

БОРИС Васильевич Кривошапкин - Герой Социалистического Труда СССР, его трудовой стаж ни много ни мало 46 лет. И все на «железке», в путевом хозяйстве.

В суровом 1942 году четырнадцатилетнего Борю приняли путевым рабочим в Киземскую дистанцию пути. В 15 лет он уже на довольно ответственной работе путевого обходчика. А в послевоенном 1946 году назначается бригадиром пути. В этой должности он семь раз поощрялся премиями до месячного оклада. В 1948 году получает за отличное содержание пути и честное отношение к работе свою первую награду - сталинский знак «Отличный путеец».



К 135-летию Северной железной дороги

Трудовые подвиги Бориса Кривошапкина

Тогда же, в 20 лет, его командируют на курсы дорожных мастеров в дортехшкола: перспективен - только учись! После окончания годичных курсов он становится дорожным мастером Киземской дистанции пути. После «дембеля» с сентября 1954-го следует возвращение к прежним обязанностям. Три года спустя Борис Васильевич уже старший дорожный мастер. С апреля 1961 года работает в Котласской дистанции пути дорожным мастером на станции Удима.

РАЦИОНАЛИЗАТОР-НОВАТОР

Шестидесятые годы в путевом хозяйстве дороги запомнились годами активного внедрения «малой механизации». Борис Васильевич вносит целый ряд ценных рационализаторских предложений по использованию переносных электростанций, электрогаечных ключей, электрошпалоподбоек, гидрорихтовщиков, электрорельсорежек и другого оборудования...

Впервые на дороге на станции Удима, а потом на станции Котлас-Узел Борис Васильевич по собственной разработке и конструкции осуществил обдыв стрелок электровентиляторами, и проблема борьбы со снежными заносами стрелки была решена. Задержек поездов из-за напрессовки и заносов снегом не стало. Можно успокоиться? Да не тут-то было! Для плавного хода и вписывания поезда в кривую неугомонный Борис Васильевич разработал метод рихтовки кривых участков пути по хордам в точках через 5 метров. Сделал расчет и составил таблицу для рихтовки кривых любых радиусов. Метод такой рихтовки изучен в школах передового опыта среди командиров (бригадиров, дорожных мастеров и др.) на Котласской дистанции и использован по Северной железной дороге.

УДИМА «УДЛИНИЛАСЬ» ВТОРОЙ

Первоначально пути на станциях были гораздо короче теперешних. Ветераны-железнодорожники это помнят. Но лет тридцать пять назад значительно возросли объемы перевозок, соответственно увеличилась длина подвижного состава, и главные, а также боковые пути на станциях не могли вместить останавливающиеся составы. По собственным проектам на станциях началось удлинение путей с перекладкой горловин станций, на некоторых с досыпкой земляного полотна. На станции Удима такая огромная работа проведена после работ на станции Котлас-Южный с переносом переезда и отсыпкой земляного полотна.

ПО ЗАСЛУГАМ И ЧЕСТЬ

За инициативу по обеспечению движения поездов в условиях низких температур в 1969 году Борис Васильевич Кривошапкин награжден знаком «Почетный железнодорожник». 4 мая 1971 года указом Президиума Верховного Совета СССР Борис Васильевич награжден орденом Ленина и золотой медалью «Серп и Молот». В 1972 году ему было присвоено звание «Лучший дорожный мастер Северной железной до-

роги». В этом же году занесен в Книгу почета Северной железной дороги и в Дорожную книгу трудовых подвигов.

В 1973 году награжден знаком «Победитель социалистического соревнования МПС и ЦК профсоюза» с занесением в Книгу почета МПС и ЦК профсоюза. В августе 1973 года Борис Васильевич признан лучшим дорожным мастером Северной дороги.

РАЗВЯЗАЛ НАСТАВНИК «УЗЕЛОЧЕК»

Конец 60-х и в 70-е годы на Северной железной дороге активно внедрялась нужная и полезная традиция - наставничество и переход передовиков на отстающие или сложные в обслуживании участки работы. Поддерживая эту инициативу, Борис Васильевич попросился на самый проблемный участок в продвижении поездов станции Котлас-Узел - Ядриха с однопутным железнодорожным мостом и однопутной вставкой Котлас-Узел - блокпост 374 км. В 1975 году он переведен на этот участок - 9-й околоток. Борис Васильевич не замедлил решить проблему ускорения продвижения поездов.

И вскоре на участке Сольвычегодск - Котлас-Узел - Ядриха было разрешено движение пассажирских поездов до 100 км/час, грузовым - до 80 км/час.

ОХРАНА ТРУДА - 10 ЛЕГ БЕЗ ТРАВМ

Много внимания в 70-е годы на дистанции уделялось охране труда и культуре на производстве. И здесь первопроходцем был околоток, возглавляемый Борисом Васильевичем. Ежедневно по очереди из рабочих бригады назначался дежурный по охране труда. Выдавалась ему красная повязка с соответствующей надписью. Задачей дежурного было проверить перед выходом на работу состояние и исправность техники, механизмов, инструмента, следить в процессе работы за технологией выполнения работ, ограждением места работ сигналами, своевременным уходом рабочих с пути перед приближающимися поездами... Такой, казалось бы, нехитрый метод охраны труда дал свои результаты: более 10 лет на дистанции не было ни малейшего случая травматизма. Метод обобщался и был представлен на ВДНХ СССР. Дистанция получила диплом, а ряд работников, в том числе почетный железнодорожник мастер П.А. Макаров и инженер по охране труда Т.А. Ардемасова, награждены бронзовыми медалями, а начальник дистанции Л.И. Ярыгин - серебряной медалью «За достигнутые успехи в развитии народного хозяйства СССР».

За все сделанное на дистанции и Северной железной дороге Борис Васильевич получил 131 поощрение, благодарность, премию. Он заслужил глубокое уважение и светлую память всего коллектива дистанции и дороги. Родина высоко оценила его заслуги, присвоив звание Героя Социалистического Труда.

Л. ЯРЫГИН.

Бывший начальник Котласской дистанции пути.