-строитель.

В 1936 году Уральская область получила прямой железнодорожный выход в республики Средней Азии, Сибирь, Южный-Урал со сдачей в эксплуатацию участка Уральск-Илецк протяженностью в 264 км.

Этот отрезок пути стал школой жизни для людей различных национальностей. В коллективе строителей работало около 25% казахов, которые впоследствии навсегда связали свою судьбу с железной дорогой.

К концу 1936 года закончилось строительство электростанции и был введен новый корпус паровозного депо.

В связи с постройкой линии Уральск-Илецк значительно увеличилась пропускная способность узла.

К 1940 году на участке Урбах-Уральск она возрасла на 125%, стали набирать силу новые, периферийные станции Яик, Казахстан, Чингирлау.

Сам узел Уральск стал самостоятельной хозяйственной единицей со своими службами: ДН-служба движения, ПЧ-служба пути, ТН-служба тяги. Появились руководители нового типа: инициативные с большими организаторскими способностями и знанием своего дела, такие как Фенюков Н.М., Кандриков Г.Ю., Зуйкин Б.И., Лысов А.И. Узел стал одним из передовых по всей Рязано-Уральской железной дороге.

Война легла тяжелым грузом на плечи железнодорожников, особенно в дни боев под Сталинградом.

Перестройка работы началась уже 24 июня 1941 года, когда перешли на военный график перевозок.

В этот период большое значение имела подготовка новых кадров, способных заменить ушедших на фронт. В депо начали поступать работать женщины.

Практически без отдыха и работал восстановительно-пожарный поезд, обслуживающий линию от Илецка до Урбах и от нее до ст. Астрахань, ст. Баскунчак и ст. Паромная.

Особенно возросло значение Рязано-Уральской железной дороги в период героических боев под Сталинградом, ^{когда} Западно-Казахстанская область фактически стала прифронтной зоной и ближним тылом Сталинградского фронта.

За ратный труд, уже в начале 1942 года наркомат путей сообщения вручил Уральским железнодорожникам Красное знамя.

По новому заработали уральцы после войны, Уральский узел железной дороги за годы войны стал мощным, работа выполнялась четко, широко внедрялся опыт скоростного вождения поездов, накопленный в годы войны. В конце 1946 года было образовано Уральское отделение Рязано-Уральской железной дороги.

В 1953 году согласно приказу Министерства путей сообщения СССР от 15.05.53г № 80-с Уральское отделение вошло в состав Оренбургской железной дороги.

Несмотря на трудные условия того времени непрерывно наращивались темпы производства. Этому способствовало создание секций научно-инженерно-технического общества, которое занималось изучением и распространением передовых прогрессивных методов труда.

Так, государственный план по грузоперевозкам в 1954 году выполнен на 104,8%, в этом же году была открыта новая школа на 440 учащихся, построено общежитие, два 18-квартирных дома и один 20-квартирный. Строительство шло и на линейных станциях.

Знаменателен этот год был и тем, что Указом Верховного Совета СССР 100 железнодорожников получили награды за свой труд, причем высшей награды Ордена Ленина были удостоены К. Бакеев - вагонный мастер, А. И. Клеинин - стрелочник раз'езда Ростоши, А. И. Мешеряков - начальник раз'езда Пойма.

Приказом Министерства путей сообщения от 14.07.59г № Уральское отделение дороги было подчинено Казахской железной дороге.

В 1962 году в связи с объединением Актюбинского и Уральского Отделений узлу придается статус подотдела. В эти годы локомотивный парк пополнился новыми мощными тепловозами. Неузнаваем стал и вагонный парк. На смену деревянным пассажирским вагонам и двухосным грузовым "коробочкам" пришли цельнометаллические, многоосные, большегрузные вагоны. Техническая перевооруженность привела к большим трудовым успехам.

В 1972 году коллективу Вагонного депо вручено Почетное Красное знамя ЦК КП Казахстана, Совета Министров, Президиума Верховного Совета Казахстана, и Казсовпрофа за успехи труда. Предприятие добилось звания "Предприятие коммунистического труда".

Такое же звание было присвоено локомотивному депо ст.Уральск по итогам 1973 года.

В 1973-1974 годах резко возрос об"ем перевозок, но пропускная способность многих станций и участков не соответствовала заданным об"емам работ, имели место и организационные помехи. Неудовлетворительные производственные и социально-экономические показатели тормозили развитие железной дороги, в результате чего в соответствии с указанием Министерства путей сообщения СССР от 26 июня 1974г № 1009 и приказом начальника Казахской железной дороги от 1 августа 1974 года № 104-Н "Об организации Уральского отделения" было вновь открыто Уральское отделение Казахской железной дороги.

Основная цель создания отделения - "улучшить руководство эксплуатационными работами, приблизить его к транспортным службам, обеспечить выполнение планового об"ема перевозок.

Фонд № Оп №1, Д№1, лист 4.

О наличии и функционировании основных структурных отделов можно судить по приказу начальника Уральского отделения Казахской железной дороги от 26.12.74 № 132 "О распределении обязанностей между начальником отделения, заместителем и главным инженером.

"Начальник отделения дороги осуществляет руководство отделением дороги в целом и в непосредственном подчинении имеет.

1. Отдел кадров
2. Финансовый отдел
3. Первый сектор
4. Второй отдел
5. Ревизор по безопасности движения
6. Начальник конторы.

Первый заместитель начальника тов.Крахмалев А.Н. несет ответственность за эксплуатационную работу отделения и в непосредственном подчинении имеет:

1. Грузовой отдел
2. Отдел учета
3. Отдел вагонного хозяйства
4. отдел связи
5. Отдел пути
6. Отдел материально-технического снабжения.
7. Команда военизированной охраны.

Главный инженер отделения дороги тов.Коваленко Н.П. осуществляет техническое руководство отделением дороги... и в непосредственном подчинении имеет:

1. Отдел гражданских сооружений
2. Отдел локомотивного хозяйства и все сетевые районы отделения дороги.

3. Проектно-сметная группа
4. Отдел труда, заработной платы и техники безопасности.
5. Отдел водоснабжения и сантехустройств
3. Планово-техничко-экономический отдел.

Начальник отдела движения, заместитель начальника отделения т. Русаков В.И. осуществляет руководство

- I. Отделом движения и пассажирским хозяйством отделения дороги.

Ф. №....., Оп. № I, Св. № I, Д. № I, лист 205-206

Реорганизация Уральского отделения ж.д. вскоре сказалась на производственных показателях.

В 1975-1976г.г. Уральское отделение железной дороги работает успешно по данным основных плановых показателей. Так, выполнение плана грузоперевозок в 1976 году выполнен на 100,1%, в том числе по важнейшим грузам - зерно и соль соответственно на 101,3% и 105%. Показатели в тонно-километрах составили 100,6%

Несколько завышен оборот грузового вагона, но данная ситуация сложилась в результате неблагоприятных климатических условий в I квартале и в связи с большим урожаем и массовой отгрузкой зерна в 3-квартале. Приемо-отправочные пути большую часть суток были заняты под погрузку зерна, что повлияло на пропускную способность отделения.

В 1976 году были сорваны графики движения 7934 поездов на 7180 часов.

Ф. № Оп. № I, Д № 3, лист 107-108.

В тоже время в 1976-1977 годах введены в эксплуатацию ряд новых объектов производственного назначения. В 1976 году проведено расширение цеха большого периодического ремонта тепловозов в локомотивном депо Уральск (площадь 1511 кв.м), а в 1977 году введены в эксплуатацию на ст. Уральск КИП АПС и пристройка КИП к зданию поста ДЦ, монтерские пункты на ст. Переметное и Алгабас. ~~О~~ Осуществлена пристройка малярного цеха в вагонном депо Уральск (площадь 612 кв.м)

В 1977 году Уральское отделение железной дороги включено в состав вновь образованной Западно-Казахстанской железной дороги. Эксплуатационная длина отделения - 498 километров.

Согласно приказу начальника Уральского отделения от 19.05.77г. №267 "О регламенте рабочего дня" отделение подчиняется Западно-Казахстанской железной дороге, охватывает территории Саратовской и Актыбинской областей и граничит с отделениями дорог: Актыбинским по ст. Яйсан, Оренбургским Южно-Уральской железной дороги по разъезду Камисай, Ершовским Приволжской железной дороги по ст. Озинки.

В состав отделения входят 17 структурных единиц:

1. Локомотивное депо г.Уральск
2. Локомотивное депо ст.Илецк
3. Станция Уральск и Илецк
4. Вагонное депо Уральск
5. Илецкая дистанция пути
6. Уральская дистанция пути
7. Казахстанская дистанция пути
8. Уральская и Илецкая станции сигнализации и связи
9. Путевая машинная станция № 2II
10. Дистанция защитных лесонасаждений.
11. Дистанция гражданских сооружений
12. Механизированная дистанция погрузо-разгрузочных работ
13. Дистанция энергоснабжения
14. Машинносчетная станция
15. Совхоз № 7 и собственное хозяйство отделения.

1978-1984 годы характеризуются относительно стабильными показателями. Кроме того, в этот период интенсивно ведется строительство наиболее важных и крупных объектов: это здание энергоучастка площадью 6943,8 кв.м., пункт электрического резервного питания на ст.Алгабас, колесно-роликовый цех вагонного депо, механизированный пункт комплексной подготовки вагонов под погрузку на ст. Казахстан.

В 1983 году завершено строительство железнодорожного вокзала ст.Уральск, благодаря чему неузнаваемо преобразилась вся А Привокзальная площадь, украсив наш город.

В 1986 году значительно повысились производственные показатели по отгрузке, грузообороту, производительности вагонов и другие.

В 1987-1988 году повсеместно внедряются новые методы работы: -это внутрипроизводственный хозрасчет, бригадная форма организации труда и стимулирования ее путем применения коэффициентов трудового участия.

Оп.№1, Св № 36, Д № 107, лист 168,205.

Внедрение хозрасчета и переход на бригадный подряд дали ощутимые плоды уже к концу 1988 года, когда хозрасчет был внедрен на 14 предприятиях и из 150 цехов, 143 работали по бригадному подряду.

В результате балансовая прибыль составила 16099 тыс.рублей или 110.9% , по подсобно-вспомогательной деятельности получена прибыль 135 тыс.руб. при плане убытков 404 тыс.руб, прибыль от платных услуг составила 47 тыс.рублей, прибыль от реализации материалов -152,8%, непланируемая прибыль составила 317 тыс.руб.

Оп.№ 1, Св.33, Д № 122, лист 153-155

Одновременно ведется строительство на ст. Уральск и линейных станциях. Госкомиссией приняты в эксплуатацию в 1987 году механизированный крытый склад на ст. Жилаево, производственный корпус по ремонту путевых машин на ст. Нойма, ОКИП на ст. Илецк.

В 1988 году введен в строй действующих колесно-моторный цех Уральского локомотивного депо, резервный пункт питания автоблокировки на ст. Илецк.

Взятые темпы работы, трудовой под"ем не снижались и в последующие годы пятилетки.

Несколько изменилась структура и штаты в 1990 году.

Штатное расписание на 1990 год предусматривает следующий состав работников отделения дороги

аппарат управления.

- I. Руководство и контроль
 - I.1. Начальник отделения
 - I.2. Юрист
 - I.3. Охрана труда
 2. Отдел перевозок
 3. Отдел контейнерных перевозок и коммерческой работы
 4. Отдел локомотивного хозяйства
 5. Отдел пути
 6. Спецотдел
 7. ВУБ
 8. Первый сектор
 9. Отдел бухгалтерского учета и финансов
 10. Пассажирский отдел
 11. Сектор ревизии и контроля
 12. Аппарат главного ревизора по безопасности движения
 13. Техотдел
 14. Экономический отдел
 15. Отдел кадров
 16. Отдел гражданских сооружений и социального развития.
 17. Отдел организации труда и зарплаты
 18. Отдел статистики и экономического анализа
 19. Билетное бюро
- Всего по штату 116 единиц с общим фондом зарплаты 33.889.88руб.

Ф. № --- Оп. № I, Св. № 40, Д № 152, лист I-2

1. Штат линейных работников - 18 чел.
2. Проектно-сметная группа - 11 "
3. Служащие аппарата ревизора по безопасности движения - 48 чел.
4. Производственный штат - 106 чел.

5. Пассажирское хозяйство - 92 чел.

6. Штат работников восстановительных поездов - 73 чел.

Всего 348 единиц с фондом зарплаты 581 тыс. 553 руб.

Анализируя производственные показатели по основным направлениям деятельности, можно сделать вывод, что в начале 90 годов начинается их спад, в результате чего растет количество убыточных предприятий системы от одного в 1990 году до пяти в 1992 году, снижаются плановые показатели по важным направлениям работы (грузооборот, пассажирооборот, отправка и выгрузка грузов).

Тем не менее в 1992 году закончена реконструкция диспетчерской централизации путем замены старой системы на новую типа "Нева" с переносом диспетчерских кругов в здание отделения дороги, что позволило улучшить организацию движения поездов, а также условия труда диспетчерского аппарата. Планомерно осуществлялась программа замены приборов ПОНАБ на более совершенную аппаратуру ДИСК-БКВ-Ц.

Большое внимание уделено было строительству жилья детских дошкольных учреждений, построена больница на 150 коек с поликлиникой на 200 посещений в смену.

Дини Динамичное развитие получило все многоотраслевое хозяйство отделения железной дороги в 1993-1994г.г., несмотря на глубокий экономический кризис переживаемый республикой.

Уральское отделение железной дороги работает рентабельно, прилагает все усилия для своевременной выплаты заработной платы, выполняет программу по оказанию поддержки ветеранам войны и труда.

В 1993 году завершена работа по модернизации ЭЦ стрелок и сигналов на ст. Уральск, в хозяйстве пути проведена работа по внедрению аппаратуры обогрева стрелок.

На сегодняшний день на всем протяжении дороги усилен железнодорожный путь с заменой рельсов (мягкого) легкого типа на деревянных шпалах на тяжелый тип с бетонными шпалами. Для ремонта и содержания пути построена заводская база на ст. Пойма, увеличена ремонтная мощность тепловозов, вагонов с пуском в эксплуатацию новых цехов в локомотивном и вагонном депо.

Проведена реконструкция решающих станции Уральск, Илецк-1, Казахстан, своими силами построили ст. Уральск-2.

Внедрены новые системы автоматики, телемеханики и связи, внедрен компьютерный бухгалтерский учет.

Без преувеличения можно сказать, что без отделения дороги вряд ли было возможным оперативное решение массы вопросов, связанных с капитальным строительством, проектирование, финансирование, поиск подрядчиков, обеспечение строительными материалами и т.д.

Юбилейные торжества железнодорожников, праздновавших 100-летие со дня основания в 1994 году совпали с трудными моментами истории родного края, всей республики. Распад СССР повлек за собой разрыв экономических связей с родственными предприятиями союза, больно ударил по экономике крупнейших предприятий Казахстана.

Но труженики стальных магистралей Уральского отделения верят, что это временный этап и настанет время, когда и жизнь и труд будут в радость.

Архивные документы Уральского отделения Западно-Казахстанской железной дороги на Госхранение не поступали.

В результате научно-технической обработки архивных документов была составлена Опись № I для постоянного хранения за 1974-1993 годы в количестве 201 дела, опись № I-л (приказы по личному составу) в количестве 98 дел, опись № I-л (лицевые счета) в количестве 510 дел.

В опись № I вошли организационно-распорядительные (приказы, протоколы, указания,), планово-экономические (штаты, сметы), и учетно-статистические (отчеты, балансы) документы.

Документы исполнены на русском языке.

Физическое состояние документов удовлетворительное.

Начальник отдела
ведомственных архивов Облгосархива

Су

М. Хмельницкая.