

ПРОФСОЮЗНОЕ ДЕПО

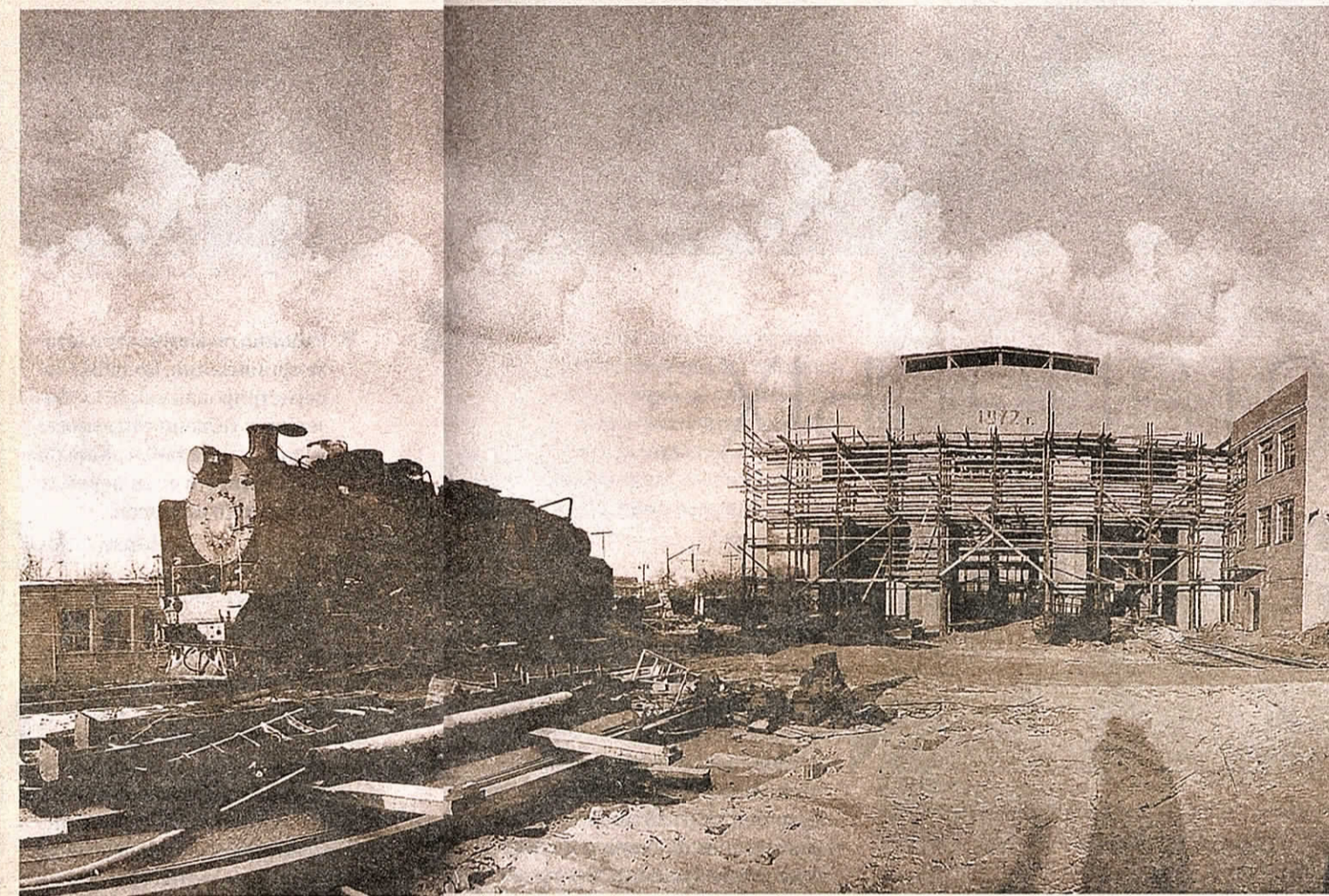
Когда в Беларуси появились электропоезда и куда на них можно добраться сегодня?

В нашем проекте «Беларусь фабричная» мы рассказываем о предприятиях, которые на протяжении многих десятилетий давали работу жителям белорусских городов и деревень.

Появление первых электричек в нашей стране всецело связано с моторвагонным депо Минск УП «Минское отделение Белорусской железной дороги». Это единственное подразделение на Белорусской железной дороге, где осуществляют ремонт, техническое обслуживание, подготовку в рейс и эксплуатацию подвижного состава. Об истории его создания нам рассказала председатель профсоюзного комитета предприятия Вероника Тайна. Она работает в депо уже более 30 лет.



Машинисты В.Галенчик и К.Марченко вместе с проводниками перед рейсом.



Строительство одного из цехов в моторвагонном депо в 1972 году.

В моторвагонном депо Минск открылась выставочная экспозиция, рассказывающая об истории предприятия. В мероприятии участвовали почетные работники, ветераны депо, а также руководители различных служб столичного отделения Белорусской железной дороги и председатель Объединенной районной профсоюзной организации УП «Минское отделение Белорусской железной дороги» профсоюза работников транспорта и коммуникаций Александр Кунцевич. Почетное право перерезать красную ленточку было предоставлено бывшему машинисту электропоезда Анатолию Макарову и начальнику моторвагонного депо Минск Алексею Васькевичу.



Ветеран предприятия Наталья Солодуха показывает председателю профкома Веронике Тайне фотографию своего отца – бывшего машиниста депо.

58 лет назад – Днем рождения предприятия официально считается 1 января 1964 года. Строили депо в рамках электрификации сети железных дорог СССР. Так, в постановлении правительства от 9 февраля 1956 года «О генеральном плане электрификации железных дорог» указано, что «перевод железных дорог на электрическую тягу является важнейшим звеном технической реконструкции железнодорожного транспорта и развития его на базе высшей техники». Но есть еще одна знаменательная дата – 7 декабря 1963 года. Именно в этот день машинист Георгий Галкин впервые проехал на электропоезде ЭР-9 № 23 от станции Минск-Пассажирский до станции Олехновичи. Длина рейса составила 48 километров. С этого и начался процесс внедрения электрической тяги на дороге, – замечает Вероника Тайна. В марте 1964 года были введены в строй тракционные пути (обслуживающие нужды локомотивного и вагонного хозяйства. – Прим. ред.). Все основные работы завершились к лету 1965 года. Минчанам электричка сразу пришлась по душе. Летом большой популярностью

пользовались пригородные маршруты – на Минское море, в Крыжовку, Зеленое, к месту расположения пансионатов и пионерских лагерей. В связи с быстрым увеличением объема перевозок пассажиров вначале с Горьковской железной дороги, а затем и с Рижского вагоностроительного завода в моторвагонное депо Минск были переданы дополнительные электропоезда. Интенсивная электрификация новых участков пригородной зоны столичного железнодорожного узла началась после открытия 30 ноября 1966 года участка Олехновичи – Молодечно (30 км) и далее уже непрерывно велась по разным направлениям (Пуховичи – Талька – Осиповичи, Борисов – Орша, Столбцы – Барановичи). Коллектив ремонтной базы моторвагонного депо состоял тогда из 20 человек. Первая группа слесарей-ремонтников получила подготовку в дорожно-технической школе Горьковской железной дороги (практику рабочие проходили в локомотивном депо Горький-Московский). Многие были сделаны в период с 1964 по 1978 годы. Работники депо даже прослыли новаторами. К примеру, в 1967 году



Слева направо: слесарь Д.Кузьмич, мастер Е.Шлапик и машинист-инструктор (в будущем начальник депо) Н.Соболевский обсуждают рабочие моменты.

локомотивная бригада Галенчик – Валько первой на Белорусской железной дороге провела пригородный электропоезд без проводника-кондуктора хвостового вагона, используя опыт моторвагонного депо Ленинград-Балтийский. Сегодня это уже является нормой. Тогда же опыт минских специалистов был востребован. Наши машинисты обучали коллег из Бреста, Барановичей, Киева, Вильнюса, Смоленска. Более того, наработки столичного моторвагонного депо заинтересовали иностранцев. С 1970 по 1986 годы его посетили около

на базе локомотивного депо Барановичи была создана современная ремонтная база электропоездов. С 1995 года там начали проводить «оздоровление» составов, что позволило полностью отказаться от аналогичных услуг зарубежных предприятий. **Кто за рулем?** На протяжении 22 лет коллектив депо возглавлял Михаил Плышевский. Именно на его плечи легли основные задачи по развитию предприятия: комплектование, обучение коллектива для работы на электропоездах новых серий и другие. По инициативе первого руководителя депо был построен цех большого периодического ремонта и подключено центральное отопление. Михаил Плышевский награжден знаком «Почетный железнодорожник». Начатое им дело продолжили Николай Григоренко (руководил предприятием с 1986 по 1996 годы), Николай Соболевский (1996–2002), Олег Сидорович (2002–2015), Анатолий Карпович (2015–2019), Алексей Васькевич (с 2019 года). За высокие достижения в труде многие работники депо награждены почетными знаками и государственными наградами. **Вокруг света – 225 раз** Новый этап в развитии моторвагонного депо Минск начался в январе 2011 года, когда в Беларусь прибыл первый четырехвагонный электропоезд швейцарской компании «Штадлер». В сентябре того же

года стали курсировать электропоезда нового формата – городских и региональных линий. Таким образом, пассажирские перевозки на многих маршрутах вышли на качественно новый уровень. К примеру, городская электричка связала Минск и города-спутники столицы. Для технического обслуживания таких электропоездов был создан специализированный участок. Он оснащен инновационной системой подъемников с компьютерным управлением. В марте 2013 года депо приобрело универсальный станок для обточки колесных пар «TALGO 3112». В прошлом году общий пробег электропоездов страны составил 9 млн. километров. С учетом того, что протяженность экватора – 40 тыс. километров, за год белорусские электропоезда могли бы объехать вокруг Земли 225 раз. За более чем полувековую историю минскому депо удалось значительно расширить

маршрутную сеть поездов и сформировать постоянный пассажиропоток. Парк депо сегодня – это 36 десятивагонных электропоездов Рижского вагоностроительного завода и 26 составов компании «Штадлер». С момента основания предприятия протяженность участков обслуживания дорог увеличилась более чем в 20 раз. Поезда курсируют по участкам общей длиной 1051 километр. Из Минска пассажиры теперь могут добраться на электричках в Олехновичи, Молодечно, Гудогой, Осиповичи, Бобруйск, Жлобин, Гомель, Калинковичи, Барановичи, Брест, Борисов и Оршу. В Гомель, к примеру, вас доставят всего за 2 часа 59 минут – это на 43 минуты быстрее, чем в результате поездки на пассажирском поезде. **Тысяча лет трудовой верности** – У нас работают 956 человек, и все они – члены профсоюза, – рассказала предсе-

датель профсоюзного комитета моторвагонного депо. – Значительное внимание уделяется подбору и переподготовке кадров. Каждый год в депо приходят порядка 50 молодых специалистов. Для их адаптации внедрена система наставничества, что позволяет вырастить свои высококвалифицированные кадры. Все работники защищены нормами коллективного договора, имеют хорошие социальные гарантии и компенсации, получают надбавки за профмастерство. В частности, нуждающимся предоставляются места в одном из трех общежитий, для иногородних предусмотрена компенсация за аренду жилья (в размере до 10 базовых величин); оказывается материальная поддержка при рождении детей, уходе на военную службу и по возвращении с нее; есть возможность оздоровления со скидкой в санаториях Белорусской железной дороги и «Белпрофсоюзкурорта», участия в многочисленных культурных и спортивных мероприятиях (коллектив депо часто побеждает в отраслевых соревнованиях. – Прим. авт.). У нас немало и трудовых династий. Их общий стаж работы на предприятии насчитывает более 1000 лет.



Вероника СОЛОВЕЙ, фото Валерия КАРТУЛЯ, БЕЛТА и из архива первички