

VI открытая городская научно-практическая конференция учащихся  
и педагогов учреждений дополнительного образования  
«НОВОЕ ПОКОЛЕНИЕ»

*Секция: Краеведение*

**Ковшов М.Ф.: Жизнь и деятельность ветерана КбшЖД**

**Челнокова Дарья,**

5 класс (11 лет),

МБОУ Школа №12

Ленинского р-на г.о. Самара

Руководитель:

**Целёра Олег Сергеевич,**

Учитель истории и обществознания

МБОУ Школа №12

Ленинского р-на г.о. Самара

Самара 2017

## Содержание

Введение.....	3
Детство Ковшова М.Ф. (1936-1953 гг.).....	5
Работа в КбшЖД.....	6
Политическая деятельность Ковшова М.Ф.....	8
Заключение.....	10
Список используемой литературы.....	11

## Введение

В истории память о прошлом должна заключаться не только в знании истории стран, городов, глобальных событий, но и в роли человека, знаниях о родном крае, о предках. Каждый человек внёс свой вклад в развитие общества и государства, который не должен быть забыт.

Целью данного исследования является изучение биографии и деятельности Ковшова Михаила Фёдоровича, моего прадеда, внёсшего свой вклад в развитие КбшЖД.

Помимо изучения прошлого моей семьи, данная работа позволяет изучить более подробно не только Михаила Фёдоровича, как прадеда, но и как человека, непосредственно участвовавшего в работе КбшЖД на станциях и в руководящих органах Мордовской АССР, некоторое время входящей в состав Средневолжского края.

Заданной работы являются:

- рассмотреть детство и юность (1936-1953 гг.);

- изучить его роль в работе КбшЖД;-

-проанализировать его деятельность в руководящих органах Мордовской АССР.

Основными источниками являются выпуски газет волжская коммуна, известия Мордовии, труд Попова П.Н. «О жизни и делах наших», а так же материалы семейного архива, а так же другие материалы периодических изданий. Не менее важным источником является устное интервьюирование и личные воспоминания прадеда.

Дата рождения прадеда-Ковшова Михаила Фёдоровича: 25. 01. 1936[1;231 p.]

Детство Михаила Фёдоровича было непростым, так как проходило в суровые годы войны. «В памяти отразились проводы близких родственников, соседей на фронт, похоронные извещения, слезы матерей и вдов. Жить было трудно...»[5, 270 с.]

Учиться начал в 1943 году, а в 1953 году поступил в ТашИИТ (ташкентский институт инженеров железнодорожного транспорта). После окончания работал в Соль-Илецке (1958-1961 гг.), станции «Саранск» (1961-1968), Рузаевском отделении дороги (1968-1970 гг.), Сызрани (1970-1972), Рузаевске (1972-1984).[3]

В 1984 стал работать в Саранском горисполкоме (1984-1989) , правительстве Мордовской АССР (1989-1992), и вернулся на КбшЖД, где и проработал до пенсии – 2007 года.

В мемориальном музее военного и трудового подвига в 2011 году открылась выставка, из серии «Люди долга и чести», посвящённая 75-летию Ковшова М.Ф..[2]

Михаил Фёдорович своё детство и юность провёл в Саранске, родившись там же. После окончания Ташкентского института инженеров железнодорожного транспорта, факультет эксплуатации железных дорог. более 20 лет Ковшов Трудился на КбшЖД.[4] В непростые годы перестройки (1984-1992) работал председателем Саранского горисполкома, зампредом СМ АССР, зампредом Президиума МАССР. Получил звания «Почётный работник СССР», «Отличник народного просвещения РСФСР», а в 1996 году, Михаил Ковшов - кавалер орденов Октябрьской Революции, Дружбы Народов и «Знак Почета». К своему 80-летию ему было присвоено звание ветерана КбшЖД и знак «За труд во благо земли Самарской»[2]

Михаил Фёдорович внёс свой вклад в развитие КбшЖД и Мордовии, и его вклад не стоит забывать, как и вклад любого другого человека, который трудился на благо Отечества.

## Детство Ковшова М.Ф. (1936-1953 гг.)

Родился он 25 января 1936 года в городе Саранске Мордовской АССР. [1;231 р.]. В 1943 году начал учиться в первом классе школы № 4 города Саранска. Отец Михаила, Фёдор Михайлович, директор заготовительно-сбытовой базы и товарно-материальной «Мордовпотребсоюз» часто говорил своему сыну: «Миша, если на каком-то этапе жизни ты будешь говорить, что тебе не везёт, что к тебе плохо относятся руководители и другие люди, то в этот момент ты посмотри критически на себя – всё ли ты сам правильно делаешь.» Мать, Клавдия Петровна, была уроженка села Гарт Березниковского района. [5, 270 с.]

В 1941 году грянула война. Жизнь Советского народа в годы войны была трудная и тяжелая. Детям не хватало еды, одежды, учебников, тетрадей и несмотря на это все они, в том числе и мой прадедушка старались хорошо учиться, чтобы стать настоящими людьми. Помогая старшим, ходили в лес за грибами и ягодами, собирали хворост для отопления. На огородах сажали картофель и овощи, пасли скот. В городе Саранске в годы войны было отстроено много госпиталей, где раненные красноармейцы проходили лечение.[7, 82 с.]

Ученики школ постоянно посещали эти госпитали, рассказывали им стихотворения или песни, оказывали тем самым им моральную поддержку. Учителя школ с душой относились к обучению и воспитанию детей. Мой прадед до сих пор помнит имена многих из них и всегда с теплотой вспоминает. Кроме учебы они старались дать детям трудовое воспитание. Школьники с охотой занимались благоустройством школьных дворов, посадкой деревьев, кустарников и цветов, играли в футбол, занимались другими видами спорта.

В 1950 году был переведён в 8 класс Саранской мужской школы (стоит отметить, что с 1943 по 1953 год девочки и мальчики учились отдельно).

В 1953 году мой прадедушка окончил 10 класс Саранской средней школы №9. Директор школы был Новиков Иван Ипполитович, который

пользовался авторитетом. Михаил Фёдорович, нацелился поступить в военноморское училище, однако по настоянию отца поступил в ТашИИТ.[личные воспоминания]

Можно отметить, что детство Михаила Федоровича проходило в простой рабочей семье и военные годы коснулись и их. Большую роль в формировании личности Михаила сыграл его отец.

### **Работа в КбшЖД**

В июле 1953 года, семья поехала в гости, в Ташкент к сестре матери – Матвеевой Марии Петровне. Её сын, Фёдор Андреевич, привёл молодого Михаила в ТашИИТ, который понравился юноше, и он решил поступать туда. И 6 в списке, с 4 пятёрками и 2 четвёрками поступил учиться в Ташкентский институт инженеров транспорта. Студенты этого института представляли в то время почти все национальности Советского Союза и других государств, их связывала настоящая интернациональная дружба. Однако, по его воспоминаниям, хотя и не было конфликтов на национальной почве, но дети местных национальностей, набранные из местных аулов, не могли решать задачи за шестой класс. Для них была сформирована отдельная группа, а к процессу общего состава дисциплин они были подключены лишь на третьем курсе.

Мой прадед хорошо учился и занимался общественной работой по комсомольской линии.

В 1957 году, прадеда направили на преддипломную практику на станцию Рузаевка КбшЖД, где начальником был Грошев Владимир Александрович, участник войны, который во многом повлиял на мотивацию прадеда, по его собственному признанию.[8]

В 1958 году он отлично защитил диплом и получил специальность инженера путей сообщения по эксплуатации железных дорог. Его направили работать на Оренбургскую железную дорогу, где он начал трудиться

дежурным по станции Илецк-1, где Михаил и женился на выпускнице Актюбинского железнодорожного техникума, Кабановой Нине Николаевне.

В 1961 году мой прадедущка, по своей же просьбе, был переведен на станцию Саранск Куйбышевской железной дороги, где прошел путь от маневрового диспетчера до начальника станции. Работая начальником станции, руководил реконструкцией станции, разработкой и внедрением передовой технологии работы грузовой станции, за что был награжден орденом «Знак почета». Она заключалась в четкой организации расформирования грузовых составов и распределении всех вагонов, благодаря чему станция не раз выходила победительницей на соц. Соревнованиях.

В 1963 году, вступил в КПСС. [5, 278 с.]

В 1968 году он был выдвинут на должность заместителя начальника Рузаевского отделения дороги по движению, а в 1970 году первым заместителем начальника Волжского отделения Куйбышевской железной дороги. Работать было сложно, по его воспоминаниям, иногда сутками сидели в кабинете или на линии.

«Почему на небольшой станции может произойти крушение поезда? Слишком часто меняются начальники. Один требовал, чтобы дежурный стрелочник вешал фонарь на гвоздь, другой, чтобы ставил на стол, а третий, вообще потребовал оставлять фонарь на входе на пост. В итоге, в нужное время стрелочник просто не успел найти фонарь.» - такую историю поведал прадеду начальник отделения Усков В.А. Хотя, она и вымышленная, но этот разговор Михаил запомнил на всю жизнь.[личные воспоминания]

В мае 1970 года было создано Волжское отделение КбшЖД.[9, 28 с.] Штаб находился на станции «Сызрань», где Михаил стал заместителем начальника станции Байкова Ф.А. По интенсивности движения Сызранско-октябрьскому узлу не было равных – каждые шесть минут проезжал Локомотив. По воспоминаниям прадеда «за два года, я лишь раз искупался в Волге, хотя она была и в 500 метрах от меня».[личные воспоминания]

В 1972 году решением Коллегии Министерства путей сообщения прадед был назначен начальником Рузаевского отделения Куйбышевской железной дороги. За 12 лет работы в этой должности под его руководством была произведена полная реконструкция сложного хозяйства отделения : построено 156 км вторых путей, внедрена автоблокировка и электрическая централизация стрелок, реконструированы локомотивное и вагонное депо, вокзал на станции Рузаевка. Из 16 000 работников в городе, 8 000 работало на КбшЖД. За достижение высоких результатов в работе отделения был награжден орденами Октябрьской революции и Дружбы народов , Знаком «Почетный железнодорожник».

### **Политическая деятельность Ковшова М.Ф.**

В 1984 году мой прадед был избран председателем Саранского Горисполкома. За 5 лет работы в этой должности он многое сделал для развития городского хозяйства, строительства жилья, школ, детских садов, больниц и поликлиник, магазинов и предприятий общественного питания, благоустройству улиц и площадей.

В 1988 году, в составе делегации Саранского горкома КПСС и руководителем треста «Мордовремстрой» Меркушкиным А.И., совершил поездку в город Серадз, Польша.

В 1989 году он был выдвинут на должность Заместителя председателя и затем Первого Заместителя председателя Совета Министров Мордовской АССР. На этой работе он успешно занимался строительством жилья, социальных объектов, дорог и газификацией, улучшением работы транспорта и связи, энергетики и коммунального хозяйства республики.

На протяжении всей трудовой деятельности прадед активно занимался общественной деятельностью. Он неоднократно избирался депутатом Рузаевского и Саранского городских Советов, депутатом Верховного Совета Мордовской АССР, был Заместителем Председателя Президиума Верховного Совета Мордовии, делегатом XXV съезда КПСС.[5, 280 с.]



В 1992 году мой прадед возвратился на работу в Управление Куйбышевской дороги, где решением Коллегии МПС был назначен на должность Заместителя начальника дороги. Работая в управлении дороги он многое сделал для развития ее хозяйства, совершенствования финансово-экономической работы дороги, и утвержден и.о. министром путей сообщения Фадеевым Г.М. на личной встрече. За что в 1996 году Указом Президента РФ было присвоено звание Заслуженного работника транспорта России.

В 2007 году мой прадед ушел на Заслуженный отдых, но до сих пор продолжает заниматься большой общественной работой на дороге и в области. Сейчас он является членом общественного Совета ветеранов при Губернаторе Самарской области. 25 января 2016 года ему исполнилось 80 лет. На праздновании его юбилея, которое проходило во дворце культуры железнодорожников присутствовал Губернатор Самарской области Н.И.Меркушкин, который лично и сердечно поздравил юбиляра и вручил ему знак «За вклад во благо Земли Самарской».[10, 2 с.]

У моего прадеда и прабабушки две прекрасные дочери с благородной и жизненной важной профессией врачей, в том числе моя бабушка Надежда Михайловна, три внука, которые получили высшее образование, в том числе мой папа Михаил и четверо правнуков.

Для всех нас в семье он самый главный и непререкаемый авторитет. Он нам всем помогает и воспитывает, учит жить по совести.

## Заключение

Биография моего прадедушки, Ковшова Михаила Фёдоровича, яркий пример того, как человек из рабочей семьи может сыграть заметную роль в жизни родного края.

Детство протекало в непростых военных и послевоенных годах, в которых прадедушка научился выживать. Жизнь была связана с КбшЖД, которая была одной из важнейших в СССР, где он проработал от дежурного Илецк-1 до заместителя КбшЖД, показав, что честным трудом и упорством, можно добиться больших высот, чем стал примером для подражания.

В политической сфере прадедушка сыграл заметную роль в жизни города Саранск, встретив 80-ые годы и перестройку на посту председателя Горисполкома. В 90-ых годах, конечно, многое поменялось, однако, даже будучи вынужденным оставить политическую деятельность, Михаил Фёдорович вернулся на свою родную Куйбышевскую железную дорогу, где и проработал до пенсии.

Достойных людей вокруг очень много. Они работают и живут, улыбаются и тоскуют, одни молодые, другие уже нет. Мой прадед – человек, посвятивший всю свою жизнь благополучию родного края, на мой взгляд, заслуживает право называться «достойным».

## Список литературы

1. Биографический индекс России и Советского союза/ под ред. Cluadia Gebauer. Berlin: K. G. Saur Verlag. 2005 г.
2. Волга-ньюс. 2016 г.  
(<http://volga.news/tag/%D0%9A%D0%BE%D0%B2%D1%88%D0%BE%D0%B2%20%D0%9C%D0%B8%D1%85%D0%B0%D0%B8%D0%B>  
[B](#)) дата обращения: 26.12.2016
3. Государственная инспекция республики Мордовия (<http://tehnadzor.e-mordovia.ru/news/view/27063>) дата обращения: 26.12.2016
4. Известия Мордовии.2011 г. ([http://izvmor.ru/article\\_11142.html](http://izvmor.ru/article_11142.html)) дата обращения 8.01.2017
5. Попов П.Н. О жизни и делах наших. Саранск: Красный Октябрь. – 2014 г.
6. Правительство Самарской области. 2013 г.  
([http://www.samregion.ru/press\\_center/news/23.04.2013/date/1/50920/](http://www.samregion.ru/press_center/news/23.04.2013/date/1/50920/))  
дата обращения 9.12.2016
7. Попков Т.В. Всё для фронта - всё для победы. Саранск, 1994.
8. Куйбышевский железнодорожник. 2012 г.  
(<http://kbsh.rzd.ru/dbmm/images/33/864/161>) дата обращения:  
13.01.2017
9. Романова Л.Ю. 140 лет в пути // «РЖД-Партнёр», № 23 (292). Самара. 2014 г.
10. Филатова А. Губернатор наградил ветерана Куйбышевской железной дороги// Волжская коммуна. №17. 2016 г.

## ВЛАСТЬ & ПОЛИТИКА

ПРИЗНАНИЕ

ОБРАЗОВАНИЕ

# Губернатор наградил ветерана Куйбышевской железной дороги

АНАСТАСИЯ ФИЛАТОВА

В понедельник, 25 января, свой 80-й день рождения отметил бывший заместитель начальника Куйбышевской железной дороги, член консультативного совета ветеранов при губернаторе М.Ф. Ковшов. Поздно вечером поздравить юбиляра приехал губернатор Н.И. Меркушкин.

Работать на железную дорогу Михаил Федорович Ковшов пришел благодаря увлечению спортом. После школы он решил учиться в Ташкентском институте железнодорожного транспорта потому, что очень любил футбол, а при вузе было хорошее игровое поле. Уже после окончания вуза Ковшов за пять лет прошел путь от дежурного по станции Илецк Оренбургской железной дороги до начальника станции Саранск



стал первым зампредом Совета министров Мордовской АССР. На железную дорогу М.Ф. Ковшов вернулся в 1992 году в качестве заместителя начальника Куйбы-

У Михаила Федоровича сейчас вся грудь в орденах. И в свой день рождения он получил еще две награды. Н.И. Меркушкин вручил юбиляру почетный знак

сильное впечатление тот произвел своим стилем работы, грамотной организацией процесса: «Помню, нужно было отправить три тысячи студентов на уборку

му - через два дня, как и обещал, со станции отправившись три состава со студентами. Я знаю, что всю свою жизнь Михаил Федорович



Ковшов. М.Ф. 2011



М. Ф. Ковшов с женой и внуком.  
1985 г.



Члены бюро Саранского  
ГК КПСС на празднике  
9 Мая. г. Саранск, 1987 г.



М. Ф. Ковшов (4-й слева)  
с партийной делегацией  
г. Серадз Польской  
Народной Республики  
в г. Саранске. 1987 г.



Руководители республики и Саранска на первомайской праздничной трибуне.  
1988 г.



М. Ф. Ковшов (2-й справа), Н. И. Меркушкин (1-й справа) с работниками  
обкома КПСС. 1988 г.