

МАГИСТРАЛЬ ДРУЖБЫ



Закавказская железная дорога по праву называется магистралью дружбы. Железнодорожники трех братских республик — Азербайджана, Армении и Грузии — настойчиво борются за технический прогресс, за досрочное выполнение заданий семилетки. Объединенная магистраль создает благоприятные условия для более полного удовлетворения нужд трех республик в перевозках. Она способствует укреплению и развитию тесных связей с другими экономическими районами страны.



Тбилисский вокзал.



Ереванский вокзал.

От живописного Черноморского побережья и до Каспийского моря, от седого Кавказа и до южных границ страны пролегли стальные пути Закавказской магистрали. Они еще больше сблизили, сроднили народы трех братских республик, расширили их дружбу и экономическое сотрудничество.



Бакинский вокзал.

Фотохроника ГрузТАГ



Начальник дороги тов. Г. И. Кадагидзе с руководителями работниками магистрали.

Коллектив Закавказской железной дороги добивается больших успехов в социалистическом соревновании железнодорожников страны. За высокие производственные показатели, достигнутые в третьем квартале 1964 года, дороге присуждено переходящее Красное Знамя Совета Министров СССР и ВЦСПС. Дорога удерживает также переходящее Красное Знамя Совета народного хозяйства Грузинской ССР и Совпрофа Грузии.



Здание Управления Закавказской железной дороги. Здесь помещается штаб дороги, который осуществляет оперативное руководство сложным транспортным конвейером.

Общая протяженность линий Закавказской железной дороги, в сравнении с другими магистралями, невелика. Однако, по насыщенности разнообразными искусственными сооружениями, она не имеет подобной себе не только в Советском Союзе, но и в Европе. Многочисленные перевальные участки с крутыми подъемами и спусками, частые повороты, мосты над бездонными пропастями, длинные тоннели и другие сооружения представляют большую сложность в эксплуатации и вызывают постоянный интерес у специалистов транспорта.



Оперативное селективное совещание в Управлении дороги.



Здесь, в бывших Тифлисских Главных железнодорожных мастерских, в 1891—1892 годах работал великий русский писатель, основоположник советской литературы Максим Горький.



Здесь, в токарном цехе завода во сентябрь 1900 года работал выдающийся деятель Коммунистической партии и Советского государства М. И. Калинин.

История Закавказской железной дороги, насчитывающая сто лет, богата крупными революционными событиями. Железнодорожники оказали большое влияние на развитие революционной борьбы рабочих и крестьян всего Закавказья. В конце прошлого века особенно широкий размах приобрело рабочее движение в Тифлисских Главных железнодорожных мастерских (ныне Тбилисский паровозоворемонтный завод). Железнодорожники всегда были в первых рядах борцов за победу Советской власти, за народное счастье.



Участник Майского восстания в г. Александрополе (ныне Ленинакан), бывший машинист бронепоезда «Вардан Зорвар» Абгар Михайлян (справа) рассказывает молодым железнодорожникам о революционных традициях пролетариата Закавказья.

Фотохроника ГрузТАГ



Машинист М. Абесадзе. Он повел электровоз ВЛ-19-01 по первому электрифицированному участку в нашей стране.



Этот значок вышущен в честь завершения электрификации дороги Ленинград-Ленинград.



Опоры контактной сети шагали все дальше. Монтаж проводов контактной сети.

Электровоз ВЛ-19-01, выпущенный Московским заводом «Динамо» в 1932 году, — первенец отечественного электровозостроения. Первым, кому выпала честь провести его через Сурамский перевал по первому в стране электрифицированному участку Хашури-Зестафони, был машинист Михаил Абесадзе. Теперь, только в пределах Грузинской ССР, 93 процента всего объема грузовых перевозок выполняются электровозами.

Загрузка вагонов гранулированным суперфосфатом в Сумгаитя.



Механизированная погрузка кукурузы на станции Телави.



Машинист-инструктор, депутат Верховного Совета Грузинской ССР Р. Чхидзе (справа), машинисты Ш. Гогодзе и Г. Качидзе. Очистка на Сухумском локомотивном депо.

Непрерывным потоком идут по Закавказской магистрали различные грузы для колхозов и совхозов. Ныне транспортировка грузов для села, а также сельскохозяйственных продуктов, и доставка их по назначению организуются по-новому. На дороге создаются опорные станции, в связи с чем прекращаются грузовые операции на малодейственных станциях. Для быстрой доставки грузов созданы также передвижные механизированные бригады.

Фотохроника ГрузТАГа

Погрузка марганцевой руды на станция Чхатури.



Вагоны с руставскими трубами.



Специальные вагоны для серной кислоты.

Железнодорожники Закавказской дороги перевозят важные народнохозяйственные грузы и материальные ценности. И труженики стальных магистралей открыли грузам семилетки „зеленую улицу“.



Передовые машинисты Тбилисского локомотивного депо (слева направо): Б. Арвеладзе, С. Гоголадзе, Ф. Маливский, Н. Кикадзе и Д. Магрудзе.

Фотохроника ГрузТАГ

Тысячи людей трудятся днем и ночью на стальных магистралях трех республик. Люди разных специальностей составляют одну крепкую рабочую семью: Сотни машинистов, инструкторов, стрелозивков, людей других профессий награждены орденами и медалями СССР, нагрудным значком «Почетный железнодорожник», многим присвоено высокое звание Героя Социалистического Труда. Это на них равняются железнодорожники Закавказья.



Заместитель начальника Ленинградского локомотивного депо, Герой Социалистического Труда Сергей Михайлов.



Машинист локомотивного депо станции Баладжары, Герой Социалистического Труда Аван Шукуров.



Герой Социалистического Труда, машинист-инструктор Тбилисского электровозного депо Григорий Богверадзе.





В 1921 году при разборе бумаг, оставленных штабом одной из меньшевистских военных частей, бежавших под ударами Красной Армии, было обнаружено чрезвычайно интересное донесение. Некий лейтенант Чольс, сообщая в американское посольство в Константинополе о запущенном состоянии железных дорог на Кавказе, писал: «Я нашел полное отсутствие железнодорожного сотрудничества между Армянской и Грузинской республиками»...

Участники совещания представителей железных дорог социалистических стран в Тбилиси.

Так было сорок пять лет назад... Ныне, почти каждый месяц, наши железнодорожники принимают зарубежных гостей, побывала у них и делегация Ассоциации американских железных дорог. И каждый из иностранных гостей счел своим долгом высказать свое восхищение техническим прогрессом на транспорте, дружной работой представителей трех братских республик.



Фотохроника ГрузТАГа

Электровоз, Тбилиси —
1500 лет.



В сборочном цехе Тбилисского электровозостроительного завода имени В. И. Ленина.



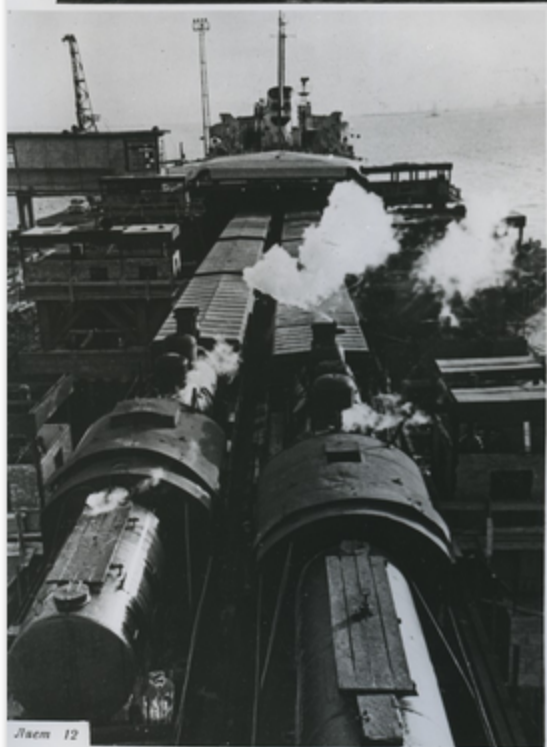
В канун 1958 года сирена первого электровоза, собранного в Тбилиси, возвестила о рождении грузинского электровозостроения. Ныне десятки мощных восьмиосных электровозов, созданных тбилиссцами, водят большегрузные поезда на магистралях Урала, Сибири и других экономических районов страны.

К концу семилетки Грузия будет выпускать магистральных электровозов больше, чем такая развитая капиталистическая страна, как Франция.



Слесари-сборщики Г. Чадумели, Л. Германашвили, В. Мацаберидзе и начальник цеха Г. Кереселидзе (второй справа).

Морской паром «Советский Азербайджан» в море.



Поезда плывут по Каспию. Между Баку и Красноводском—морскими воротами Средней Азии—курсируют два морских парома—«Советский Азербайджан» и «Советский Туркменистан». Полный оборот они совершают почти за сутки. Каждый из них может принять на борт несколько десятков вагонов. В комфортабельных каютах морских паромов путешествуют и пассажиры.

Накатка железнодорожных вагонов на паром в Баквином порту.



Погрузка контейнеров на платформы в Южном парке станции Тбилиси-грузовая.

Автопогрузчик на станции Ереван.



На пропарочной станции. Рабочий перед спуском в цистерку.



Важным условием в борьбе за досрочное выполнение заданий семилетки, быструю и бесперебойную доставку грузов по назначению, снижение себестоимости перевозок на транспорте является комплексная механизация погрузочно-разгрузочных работ. На Закавказской магистрали в этом направлении осуществляются большие и важные мероприятия: к 1965 году уровень механизации погрузочных работ составит 70 процентов.

Фотохроника ГрузТАГ



Группа передовиков—ударников коммунистического труда станция Спитак.



Баляджарская пролаторочная станция—предприятие коммунистического труда.



Специалисты—члены общественного проектного бюро за составлением проекта электрификации узкоколейной Бакуринской ветки.

Многочисленный коллектив дороги борется за почетное звание магистрали коммунистического труда. Соревнуясь с коллективами Прибалтийской и Среднеазиатской магистралей, железнодорожники Закавказья, наряду с конкретными обязательствами по досрочному выполнению и перевыполнению технико-экономических показателей, решили всемерно развивать общественные начала в работе. Многие коллективы движущих, путейцев, связистов, работников локомотивного хозяйства, строителей уже носят звание разведчиков будущего.

Олимпийский локомотив из гидравлической серии, разработанный главным инженером Тбилисского локомотивного депо В. Магалашвили.



Руководитель коллективной бригады Ереванского локомотивного депо, заслуженный рационализатор Армянской ССР Г. Арутюнян.



Главный инженер станции Бабаджары А. К. Келехсаяев (слева), бригадир А. С. Лаврентьев и зам. начальника локомотивного депо Бабаджары С. З. Ибрагимов. Недавно им присвоено почетное звание „Заслуженный рационализатор Азербайджанской ССР“.

Среди тружеников Закавказской магистрали — много неутомимых искателей, людей пытливых мысли. Энтузиасты технического прогресса обязались разработать и внедрить в производство до конца 1955 года столько рационализаторских предложений, чтобы экономический эффект от их использования составил не менее одного миллиона рублей.



*Укладка рельсов мощным путе-
укладчиком.*

Технический прогресс ощущается во всех звеньях сложного транспортного конвейера. Особое внимание уделяется путевому хозяйству—основе транспорта. Сейчас укладывается все больше длиномерных рельсов и железобетонных шпал. Ведется

укладка бесстыкового пути. Значительно повысился уровень механизации ремонтно-путевых работ.



Электровоз пришел к озеру Севан.

Работают дефектоскопы.



Фотохроника ГрузТАГа



Вагон-лавка пришла на отдаленную станцию.

Вагон технической пропаганды Тбилисского дорожного Дома техники.

На транспорте большое внимание уделяется улучшению жилищно-бытовых условий железнодорожников, культурному обслуживанию работников стальных магистралей и членов их семей. Часто они трудятся в отдалении от больших городов и районных центров, однако живут они полноценной, содержательной жизнью.

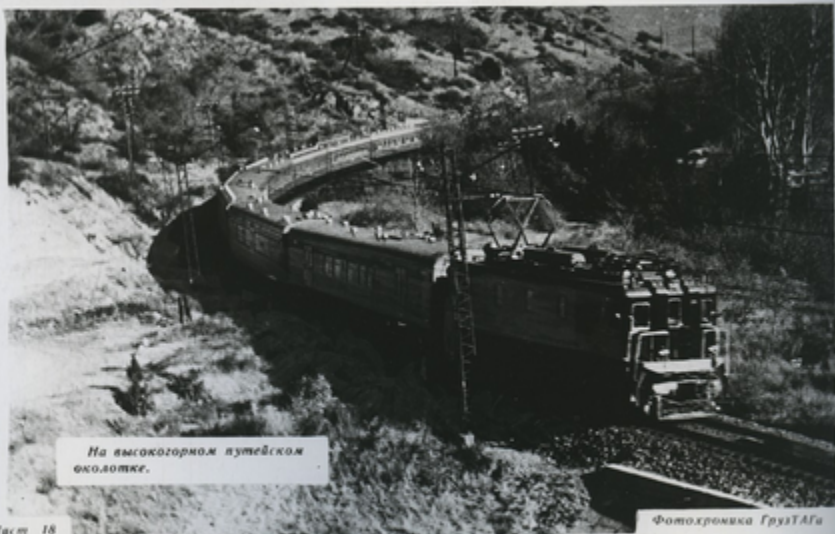




Путевой обходчик провожает поезд в Боржомском ущелье.



Путейцы, пожалуй, самый многочисленный отряд железнодорожников. Их называют на транспорте часовыми стальных магистралей. Днем и ночью, в зной и стужу бдительно стоят они на страже безопасности движения поездов, встречают составы на перегонах...



На высокогорном путевом околотке.

Фотохроника ГрузТАГ

Автоматический указатель движения поездов.



Справочный автомат.



В Тбилиском машинно-счетном бюро.



Автоматическая камера хранения.

Фотохроника ГрузТАГа

Автоматы — помощники железнодорожников.

Большие работы ведутся на дороге по внедрению устройств автоматизации и телемеханики. На многих участках оборудована полуавтоматическая блокировка взамен устаревшей жезловой системы, находят применение новейшие устройства связи, сделаны первые шаги по использованию электронных вычислительных машин. Они помогут организовать образцовое управление процессом перевозок, наладить оперативный статистический учет, быстро и точно делать сложные расчеты.

На магистралях появились новые экспрессы, которые обслуживают бригады коммунистического труда. Эти экспрессы примечательны тем, что в них образцовое обслуживание. Забыли взять в дорогу книгу? Не беда! Обратитесь в библиотеку поезда и книги многих авторов к вашим услугам. Вас интересуют газетные новости? Нажмите только кнопку в купе, и проводник вагона доставит вам свежие газеты и журналы. Вот почему пассажиры называют эти экспрессы поездами добрых услуг.

Посадка пассажиров на поезд
„Москва—Тбилиси“.



В поезде „ГЭС-250“ (Баку—Тбилиси) проводники раздают чай.





Производство минералов на станция Баку-грузовая.

Славными трудовыми буднями живут железнодорожники. Ни днем, ни ночью не замирает на станционных и подъездных путях напряженная работа. Движенцы по-скоростному формируют большегрузные составы. С опережением расписания ведут их машинисты локомотивов. Приветливо вспыхивают впереди огоньки светофоров. Идут грузы семилетки! Коллектив дороги обязался перевозить ежегодно в тяжеловесных поездах сверхнормы не менее 15 миллионов тонн народнохозяйственных грузов.

Перевалка грузов из вагонов в трюм судна в Батуми.



Фотохроника ГрузТАГ

Лучший диспетчер станция Ереван Гурген Микаэлян.



Инженер-технолог Бабаджарки-
го локомотивного депо П. Свято-
бухов проверяет готовые изделия
из пластмассы.



Замена чугунных тормозных ко-
лодок пластмассовыми в Тбилис-
ском вагонном депо.

На железнодорожном транспорте нет сейчас такого участка, где бы новые технические материалы не находили все более широкого применения. Уже многие детали из черных и цветных металлов заменяются полимерными. Полмиллиона тонн чугуна расходовалось ежегодно на изготовление 28 миллионов тормозных колодок для железнодорожного транспорта. Теперь они будут изготавливаться из пластмассы, что позволит сэкономить ежегодно более 14 миллионов рублей. Советские специалисты создали опытные образцы пассажирских и крытых грузовых вагонов, в которых широко использованы синтетические и пластиковые материалы. Вес таких вагонов максимально облегчен.



Участок Тбилисского вагонного
депо, где металлические детали
покрываются полимерной пленкой.



Молодой инженер Рафик Азизов руководит выгрузкой и погрузкой на паровой переправе в Бакинском порту. А вечерами он занимается на энергетическом факультете Азербайджанского института нефтяного хозяйства.

Сотни железнодорожников учатся в институтах и техникумах, школах рабочей молодежи, на курсах и в кружках повышения квалификации. К концу семилетки все труженики дороги будут охвачены различными видами общеобразовательной, технической, экономической и политической учебы. Для тех, кто живет и трудится на маленьких линейных станциях и отдаленных путейских околотках, создаются передвижные учебно-консультационные пункты на общественных началах.



На занятиях в Тбилисской школе локомотивных машинистов.

Футболисты тольяттинского «Локомотива»



В хирургическом отделении Бакинской железнодорожной больницы.



В ночном санатории ПВРЗ.



К услугам железнодорожников и членов их семей—широкая сеть медицинских, лечебно-профилактических и культурно-просветительных учреждений. Медики, обслуживающие работников транспорта, применяют современные методы диагностики и лечения, ведут на предприятиях большую профилактическую работу. При культурно-просветительных учреждениях созданы технические университеты, университеты культуры и здоровья, плодотворно работают кружки художественной самодеятельности. И спорт у железнодорожников в почете.

Фотохроника ГрузТАГа

Достойная смена растёт у тружеников Закавказской магистрали!



Будущие железнодорожники.



Трудовой день Малой железной дороги в Тбилиси.

Юные танцоры Дома художественного воспитания и телешколы проводят часы досуга среди детей железнодорожников.



У железнодорожников добрая традиция — передавать трудовую эстафету отцов своим детям, заботиться о завтрашней смене уже сегодня. Свои первые шаги в большой транспорт будущие диспетчеры, машинисты локомотивов, путейцы делают на детских железных дорогах. Малая Тбилисская — первая в Советском Союзе детская железная дорога. Имеются такие дороги и в столицах Азербайджана и Армении.



Фотохроника ГрузТАГа