

Гудок

издательский дом

25 АПРЕЛЯ 2025 ГОДА
ПЯТНИЦА № 16 (2061)
ОБЪЕДИНЁННЫЙ
ПЯТНИЧНЫЙ ВЫПУСК

КУЙБЫШЕВСКИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК

ТРАНСПОРТНАЯ ГАЗЕТА НА КУЙБЫШЕВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ. ВЫХОДИТ С 1933 ГОДА

12+



Помним! Гордимся!



РОМАН ВЯТКИН/ПРЕСС-СЛУЖБА КБЖД

Дорогие друзья, соотечественники! Уважаемые ветераны!

2025 год для нашей страны имеет особое значение. Мы с теплотой и трепетом в душе готовимся встретить 80-летие Победы в Великой Отечественной войне.

1418 дней испытаний и подвигов! Мы с гордостью и чувством бесконечного восхищения чествуем героических железнодорожников, которые честно стояли плечом к плечу с красноармейцами и краснофлотцами в самые тяжёлые дни войны.

Наши отцы и деды трудились в условиях крайнего дефицита технических ресурсов, при больших потерях, в тяжелейших природно-климатических условиях. Несмотря на все эти трудности, железнодорожники самоотверженно выполнили свой долг и вместе со всей страной прошли трудными дорогами Победы.

Именно железные дороги обеспечивали снабжение армии и все необходимые перегруппировки войск и техники для 51 стратегической и 261 фронтовой операции:

- провели 443 тыс. эшелонов;
- погрузили и перевезли почти 20 млн вагонов – с солдатами, ранеными, гражданским населением, боеприпасами, танками, артиллерией, автомобилями, продовольствием и многим другим.

Неоценима роль железнодорожников в спасении нашей промышленности в рамках эвакуаций 1941 и 1942 годов. Дважды в кратчайшие сроки железнодорожники обеспечивали стратегическое перемещение производственных мощностей и персонала предприятий на восток, в том числе к нам, в запасную столицу СССР – Куйбышев. Оборудование более 2,7 тыс. заводов и фабрик, 25 млн человек были вывезены

из фронтовой и прифронтовой полосы, что позволило быстро восстановить военный и промышленный потенциал нашей Родины.

В годы войны в рекордно короткие сроки было построено почти 10 тыс. километров новых линий. Например, исключительную роль в снабжении войск во время Сталинградской битвы сыграла Волжская рокада. Новая железнодорожная линия длиной 992 км от станции Иловля до станции Свияжск через Саратов, Сызрань и Ульяновск была сооружена всего за шесть месяцев. В самые напряжённые дни битвы у Волги с июля 1942 по 1 января 1943 года на фронт доставлено более 200 тыс. вагонов различных грузов.

Поздравляем вас, дорогие друзья, с 80-й годовщиной Победы в Великой Отечественной войне. Эта священная дата навсегда вписана в историю и жизнь каждого из нас. Советский на-

род совершил величайший подвиг, доказав всему миру свою преданность Отчизне, проявив стойкость, мужество и беспрецедентное самопожертвование во имя жизни.

Мы гордимся своей историей, своими ценностями и традициями. И каждый из нас готов сделать всё на рубежах России, укрепляя её на всех рубежах, создавая лучшее будущее для наших детей.

Желаем вам крепкого здоровья, добра, мира и всего самого наилучшего! С праздником! С Днём Победы!

Начальник
Куйбышевской железной дороги
В.В. Дмитриев
Председатель
Дорпрофжел на Куйбышевской
железнодорожной
А.В. Премилов
Председатель Совета ветеранов
А.В. Павлов

Ритм сети

МАТЕРИАЛЫ ПОДГОТОВЛЕНЫ РЕДАКЦИЕЙ ГАЗЕТЫ «ГУДОК» ДЛЯ ВСЕЙ СЕТИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Диверсификация или моногруз

Планы | В АО «Мурманский морской рыбный порт» приступили к разработке проекта по строительству контейнерного терминала. Это один из пунктов стратегии развития стивидорного предприятия.



В ММРП планируют построить контейнерный терминал с пропускной способностью 1 млн ДФЭ в год

тил генеральный директор ММРП Андрей Бородин.

Напомним, что Мурманский морской торговый порт также намерен развивать перевалку контейнеров. На эффективность подобной диверсификации перевалки портов Мурманска, которые ранее не занимались оборотом контейнеров, могут повлиять несколько факторов, в том числе спрос на новую услугу и наличие инфраструктуры или возможность её создания.

По мнению управляющего партнёра ООО «Инфра проекты» Алексея Безбородова, в теории такая диверсификация возможна, но она напрямую зависит от стратегии «Росатома» по развитию Северного морского пути. «Если «Росатом» выстроит свою стратегию, то потом можно говорить о планах портов Северо-Запада по перевалке контейнеров. Без создания такой стратегии «Росатома» и её реализации нет смысла принимать какие-то подобные решения», – отметил Алексей Безбородов. **О**

Автор **Богдан Чайковский**

□ Согласно утверждённой стратегии, АО «Мурманский морской рыбный порт» (ММРП) на своей территории планирует провести реконструкцию и построить контейнерный терминал с пропускной способностью 1 млн ДФЭ в год. Планируется, что работы будут завершены до 2030 года.

Как рассказали «Гудку» в ММРП, в настоящий момент необходимо выбрать подходящую локацию на территории порта для строительства терминала. В ММРП уточнили, что Северный район – наиболее перспективный вариант для реализации проекта.

Для связи контейнерного терминала с железной дорогой рассматривается возможность технологического присоединения путей

необщего пользования Северного района к действующей инфраструктуре ОАО «РЖД» – Мурманскому железнодорожному узлу через станцию Новорыбная. «Это потребует расширения железнодорожных подъездных путей. Проект пока проходит стадию проработки», – отметили в администрации порта.

Сейчас основная номенклатура перевалки ММРП – рыбная продук-

ция. По итогам 2024 года порт достиг лучшего результата по грузообороту за последние 18 лет – 418,2 тыс. тонн. В январе – марте перевалка рыбной продукции через ММРП снизилась на 24% в сравнении с аналогичным периодом прошлого года. «Мы сейчас находимся в падении. И это связано именно с тем, что у нас моногруз. Сейчас мы зависим от объёма вылова и того, сколько рыбы привезут компании в Мурманск», – отме-

Контейнерам нужны терминалы

Инфраструктура | Растущие объёмы контейнерных перевозок требуют развития терминальных мощностей по всей стране.

□ ПАО «ТрансКонтейнер» продолжает поступательно увеличивать мощность своих терминалов. Так, в Архангельске компания увеличила вместимость контейнерной площадки на 50%, до 630 ДФЭ, а мощность терминала по обработке контейнеров выросла на 23,5%, до 27,1 тыс. ДФЭ в год. Достичь таких показателей удалось за счёт установки нового двухбалочного козлового крана грузоподъёмностью 45 тонн. Он позволяет размещать контейнеры в три яруса (ранее было в два). Основные грузы для терминала в Архангельске – пиломатериалы, ингибиторы, металлические конструкции и целлюлозно-бумажная продукция.

Доля «ТрансКонтейнера» на рынке контейнерных перевозок в Архангельской области в 2024 году составила 41%. После модернизации терминала этот показатель может вырасти. «Компания всегда стремится к увеличению доли рынка. Ориентир по региону на 2025 год – 45–47%», – сообщил «Гудку» представитель компании.

Напомним, что «ТрансКонтейнер» в прошлом году инвестировал в модернизацию терминалов 2,2 млрд руб. «Инвестиционная программа на 2025 год будет за-

висеть от темпов прироста грузовой базы и возможности инфраструктуры по приёму контейнерных поездов», – уточнили в компании.

Расширение контейнерных мощностей в Архангельске представляет собой стратегически значимый шаг, направленный на укрепление экспортного потенциала региона и углубление взаимоотношений с ключевыми экономическими партнёрами, включая Китай, считает доцент кафедры общего и проектного менеджмента Финан-

сового университета при Правительстве РФ Елена Ганьшина.

По её мнению, модернизация терминала в Архангельске создаёт предпосылки для появления новых логистических коридоров и стимулирует формирование перспективных бизнес-партнёрств. Кроме того, развитие контейнерных мощностей в Архангельске расширит доступ к транспортным путям через Северный морской путь, полагает экономист. Архангельская область уже организовала в КНР по Северному пути экспорт лесной продукции, ключевой для экономики региона. **Богдан Чайковский**



РУСЛАН КАЗАКОВ

БЛАГОСОСТОЯНИЕ
НЕГОСУДАРСТВЕННЫЙ ПЕНСИОННЫЙ ФОНД

НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» ИНФОРМИРУЕТ
О ДАТАХ ВЫПЛАТЫ КОРПОРАТИВНОЙ
ПЕНСИИ В МАЕ

Выплата корпоративной
пенсии по филиалам фонда



05
мая

**Восточно-Сибирский
Московский
Приволжский**

06
мая

**Горьковский
Свердловский
Северный
Юго-Восточный**

07
мая

**Забайкальский
Красноярский
Северо-Кавказский
Южно-Уральский**

16
мая

**Западно-Сибирский
Куйбышевский**

19
мая

**Дальневосточный
Октябрьский
Калининградское отделение**

реклама

Магистраль

ЦИФРА ДНЯ **14 дней**

осталось до празднования 80-й годовщины Победы в Великой Отечественной войне

Кузница инноваций

Событие | В понедельник на Куйбышевской магистрали прошёл День инноваций, участие в котором приняли представители промышленных предприятий – разработчиков специализированной техники и технологий, а также бизнес-сообщества.

Автор ● **Владислав Жирнов**

Подобное мероприятие на дороге проходит в четвёртый раз. Программа включала в себя несколько блоков. Ключевым событием стал открытый диалог с начальником Куйбышевской железной дороги Вячеславом Дмитриевым.

«Мы встречаемся на инновационной площадке и показываем, что Российские железные дороги открыты для всего инновационного, для изменения технологий, для взаимодействия с министерствами промышленности субъектов Российской Федерации, для стартапов и новых технологий», – отметил Вячеслав Дмитриев.

В рамках диалога было предложено к рассмотрению пять технологий отечественного бизнеса. В частности, «Удалённая диагностика козловых контейнерных кранов». Глава магистрали заверил, что все проекты, которые были представлены, имеют

перспективу. Пока же инновационные идеи необходимо оценить экспертам. Позже участники получат возможность протестировать свою разработку и пройти ускоренную процедуру допуска к применению на инфраструктуре.

В рамках Дня инноваций также состоялось заседание комитета промышленности Самарской области, в котором приняли участие представители ключевых предприятий региона и органов государственной власти.

О востребованных направлениях инновационного развития железнодорожной отрасли участникам заседания рассказала начальник Куйбышевского центра инновационного развития Светлана Кишкина.

«Мы не стоим на месте, постоянно внедряем как небольшие улучшающие инновации, так и серьёзные прорывные инновационные технологии.



ПЕТР ГРИДИН

Всё это создаёт основу для изменения технологических и бизнес-процессов, а главное, вывода людей из опасной зоны. Мы успешно занимаемся софинансированием технологий и доращиванием их до уровня готовности, привлекаем субсидии, помогаем малым технологическим компаниям и предпринимателям становиться поставщиками Российских железных дорог», – подчеркнула Светлана Вячеславовна.

Кейс-клуб ОАО «РЖД» стал ещё одной площадкой в рамках Дня инноваций, собравшей наибо-

84,6 млн руб.

составляет инвестиционный портфель инновационных проектов Куйбышевской дороги

лее передовых представителей самарского бизнеса и промышленности, которые активно внедряют в производство инновационные проекты.

«Куйбышевская железная дорога для нас один из ведущих промышленных партнёров Самарской области», – отметил генеральный директор АНО «Дирекция кампуса» Армен Аракелян. ●

ПОЛНЫЙ ТЕКСТ ЧИТАЙТЕ ТУТ
GUDOK.RU



Куйбышевская железная дорога для нас один из ведущих промышленных партнёров Самарской области

Соревнуясь, учимся работать безопасно

Инициатива | Всемирный день охраны труда в Куйбышевской дирекции управления движением в этом году решили отметить с размахом. Запланировано проведение 25 мероприятий: акций, семинаров, бесед, турниров, викторин, круглых столов. Одним из самых зрелищных и массовых стали командные соревнования «Безопасность каждого – задача всех», которые прошли 23 апреля в Пензе.

«Эти соревнования мы проводим уже второй год подряд, – говорит один из инициаторов и организаторов мероприятия, начальник Пензенского центра организации работы железнодорожных станций Артём Лёвин. – На мой взгляд, такой формат приносит больше пользы, чем привычное обучение. Выполняя практические задания на полигоне, участники применяют свои знания и навыки на практике, в условиях, максимально приближенных к реальным производственным ситуациям. Это помогает им формировать ответственное отношение к собственной безопасности и безопасности окружающих».

Важность мероприятия подчеркнуло присутствие заместителя главного инженера Куйбышевской железной дороги Рената Хафизова.

В борьбу за победу включились команды станций Саранск, Рузаевка, Пенза-1, Пенза-2 и



МАРИНА ЛОБОДЕНКО

Пенза-4, в составе которых было немало молодых специалистов, только начинающих карьеру на магистрали. Поболеть за участников пришли не только коллеги, но и студенты филиала ПривГУПС в г. Пензе. По мнению организаторов мероприятия, такое взаимообогащающее общение полезно для обеих сторон.

В ходе соревнований команды выполнили шесть заданий, моделировавших реальные ситуации. К примеру, наблюдая за работой со- ставителя поездов по закреплению вагонов

Команды выполняли задания, которые моделировали реальные ситуации

при маневровой работе, им нужно было выявить максимальное количество нарушений требований охраны труда и в течение двух минут записать их на флипчартах. Кроме этого, движенцы гасили очаги возгорания, оказывали первую медицинскую помощь, комплектовали аптечки, отвечали на вопросы викторины «Шар безопасности».

На полигоне электробезопасности была смоделирована ситуация поражения током работника, роль которого выполнял манекен Михаил Сергеевич. Рядом с ним располагался оборванный контактный провод. От участников требовалось максимально быстро записать порядок действий, которые они должны предпринять. Наиболее правильные ответы дала команда станции Пенза-2. Её участники продемонстрировали меры для освобождения пострадавшего от воздействия электрического тока и оказания необходимой первой помощи.

Правильность действий оценивала экспертная комиссия, в которую входили представители МЧС, пожарного поезда на станции Пенза, Пензенской дистанции электроснабжения, «РЖД-Медицины», Пензенского центра организации работы железнодорожных станций. Как рассказала главный судья соревнований, начальник сектора охраны труда Куйбышевской дирекции управления движением Ульяна Болдырева, наибольшее количество баллов набрала команда станции Пенза-1. Они и стали призёрами. На втором месте команда станции Пенза-2, на третьем – станции Саранск. Все победители получили подарки и призы.

Завершающим аккордом стал совместный флешмоб движенцев и студентов под песню «Охрана труда», которую специально к этому событию сочинил инструктор по безопасности движения на железнодорожной станции Дмитрий Макеев. ● **Лана Новицкая**

С Днём Победы!



Боец Тоня

Ветеран | Участнице войны Антонине Агаповой вручили юбилейную медаль и присвоили звание «Почётный гражданин города Нурлата».

Автор ● Александр Савенков

В марте жительницу Нурлата, ветерана войны Антонину Агапову навестила целая делегация гостей под руководством главы Нурлатского района Дамира Ишкинеева. Её поздравили с наступающим Днём Победы и среди многочисленных подарков вручили два самых значимых: медаль «80 лет Победы в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.» и удостоверение о присвоении звания «Почётный гражданин города Нурлата и Нурлатского района».

Очаровательная Антонина Андреевна встретила гостей с улыбкой и благодарностью. Она была тронута таким вниманием и призналась: очень приятно, что её не забывают и проявляют заботу.

Среди посетителей было немало местных педагогов и школьников – Антонину Андреевну раньше часто приглашали в местные учебные заведения, где она рассказывала ребятам о своих военных годах.

Родилась она 8 августа 1927 года в деревне Кутозовка Кошкинского района Куйбышевской области. Окончила семилетнюю школу в соседней деревне Андреевка.

На военную службу её призвали в 1944 году, когда она работала в товарной конторе станции Нурлат. Её фронтовой путь дошёл до Берлина в составе военно-эксплуатационного отделения № 70-35, где она работала в должности весовщика.



СЕМЕЙНЫЙ АРХИВ

«Мы, 17-летние девчонки, сопровождали военные эшелоны, обеспечивали работу прифронтовых железнодорожных станций, – вспоминает ветеран. – Наш состав часто становился объектом вражеских нападений. Немцы лютовали страшно, бомбили наш эшелон по несколько раз в день, после их налётов

станции нередко были в огне. Нам приходилось спасать людей, а потом расчищать путь от обломков. За войну мне пришлось многому научиться. Временами выполняла работу оператора, но куда чаще приходилось бывать спасателем или пожарным. Часто восстанавливали железнодорожное полотно».

Но особо ей врезался в память случай, произошедший в Польше. «Мы остановились там на сутки, чтобы провести ремонт пути, – вспоминает с дрожью в голосе Антонина Андреевна. – Казалось, что земля и небо перемешались от вражеских налётов. Во время одной из авиационных атак была убита девочка-зенитчица, практически моя ровесница. До сих пор стоит перед глазами, как она лежит, а её красивые длинные волосы разметало на песке...»

Антонина Андреевна демобилизовалась в октябре 1945 года и вернулась в Нурлат в распоряжение Бугульминского отдела железной дороги. Она проработала товарным кассиром на станции Нурлат более 40 лет. За многолетний добросовестный труд награждена медалью «Ветеран труда».

После войны Антонина Андреевна вышла замуж за своего земляка, уроженца Кошкинского района, кочегара паровоза Михаила Никифоровича Агапова. Супруги вырастили троих детей и двух внуков.

Сегодня Антонина Андреевна живёт с внучкой Натальей Ильичёвой, которая всё своё свободное время посвящает заботе о героической бабушке. Провожая гостей, Наталья выразила надежду, что на 100-летие бабушки соберёт за большим столом всех дорогих её сердцу людей. ●



Мы, 17-летние девчонки, сопровождали военные эшелоны, обеспечивали работу прифронтовых железнодорожных станций

Уважаемые коллеги, дорогие ветераны Великой Отечественной войны, труженики тыла!

Коллектив Куйбышевской дирекции тяги от всего сердца поздравляет вас с 9 Мая – Днём Победы! Это великий праздник – символ мужества, стойкости и героизма нашего народа. Мы склоняем головы перед подвигом тех, кто отстоял свободу и независимость нашей Родины! Желаем Вам крепкого здоровья, долгих лет жизни, мира и благополучия!

Начальник Куйбышевской дирекции тяги П.С. Викторов



Уважаемые ветераны, труженики тыла, коллеги!

Сегодня, в этот великий день – **День Победы**, от коллектива Куйбышевской дирекции инфраструктуры и от себя лично поздравляю с праздником, который для нас является символом мужества, стойкости и безграничной любви к Родине. Этот день – символ гордости за тех, кто отстоял свободу и независимость нашей страны. Подвиг солдат, неимоверно тяжелый труд в тылу – навсегда останутся в наших сердцах, сердцах благодарных потомков! С чувством глубокой признательности, благодарим вас за совершенный подвиг, желаем вам и вашим близким крепкого здоровья, благополучия и душевного тепла.

Начальник Куйбышевской дирекции инфраструктуры Д.Н. Кулажников



Спасительная суспензия для шпал



В структурных подразделениях Куйбышевской дирекции инфраструктуры с помощью лин-технологий сократили эксплуатационные расходы при выполнении работ по предотвращению разрушения старогодних железобетонных шпал

Подробности читайте на стр. 3 ►



Под знаком качества

СПЕЦИАЛЬНЫЙ ВЫПУСК



VK.COM/MOLODEZRZD

Превзойти самих себя

Смена | Молодёжь Куйбышевской железной дороги подала рекордное количество заявок на участие в конкурсе «Новое звено. Проекты» – 287. Рекордной стала и вся заявочная кампания. Впервые за 17 лет конкурса на «Новое звено. Проекты» со всей сети было подано 2835 проектов.

Автор ● Лев Соболев

В ОАО «РЖД» конкурс «Новое звено» проводится с 2008 года. За это время в нём приняли участие свыше 45 тыс. молодых работников, студентов, преподавателей и аспирантов вузов железнодорожного транспорта, было зарегистрировано более 22 тыс. проектов, а также реализовано порядка 160 инициатив победителей и лауреатов.

С 2023 года конкурс изменил формат: он преобразовался в трековую систему. Каждое направление стало отдельным инструментом для решения корпоративных задач. Так, в этом сезоне, помимо трека «Новое звено. Проекты», он пройдёт в направлениях «Новое звено. Прототипы» и «Новое звено. Цифра», где будут оцениваться все IT-инициативы.

Первыми в начале марта стартовали проектные команды. В этом сезоне участников ожидал ряд значимых нововведений. За каждым тематическим направлением – а их предусмотрено 12 – закреплены конкретные заказчики из числа руководителей компании, а причастные эксперты функциональных заказчиков – подразделений компании – будут не только оценивать проект, но и помогать в его доработке. Изменится и содержание финала, участники которого представят руководству ОАО «РЖД» уже не просто идеи, а результаты первых этапов их реализации.

Одно из самых значимых нововведений – специально созданная платформа для сбора и оценки конкурсных заявок, разработанная совместно с Проектно-конструкторско-технологическим бюро по системам информатизации – Центром цифровых технологий (ПКТБ-ЦЦТ).

В период заявочной кампании для курсантов проводились коммуникационные мероприятия и образовательные вебинары, а для поддержки было создано сообщество «Движение новозвенцев», где организаторы делились полезной информацией и тематической литературой, а сами участники смогли найти единомышленников и пообщаться с другими проектными командами.

На протяжении трёх лет куйбышевцы ставят рекорды по количеству зарегистрированных проектов. В сезоне 2023 года ими было подано 207 заявок, в 2024 году – 245, а сейчас – 287. К слову, рекордной стала и вся заявочная кампания. Впервые за 17 лет конкурса на «Новое звено. Проекты» было подано 2835 проектов.

Для нашей молодёжи прошедший конкурсный сезон выдался максимально продуктивным. Команда Куйбышевской железной дороги впервые стала участником финала в треке «Новое звено. Прототипы», направленном на развитие навыков бережливого производства, а в финале трека «Новое звено. Проекты» разработка «Модуль инженерных услуг» была признана лучшим кросс-функциональным проектом.

Для капитана проектной команды «Модуль инженерных услуг» заместителя начальника технологического отдела службы тех-

нической политики Куйбышевской дороги Рамиля Мухарямова победа стала исполнением давней и заветной мечты. Успешно пробовать силы в различных конкурсах он начал с 2016 года, но взять высоту «Нового звена» было сложно. Буквально на каждом отборочном этапе приходилось сначала проводить «разведку боем», готовиться и снова штурмовать конкурс идеями.

В прошлом году сложилось всё. Для проекта конкурс «Новое звено» выступил в качестве полноценной акселерационной программы. Это позволило в сжатые сроки трансформировать первоначальную идею, уйти от затрат на приобретение дополнительной CRM-системы и предложить компании полезный программный продукт. Сейчас проект находится на этапе формирования функциональных требований.

Конкурс «Новое звено» Рамиль Мухарьмов считает не просто площадкой для самореализации и воплощения инициатив, но и эффективным социальным лифтом в компании, а также пространством для формирования круга единомышленников и друзей со всей страны.

Настоящим ориентиром для развития как в личном плане, так и в проектной деятельности считает конкурс «Новое звено.

Проекты» финалист и опытный конкурсант начальник сектора новых технологий Куйбышевской дирекции по ремонту пути Фёдор Куликов. Годом ранее с проектом «Система мониторинга сыпучих грузов» он дошёл до финала первого в истории компании конкурса «Лидер инноваций ОАО «РЖД», а в 2024 году в числе новозвенцев презентовал в финале «Прибор для измерения габаритных параметров пути «Мобильный измеритель ДРП».

«Во время прохождения этапов для себя подметил множество идей, которые стоит применить в своей работе. К примеру, нестандартные подходы при проработке проектных решений и их реализации», – констатирует он. Что касается перспектив, то в прошлом году «Прибор для измерения габаритных параметров железнодорожного пути» был включён в Программу поддержки инноваций ОАО «РЖД» на 2025 год. В настоящее время Куйбышевской дирекцией по ремонту пути ведётся работа по организации закупочных процедур проектного решения. Объём закупки составит 99 комплектов оборудования на сумму 24,8 млн руб., что позволит оснастить каждую путевую машинную станцию Центральной дирекции по ремонту пути.

Сегодняшним новозвенцам есть с кого брать пример. Впереди у них несколько отборочных этапов. В течение апреля – мая заявленные инициативы оценят эксперты дорожного уровня, в июне – эксперты центрального уровня. Летний сезон пройдёт под эгидой доработки проектов с участием наставников, образовательной программы и первых полуфинальных защит. Лучшие проекты и имена их разработчиков в РЖД назовут в финале, который состоится в сентябре. ○



Изменится и содержание финала, участники которого представят руководству ОАО «РЖД» уже не просто идеи, а результаты первых этапов их реализации

Под знаком качества

СПЕЦИАЛЬНЫЙ ВЫПУСК



Во главе улучшений

Итоги | На Куйбышевской железной дороге подведены итоги рейтинга главных инженеров за 2024 год.

□ Церемония награждения состоялась в начале апреля под председательством главного инженера Куйбышевской дороги Дениса Аграфенина на региональной инновационной площадке.

Среди заместителей главного инженера дороги первое место у курирующего Башкирский регион Евгения Мельникова.

Среди региональных дирекций и служб первое место занял главный инженер службы автоматики и телемеханики Артём Шарко, второе – главный инженер службы вагонного хозяйства Иван Тимофеев, третье – главный инженер Куйбышевской дирекции инфраструктуры Виталий Трушин. **○ Лев Соболев**



АРХИВ СЛУЖБЫ ТЕХНИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКИ

Победителя Артёма Шарко (слева) поздравил главный инженер дороги Денис Аграфенин

Диалог бережливых

Взаимодействие | 22 апреля в Самаре состоялась рабочая встреча представителей инженерного блока Куйбышевской дороги с руководителями среднего звена Поволжского банка ПАО «Сбербанк» для обмена опытом по внедрению процессного подхода и управлению предложениями сотрудников.

□ Во время встречи представители банковской сферы рассказали железнодорожникам о современных методиках внедрения процессного подхода внутри своей организации.

Особое внимание ими было уделено созданию условий для эффективной коммуникации между сотрудниками различных подразделений, формированию инициативных групп для обсуждения предложений и выработки решений, а также использованию цифровых платформ для упрощения процессов принятия управленческих решений.

Начальник отдела службы технической политики Василий Алексеев поделился успешным опытом по реализации аналогичных направлений на полигоне дороги.

Участники встречи обменялись мнениями относительно влияния процессного подхода на повышение эффективности предприятий и развитие корпоративной культуры, рассмотрели практические примеры его применения, а также наметили план по дальнейшему взаимодействию. **○ Лев Соболев**

Задача с продолжением

Перспективы | Бронзовый призёр конкурса бережливого производства 2024 года в номинации «Лучший железнодорожный узел – образец бережливого производства» узел Сызрань-1 нацелен сократить время на проведение всех операций минимум на 10%.

Автор **○ Лев Соболев**

□ Участником пилотного проекта по приведению предприятий в эталонное состояние в части применения инструментов бережливого производства узел Сызрань-1 стал в прошлом году.

Проводимая работа по приведению в эталонное состояние включает в себя не только реализацию проектов бережливого производства, повышение показателей работы станции, но и улучшение условий труда сотрудников, повышение их удовлетворённости всем процессом.

В качестве основного потока для улучшения был выбран процесс «Приём транзитных вагонов с переработкой», поставлена задача сократить простой не менее чем на 10%.

В этом году работа над поставленной задачей продолжится. Для её решения в единую команду сплотились основные участники – представители эксплуатационного локомотивного депо Октябрьск, Октябрьской дистанции электроснабжения, Октябрьской дистанции сигнализации, централизации и блокировки, эксплуатационного вагонного депо Кинель и Октябрьской дистанции пути, а руководство и роль лидера взяли на себя инженерно-технические работники станции Сызрань-1.



Основной поток улучшений для узла Сызрань-1 – «Приём транзитных вагонов с переработкой»



ПРЕСС-СЛУЖБА КБШЖД

Железнодорожный узел Сызрань-1 участником пилотного проекта по приведению предприятий в эталонное состояние стал в прошлом году

В рамках проекта на основе опроса работников проведена работа по сбору данных о существующих проблемах у диспетчеров, осмотрщиков вагонов и локомотивных бригад. Составлены карты потока создания ценности как в текущем состоянии, целевом (планируется трансформация в этом году), так и в идеальном, при котором процесс можно будет увидеть с учётом ухода от всех препятствий и барьеров.

Однако спектр задач проекта не ограничивается только устранением потерь в конкретном процессе. Среди приоритетов – выстроить такую систему управления или мышления у работников, которая позволит реализовать принцип «Кайдзен» (непрерывное совершенствование за счёт постоянных небольших улучшений). Это озна-

чает, что на первый план выходит работа с персоналом и создание благоприятных условий для реализации его творческого потенциала.

На основе проведённого среди работников анкетирования разработан и утверждён главным инженером Куйбышевской железной дороги график мероприятий по повышению качества трудовой жизни.

В соответствии с методикой (2007р от 03.08.2022) команде бережливых предстоит достичь второго – «высокого» – уровня развития. Подведение итогов деятельности железнодорожного узла Сызрань-1 в части приведения к эталонному состоянию состоится в IV квартале текущего года на заседании Центрального проектного офиса под председательством главного инженера компании. **○**

Спасительная суспензия для шпал

Опыт | В структурных подразделениях Куйбышевской дирекции инфраструктуры – Ашинской и Кинельской дистанциях пути с помощью лин-технологий сократили эксплуатационные расходы при выполнении работ по предотвращению разрушения старогонных железобетонных шпал.

□ В прошедшем бережливом году хозяйством пути реализовано 26 проектов с экономическим эффектом 27 938,8 тыс. руб. В этом году уже реализовано четыре проекта.

Первыми это сделали Ашинская и Кинельская дистанции пути. До внедрения проекта бережливого производства в Ашинской дистанции на основании утверждённого распоряжения ОАО «РЖД» (от 22 августа 2022 года № 2183/р «Инструкция по ведению шпального хозяйства с железобетонными шпала-



РОМАН ВЯТИКИН/ПРЕСС-СЛУЖБА КБШЖД

ми») было выявлено 525 дефектных железобетонных шпал по коду 17.1 «Поперечные трещины на верхней поверхности с увеличенным раскрытием вверх, в средней части шпалы» и по коду 24.1 «Продольные вертикальные трещины в бетоне, проходящие через ряды напряжённой арматуры шпалы» по чётному пути перегона Аша – Миньяр.

Аналогичная ситуация сложилась и в другом подразделе-

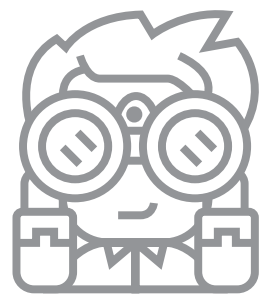
нии дирекции инфраструктуры – Кинельской дистанции пути: количество выявленных дефектных железобетонных шпал составило 980 единиц.

Оперативными рабочими группами было принято решение о ремонте шпал, находящихся в дистанциях, собственными силами с помощью смеси Mastermaco S 5400, так как на предприятиях отсутствует технология по их ремонту.

Напомним, технология по ремонту предусмотрена лишь на деревянных шпалах и брусках, когда они заливаются битумом и фиксируются скобами.

В рамках реализации бережливого проекта для увеличения срока службы и снижения дефектности железобетонных шпал развивающиеся трещины в них заливаются смесью Mastermaco S 5400. Она предотвращает попадание в трещины воды, которая в зимний период при замерзании разрушает шпалу. После проведённого ремонта срок службы железобетонных шпал увеличивается до трёх лет, что, в свою очередь, снижает затраты на материалы верхнего строения пути.

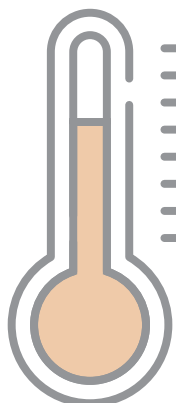
Благодаря реализации проекта бережливого производства в Ашинской дистанции пути ожидается ежегодная экономия в размере 894,6 тыс. руб., а в Кинельской дистанции пути – более 1,5 млн руб. **○ Лев Соболев**



83 %

Человек воспринимает 83% информации, которую он видит,
и только 11% – которую слышит

11 %



**Полное восприятие
необходимой
информации**

рисунки, диаграммы,
графики, структурные
схемы, карты, таблицы



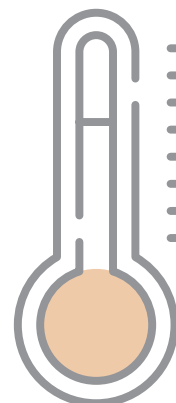
**Отсутствие/сокращение
ошибок в визуализированной
информации**

визуальное представление
информации существенно сокращает
количество ошибок, связанных с её
использованием



**Поддержание
высокого уровня
информированности**

без подкрепления
(напоминания,
использования, повторения)
информация забывается



**Возможность
контроля
и самоконтроля**

наиболее быстрый способ
контроля, т.к. отсутствует
необходимость тратить время
на уточнение, всё и так видно

**4 ВАЖНЫХ
ПРЕИМУЩЕСТВА
ВИЗУАЛИЗАЦИИ**

5С¹

Визуализация зон, участков, рабочих мест.
Расположение инструментов, материалов,
комплектующих. Обозначение, что
где находится, количество и уровень
запасов комплектующих, материалов,
инструментов и предметов, которые
используются на рабочем месте

Управление

Основная цель – сделать
визуализируемые процессы более
прозрачными. Например, доска
контроля хода производства.
Любые отклонения от плана
производства становятся видны
в конце смены. Это позволяет быстрее
устранить отклонения

**Визуализация в ТРМ⁴
(всеобщий уход за
оборудованием)**

Могут быть использованы простые
доски и информационные центры.
Работая над повышением эффективности
оборудования, оперативную информацию
размещают на отдельном тематическом
информационном стенде

Наглядная агитация

Закрепление у работника полезных привычек и навыков. Наглядная агитация
бережливой терминологии (информационные стенды, плакаты, лестничные переходы) –
это очень хороший вариант, который помогает людям усвоить нужные установки

Аналитика²

Самые распространённые примеры визуализации
аналитической информации – это карты потока
создания ценности (КПСЦ) и схемы процесса.
Визуально отображают материальный
и информационный потоки по мере преобразования
ресурсов в конечный продукт труда

Логистика

Основные задачи визуализации из области
логистики связаны с сокращением потерь:
излишних перемещений, транспортировки,
ожиданий и т.д.

**Управление из места создания
ценности³**

- Визуализированный стандартный рабочий
распорядок. Позволяет всем иметь
представление о работе в едином ритме
- Информационный центр.
Включает в себя ключевые плановые
и фактические показатели, а также отклонения
от цели, по таким направлениям, как безопасность,
качество, производство, затраты, персонал

**ВИДЫ
ВИЗУАЛИЗАЦИИ**

Визуализация в охране труда

Основные задачи подобной
визуализации – задействовать
психологические рычаги
и мотивировать персонал, улучшить
культуру предприятия и ненавязчиво
сфокусировать внимание на безопасности

ПРАВИЛА ВИЗУАЛИЗАЦИИ

**Разберитесь с целями
и задачами**

установите цель в самом начале,
до разработки и демонстрации
визуализации

**Поймите, кто является целевой
аудиторией конкретной
визуализации**

для кого эта визуализация и какие
функции она должна выполнять

**Понятность и читаемость
информации**

она должна быть заметна и доступна для
понимания

Выберите правильное место

это должно быть такое место, чтобы
зрительный контакт с целевой аудиторией
был максимально частым и долгим

**Устранение препятствий
для усвоения информации**

уберите всё лишнее, что может помешать
усвоению визуальной информации,
например низкая освещённость,
невозможность подойти ближе, чтобы
прочитать, и пр.

¹ Методика организации и поддержания порядка на рабочих местах по системе 5С (распоряжение ОАО «РЖД» от 11.02.2021 № 267/р)

² Методика приведения пилотных структурных подразделений филиалов ОАО «РЖД» в части применения инструментов бережливого производства в эталонное состояние (распоряжение ОАО «РЖД» от 03.08.2022 № 2007/р)

³ Временные методические рекомендации по формированию и применению информационных центров (№ ЦМБП-19/пд от 26.08.2022)

⁴ Временные методические рекомендации по проведению анализа эффективности оборудования (№ ЦМБП-21/пд от 30.08.2022)

Под знаком качества

СПЕЦИАЛЬНЫЙ ВЫПУСК



РЖД в поиске идей

Соревнования | До 12 мая открыта заявочная кампания на участие в конкурсе рационализаторских предложений «Идея ОАО «РЖД» – 2025», организуемом Центром инновационного развития ОАО «РЖД». Соревнования между железнодорожными Кулибиными будет проводиться по трём категориям и в восьми номинациях.

Автор ● Лев Соболев



Личный архив

Конкурс рационализаторских предложений «Идея ОАО «РЖД» проводится с 2007 года для активизации массового технического творчества работников и развития технического и технологического потенциала компании.

В прошлом конкурсном сезоне было рассмотрено 273 технических и технологических решения от центральных дирекций и железных дорог по восьми номинациям. Непосредственно на полигоне Куйбышевской дороги в период заявочной кампании региональные дирекции предоставили для дорожной экспертной оценки 78 рацпредложений, из которых 39 отправили в Центр инновационно-го развития ОАО «РЖД».

Самой результативной на конкурсе «Идея ОАО «РЖД» – 2024» для куйбышевцев стала номинация «Лучшее техническое или технологическое решение, направленное на профилактику производственного травматизма». В ней третьего места с вручением диплома и денежной премии в размере 20 тыс. руб. за реализацию предложения «Использование QR-кода для изучения инструкций по охране труда и технологических процессов» удостоен ведущий специалист по охране труда Уфимской дистанции пути Ильмир Исмагилов.

В новом сезоне на конкурс могут быть заявлены ранее не подававшиеся предложения, зарегистрированные в течение двух последних лет.

Соревнования железнодорожных новаторов проводятся по нескольким категориям: рационализаторские предложения, разработанные специалистами ОАО «РЖД» в возрасте после 35 лет, рационализаторские предложения, разработанные молодыми специалистами ОАО «РЖД» в возрасте до 35 лет (при наличии среди соавторов лиц старше 35-летнего возраста заявка на конкурс в этой категории не подаётся), и рационализаторские предложения, разработанные женщинами – работниками ОАО «РЖД».

Все заявленные на конкурс рацпредложения будут оцениваться с точки зрения сложности технического решения, инновационности, перспективности использования и качества оформления материалов.

Главное изменение – введение новых номинаций. В Центре инновационного развития ОАО «РЖД» планируют оценить рационализаторскую активность в компании по ряду приоритетных направлений деятельности подразделений. В текущем году это следующие номинации: импорто-

замещение, обслуживание железнодорожного пути и систем управления движением, обслуживание подвижного состава, обслуживание средств связи и передачи данных, обеспечение условий труда на объектах железнодорожного транспорта, устройства широкого потребления (системы обогрева, освещения, благоустройства территории и т. п.), лучшее техническое решение молодого рационализатора и лучшее техническое решение рационализатора-женщины.

Лучших определит конкурсная комиссия. Для победителей в каждой номинации установлены денежные премии. Так, для первого места – 80 тыс. руб., для второго – 40 тыс. руб., для третьего – 20 тыс. руб.

Также для победителей конкурса в каждой номинации по категории «Рационализаторские предложения, разработанные специалистами ОАО «РЖД» в возрасте после 35 лет» устанавливаются по три поощрительных премии в размере 10 тыс. руб.

Окончательные итоги конкурса в компании подведут к 1 августа. ●

3757
рационализаторов
трудятся
на предприятиях
полигона
Куйбышевской дороги.
Суммарный
экономический эффект
от их предложений
в 2024 году превысил
71,8 млн руб.



Денежная премия для первого места – 80 тыс. руб., для второго – 40 тыс. руб., для третьего – 20 тыс. руб.

Под знаком качества

СПЕЦИАЛЬНЫЙ ВЫПУСК



Мастер малой механизации

Новатор | Монтер пути 5-го разряда ПМС № 38 Руслан Давыдов внедрил в практику производства не менее десятка свежих рационализаторских идей.

Автор ● Владислав Жирнов

Грамотный механик, Руслан Рушанович работает над совершенствованием малой механизации. Так, благодаря его идеям коллектив ПМС № 38 получил возможность значительно облегчить замену рельсовых плетей.

«Известно, что если короткие 12,5- и 25-метровые рельсы выгружают краном, то 800-метровые краном не выгрузить. Концы плетей обычно цепляют тросом и вытягивают с платформы рельсовоза. И плети лежат так до следующего технологического «окна». Я предложил при выгрузке плетей использовать вместо одного длинного стометрового троса четыре трёхметровых. Эта простая на первый взгляд идея заметно сокращает время, необходимое для выгрузки рельсовоза. К тому же, уменьшается число задействованных путейцев.

Всю работу могут сделать два человека», – рассказывает рационализатор.

Кроме того, Давыдов усовершенствовал важнейший путевой инструмент – гидравлическое натяжное устройство.

Нужно сказать, что в связи с распространением укладки бесстыкового пути перечень инструментов, необходимых для его обслуживания, значительно расширился.

Одним из таких приспособлений как раз и является гидравлическое натяжное устройство. Чтобы его установить, приходится вытаскивать сразу две шпалы. Но теперь благодаря разработке монтера пути Давыдова в этом нет необходимости.

«На железной дороге Руслан Рушанович трудится с 2008 года. В работе колонны нередко нештатные ситуации. Например, случается, что на перегонах выходят

из строя механизмы либо необходимая для ремонта техника несвоевременно доставляется. Но любые трудности для Руслана Рушановича лишь повод максимально мобилизоваться на решение задачи. Давыдов постоянно повышает уровень своих компетенций, проходит тестирования, штудирует всю необходимую документацию», – характеризует своего коллегу его непосредственный руководитель, старший дорожный мастер ПМС № 38 Сергей Кулагин.

Отметим, что сейчас Руслан Давыдов и его коллеги полностью завершили замену рельсовых плетей на перегоне Мыльная – Майтуга. Причём выгружали плети по технологии Давыдова: вместо одного длинного стометрового троса использовали четыре трёхметровых. Это позволило сократить время выгрузки на 20 минут. ●



ТАТЬЯНА ШАШКИНА

Практика даёт предложения

Опыт | Куйбышевский центр научно-технической информации и библиотек (КЦНТИБ) сформировал подборку рационализаторских предложений с экономическим эффектом, направленных на продление срока службы оборудования.

МАСТЕРСКАЯ НА БАЗЕ



АРХИВ ПРЕДПРИЯТИЯ

Простое техническое решение позволит не дожидаться заводских поставок

В Уфимской механизированной дистанции погрузочно-разгрузочных работ нашли способ восстановле-

ния фитинга полуприцепа контейнеровоза ЧМЗАП-99858.

На полуприцепе контейнеровоза данной серии в процессе длительной эксплуатации происходит износ и разрушение поворотных фитингов. В целях экономии материальных средств, недопущения простоя в ожидании приобретения оригинальной детали было предложено произвести ремонт фитингов с восстановлением резьбового соединения. Для этого необходимо изношенную резьбовую часть фитинга срезать при помощи шлифовальной машины. Затем с помощью ЭДС произвести наплавку новой металлической заготовки из стального прутка диаметром 23 мм. Далее произвести нарезку резьбы с применением ручного слесарного инструмента. На ремонт четырёх фитингов затрачено: электрод МР-3 № 4 – 1 кг. Годовой экономический эффект от реализации предложения превышает 32,4 тыс. руб.

ФИТНЕС ДЛЯ АЛЮМИНИЯ

В моторвагонном депо Рузавка сконструировали и собрали станок гибочный ручной.

В связи с переоборудованием традиционных туалетов моторвагонного подвижного состава в туалетные комплексы повышенной комфортности возникла необходимость в изготовлении алюминиевых поддонов по индивидуальной конфигурации в соответствии с раз-



АРХИВ ПРЕДПРИЯТИЯ

Собранный станок помогает делать поддоны индивидуальной конфигурации

мерами туалетной кабины для каждого МВПС.

В депо предложили изготовить универсальный гибочный ручной станок с рабочей длиной 1,62 м. В качестве станины использовали основание бывшего в употреблении стола для слесарных работ. Швеллер 14 профиля жёстко приварили к основанию станины стола. В торец к нему при помощи металлических петель закрепили швеллер такого же размера, который может перемещаться относительно первого (жёстко закреп-

лённого) на угол от 0 до 90 градусов. К нему приварили рычаг в виде ручки длиной 65 см. Сверху (к жёстко закреплённому швеллеру) при помощи крепёжных винтов установили прижимное устройство, в котором сделали прорези, чтобы придать конструкции форму поддона.

Заготовку поместили на закреплённый швеллер, прижали прижимным устройством, вместе с заготовкой перемещают подвижный швеллер и загибают, выбирая нужный угол загиба, и сваривают загнутые стороны, – алюминиевый поддон готов к установке на МВПС. В результате предприятие ежегодно экономит более 255,9 тыс. руб. на закупке аналогичного оборудования промышленного изготовления.

ВЗЯТЬ В ЛАПЫ

В Кинельской дистанции пути научились изготавливать лапы для шпалоподбойки.

В процессе эксплуатации шпалоподбоек изнашиваются и выходят

из строя подбойники ШЭ44-017. На предприятии было предложено изготовить подбойник из старогорючих материалов. Для этого у крепёжных винтов установили прижимное устройство, в котором сделали прорези, чтобы придать конструкции форму поддона. Приспособление закрепляют на место вышедшего из строя подбойника. Годовой экономический эффект от реализации предложения превышает 47 тыс. руб. ● Лев Соболев, Оксана Ласточкина



АРХИВ ПРЕДПРИЯТИЯ

Приспособление, которое закрепляют на место вышедшего из строя подбойника



Рацпредложения помогают экономить материальные средства и не допускать простоя в ожидании приобретения оригинальной детали

Под знаком качества

СПЕЦИАЛЬНЫЙ ВЫПУСК

ИД «Гудок» продолжает публиковать дайджест материалов дорожных газет, вышедших в предыдущем выпуске «Под знаком качества». Это позволит узнать об идеях, реализованных на соседних магистралях



Система автономная – работа экономная

Идея | Рацпредложение ведущего технолога отдела по ремонту локомотивов эксплуатационного локомотивного депо Хабаровск-2 Ивана Торопкова позволило предприятию на прогреве одного тепловоза сберечь более 700 кг дизтоплива в месяц.

«В настоящее время тепловозы в холодное время года греются, работая на холостом ходу, что влечёт значительные траты топлива, – рассказывает железнодорожник. – Если этого не делать, то вода, как теплоноситель, заморозится и двигатель просто разорвёт».

Иван Торопков предложил использовать в условиях локомотивного депо автономную систему прогрева для тепловозов.

Она подобна автомобильным системам автопрогрева. Это клапанное устройство, которое открывает-перекрывает подачу воды, включает-выключает нагрев воды и насосы.

Агрегаты объединены электронным блоком управления, который с помощью датчиков автоматически регулирует подачу воды. По словам специалиста, размещаются блоки в машинном отделении таким образом,

чтобы не мешать проходу по секции и её ремонту.

«Ранее за каждым тепловозом, прогревающимся на холостом ходу, должен был следить как минимум один человек. Например, чтоб двигатель не перегрелся. Теперь, применяя предложенную автономную систему, один человек вполне способен следить за 5–6 локомотивами. То есть люди высвобождаются и могут быть задействованы на других работах, – отмечает Иван Торопков. – Ну а главное – значительно сокращаются расходы на дизельное топливо».

Поскольку система автономного прогрева заводская, Иван Торопков разработал схему её внедрения в бортовую сеть тепловоза. Пилотный проект был запущен в начале 2024 года и пока проходит обкатку на одном локомотиве. В среднем в месяц на одном тепловозе удаётся экономить 716 кг топлива. При закупочной стоимости дизтоплива в 60 руб. это почти 43 тыс. руб. Стоимость системы окупается за 3–4 месяца, и дальше уже идёт прибыль. А учитывая, что прибор находится на гарантийном обслуживании поставщика в течение пяти лет и ремонтируется бесплатно, выгода очевидна. **Максим Кряжев**

Плуг-миллионер

Разработка | Рабочая группа опытной путевой машины станции № 19 (ОПМС-19) усовершенствовала машину ВПО-С. В результате предприятие добилось годового экономического эффекта почти в 5 млн руб.

«Речь идёт о плуге в виде клина, который разработали и внедрили наши специалисты, – пояснил главный инженер ОПМС-19 Павел Лазарев. – Это устройство понизило в связи с тем, что ранее при работе машины ВПО-С в колее железнодорожного пути и на рельсах оставалось много лишнего щебня, который нужно было убирать, попутно при этом балластную призму».

Самоходная путевая машина ВПО-С, предназначенная для выправки, подбивки и отделки при всех видах ремонта и строительства железнодорожного пути, хорошо справляется со многими своими обязанностями.

Но, по словам главного инженера, расход щебня при очистке у неё великоват, а согласно нормам он не должен превышать 1473 куб. м. Раньше после прохода ВПО-С приходилось привлекать дополнительную технику, чтобы убирать с пути лишний щебень.

Плуг в виде клина, разработанный сотрудниками ОПМС-19 вместе с коллегами из Новосибирской дистанции пути имени П.Т. Семёшко в рамках мультифункционального проекта бережливого производства в IV квартале 2024 года, позволил решить эту проблему. В транспортном положении он размещается в специальном боксе, установленном на безбортовой платформе. Его, кстати, изготовили работники ОПМС-19. Платформа слезает с машины ВПО-С, и при необходимости плуг кран-балкой извлекается из бокса и



АРХИВ ИВАНА БОНДАРОВА

устанавливается на путь. При движении это устройство удаляет после работы машины ВПО-С лишний щебень с колеи, обеспечивая в ней планировку балласта, очищает головку рельса и исключает дополнительный расход данного материала в среднем до 15 куб. м на 1 км пути. При этом не требуется дополнительной работы другой путевой техники.

Годовой экономический эффект от внедрения проекта бережливого производства «Оптимизация процесса по планировке щебня в колее железнодорожного пути после работы машины ВПО-С» превысил 4,9 млн руб. **Олег Таран**

Модуль мал, да удал

Внедрение | Специалисты Воронежского центра диагностики и мониторинга устройств инфраструктуры Юго-Восточной дирекции инфраструктуры реализовали проект по дистанционному обследованию железнодорожных труб и водоотводных поперечных лотков под путями.

Обследование труб и водоотводных поперечных лотков под железнодорожными путями представляет собой сложную, а в некоторых случаях невыполнимую задачу. Осмотр внутренних поверхностей конструкций зачастую сделать затруднительно из-за невозможности доступа туда работников.

Выход из положения нашли инженеры Никита Черных и Виталий Аносов, которые предложили использовать модуль «ТОМ-01» с видеокамерой, закреплённой на дистанционно управляемом мини-автомобиле, с возможностью освещения внутренних поверхностей фонариком.

Управление осуществляется с помощью пульта и монитора, на который в реальном времени выводится изображение с видеокамеры на модуле, позволяя увидеть и определить состояние элементов и конструкций. Дистанционное управление позволяет выполнять осмотр на расстоянии до 50 м.

При работе с модулем успешно решаются сразу несколько задач.

Во-первых, его применение исключает необходимость доступа человека внутрь сооружений. Во-вторых, появляется возможность цифровой фиксации неисправностей и повреждений, а также оперативной передачи данных. В-третьих, можно оперативно выявлять посторонние предметы, угрожающие безопасности движения. Нако-

нец, это низкая стоимость комплектующих и возможность дальнейшей модернизации модуля.

Первый опыт эксплуатации выявил недостатки, которые будут устранены в дальнейшем. Так, необходимо установить камеру с круговым обзором, а также более мощный источник электропитания.

Для обеспечения передвижения по неровной поверхности и устойчивости не исключается появление платформы на гусеницах.

При осмотре труб с постоянным водотоком возможна установка модуля на катер с дистанционным управлением. **Виктор Минаков**



АРХИВ ВРЦДМ

Новая жизнь старых деталей

Реализация | Рационализаторы путевой машинной станции (ПМС) № 196 без особых затрат повышают эффективность работы крановой техники.

Мастер по ремонту машин и механизмов ПМС № 196 Вячеслав Скориков в соавторстве с токарем Хаидагали Шамгуновым модернизировали плавающую муфту козловой крана КПБ-10М и сэкономили при этом более 67 тыс. руб. Как рассказали рационализаторы, муфта, которая служит для передачи крутящего момента от электродвигателя мотора к грузовому редуктору, выходит из строя в среднем два раза в год. Стоит она из двух частей: одна имеет внутренние зубья, другая – наружные.

Железнодорожники модернизировали деталь, совместив две списанные муфты с неравномерно изношенными частями зубьев. Хаидагали Шамгунов срезал на токарном станке дефектную часть зубьев с одной муфты и методом холодной посадки на её место прикрепил новую зубчатую часть с другой муфты, усилив с двух сторон электросваркой.

Другое улучшение – модернизация ходового коле-



ВЯЧЕСЛАВ СКОРИКОВ

са козловой крана для предотвращения износа детали при эксплуатации. Как правило, после выявления дефекта ходовые колёса меняют на новые. Рационализаторы предложили сэкономить средства за счёт наплавки шестигранника на ребро ходового колеса.

Заводской размер обода (гребня колеса) – 25 мм. При достижении допустимого износа гребня (50% от его толщины) с внутренней стороны колеса с двух сторон приваривается шестигранник диаметром 16 мм и длиной 300 мм. Предварительно на демонтированном колесе шестигранник загибается по периметру колеса и обваривается сверху и снизу. Это позволяет получить не-

обходимую толщину колеса. Идея сэкономила предприятию около 233 тыс. руб.

Вячеслав Скориков и Хаидагали Шамгунов нашли способ сократить расходы и при изломе носовой части вала редуктора козловой крана. Они предложили модернизировать вал редуктора. Для этого на токарном станке сделали болванку вала, а со сломанного вала редуктора сняли зубчатую часть. Её насадили на болванку и усилили с обеих сторон сварочным швом. С учётом оплаты работы наладчика, токаря и сварщика, расходов на электроды и электроэнергию экономический эффект превышает 201,5 тыс. руб. **Наталья Харина**

С Днём Победы!



Этого забыть нельзя

Память | Дети войны натерпелись от неё не меньше, чем бойцы на фронте. Страдания, голод, смерть близких рано сделали Нину Преснякову взрослой, воспитав в ней недетскую силу духа и жизнестойкость. Но даже спустя столько лет она не может забыть своих детских переживаний и вылечить раны, которые ей нанесла война.

Автор ● Светлана Мяченкова

Нине Васильевне не было и четырёх лет, когда началась Великая Отечественная. Она была младшим ребёнком в многодетной семье Рыжковых, проживавшей в Коротоякском (ныне Острогожском) районе Воронежской области. Отец умер за несколько месяцев до её рождения, мама одна поднимала пятерых детей.

Летом 1942-го их родное село Мастюгино оказалось в самом пекле сражений. Линия фронта проходила всего в девяти километрах.

Утром 7 июля 1942 года в село вошли немецкие танки и автоматчики. Передовые немецкие части надолго не задержались. Они направились к Дону, где шли тяжёлые, кровопролитные бои. В полдень того же дня следом за ними прибыли венгерские части. Фашисты тут же приступили к наведению своего порядка, за нарушение которого было одно наказание – расстрел. 28 августа жителям было объявлено о принудительном выселении в тыл немецкой армии. При этом всех, в том числе и малолетних детей, обыскивали, отбирали личные вещи, подвергали истязаниям.

«Нас пригнали в село Семидеятное, что в 50 км от Мастюгино, – вспоминает Нина Васильевна. – Всех загнали в овраг, огороженный колючей проволокой. Там были и пленные красноармейцы, но в основном мирные жители – женщины, дети и старики. Содержались мы под открытым небом. Только для сна разрешили вырыть себе в земле углубления. Режим был установлен зверский. Работать надо было по 12–14 часов. Если кто-то падал от усталости, его били плетью и прикладами. Кормили раз в день полёбкой из тухлой конины. Ещё давали пол-литра воды. Это был весь рацион. Ежедневно в соседнем овраге, что был всего в 600–800 метрах, расстреливали десятки людей».

В том кошмаре даже малыши понимали, что надо вести себя тихо и молчать. Капризничать никто не решался, а плакать у них не было сил.

«Закрываю глаза, и встаёт в памяти картина: осень, по щекам хлещет холодный дождь, ноги по колено утопа-



Председатель Кинельского узлового совета ветеранов и представители депо Роман Козак и Людмила Лабазнова – частые гости в доме Нины Васильевны

ют в грязи. Одежонки на нас никакой, только рубашки, ноги босые, – со слезами на глазах рассказывает ветеран и через долгую паузу продолжает: – Как выжили, одному Богу известно».

Освободили узников концлагеря зимой 1943 года. Радость от возвращения домой была недолгой. Заболела и умерла мама Нины Васильевны. Самых маленьких из детей, Лёшу и Нину, забрали в детский дом. Алексея хотели определить в Суворовское училище, но он отказался – боялся, что в этом случае они с сестрёнкой потеряются. Да и оставлять её без защиты и опеки ему не хотелось.

Шли годы, братья и сёстры Рыжковы подрастали и разъезжались



В кошмаре концлагеря даже малыши понимали, что надо вести себя тихо и молчать. Капризничать никто не решался

по разным городам. Нина поступила в железнодорожный техникум, по окончании которого была распределена в Кинель. 34 года она проработала осмотровиком-ремонтником вагонов. За доблестный труд награждена орденом Трудового Красного Знамени.

В депо Нина Васильевна встретила свою вторую половинку – Юрия Витовича Преснякова. Он работал кузнецом в механическом цехе. Свадьба, на которой гуляли 130 гостей, у них была комсомольской. Такое мероприятие в депо проводилось впервые, поэтому все старались, чтобы оно стало запоминающимся. Удалось торжество на славу. О нём даже в газете написали.

Супруги прожили счастливую жизнь, вырастили двоих детей – Галину и Александра. К сожалению, Юрия Витовича не стало в 2023 году.

«Несмотря на всё пережитое в годы Великой Отечественной войны, Нина Васильевна сохраняет удивительную силу духа и неиссякаемый оптимизм. Она светлый и добрый человек, – отзывается о нашей героине председатель совета ветеранов эксплуатационного вагонного депо Кинель Наталья Сергеева. – Её стойкость и мужество, невероятная сила воли и жизнелюбие служат всем нам примером».

Стойкая девочка Валя

Испытание | Валентина Жихорева в шесть лет стала малолетним узником фашистского концлагеря в городе Дно Псковской области.

Наша героиня родилась 7 августа 1937 года в деревне Скугры. В семье, кроме неё, росли ещё две сестры и брат. Валентина была младшим ребёнком. Никто из семьи не догадывался, что вскоре всем предстоит выдержать суровые испытания в фашистских застенках.

7 января 1943 года, когда немецкие войска заняли город Дно Псковской области, Валентине было всего шесть лет. «Мы наряжали ёлку, готовились к Рождеству, – вспоминает Валентина Михайловна. – Вдруг к нам пришёл волостной, работающий на немцев местный житель, и приказал всем выходить на улицу. Вскоре во дворе собралась вся деревня. Немцы погнали жителей в город Дно, который находился в четырёх километрах от деревни Скугры. Шли пешком. На перекрёстках улиц ревели фашистские танки, стволы их пушек и пулемётов были наведены на уцелевшие жилые дома».

Людей согнали в концентрационный лагерь, который немцы воздвигли на оккупированной земле, а деревню Скугры сожгли.

Весь ужас лишений и испытаний Валентина Михайловна не забудет никогда, так свежи они в памяти. «Народу в лагере было много, в основном женщины, старики и дети, спали сидя, питались всем, чем только могли, – вспоминает ветеран. – Жаль, что я не помню многих деталей в силу юного возраста, но ведь и спросить уже некогда, почти все свидетели умерли, а те, что ещё живы, – мои ровесники».

23 февраля 1944 года Валентина Михайловна считает своим вторым днём рождения. В этот день советские войска вошли в город Дно и освободили узников. Семья Ребровых (девичья фамилия) вернулась в родную деревню, а точнее, на пепелище, что от неё осталось. Первоначально все уцелевшие семьи жили в церкви, которую немцы



Личный архив

оставили в неприкосновенности. Ютились там, пока не построили себе новые дома.

После окончания войны Валентина Михайловна поехала в город Дно учиться, потом работала медсестрой в больнице. Вскоре познакомилась с будущим супругом, Иваном Дмитриевичем Жихоревым, участником войны. Молодые сыграли свадьбу, когда Иван Дмитриевич демобилизовался. Оба работали в локомотивном депо Ульяновск. Должность Валентины Михайловны была машинист пескососильной установки на складе топлива.

На железной дороге она проработала в общей сложности 33 года, на год больше своего супруга, и 18 марта 1996 года ушла на заслуженный отдых. Суровые детские годы сказались на здоровье, она получила инвалидность второй группы. За время работы на железной дороге Валентина Михайловна пользовалась уважением, неоднократно получала благодарственные письма, поощрения.

Она награждена медалью «Ветеран труда», юбилейными медалями ко Дню Победы в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. Несовершеннолетняя узница концлагеря за стойкость характера и верность Родине удостоена памятной медали «Непокорённые». Александр Савенков

Дорогие ветераны!

От имени Куйбышевской дирекции управления движением и от себя лично поздравляем Вас

с Днём Победы в Великой Отечественной войне!

Мы гордимся Вами! Ваши Мужество, Доблесть, Честь, Отвага, Терпение, Любовь и Верность Родине сотворили чудо для всей страны и живут в сердцах нашего поколения, вдохновляя на добрые дела!

А.Л.Ярош, начальник Куйбышевской дирекции управления движением



Бессмертный полк

В преддверии 80-летия Великой Победы железнодорожники Куйбышевской магистрали поделились историями о своих героических предках



Код памяти



ЛИЧНЫЙ АРХИВ

Татьяна Чукалина,
заведующий «РЖД Детский сад № 28»

□ Как и в каждой российской семье, в нашей есть свой герой. Это мой дедушка Николай Никитович Волынщиков. Родился он в 1924 году в селе Нижняя Вязовка Оренбургской губернии в многодетной крестьянской семье. Ему было шесть лет, когда умерли родители. Детей, оставшихся сиротами, взяла на воспитание одинокая односельчанка.

Когда началась Великая Отечественная война, он приписал себе год и ушёл в армию. Сперва попал в Акбулак, на курсы радиотелеграфистов. После непродолжительной подготовки его отправили на фронт.

Боевое крещение принял на Букринском плацдарме на Днепре. Затем в составе 71-й механизированной бригады освобождал Киев, Житомир, Львов, брал Берлин, участвовал в боях за Прагу. Десятки городов, сотни посёлков и хуторов освобождала танковая армия под руководством легендарного Павла Семёновича Рыбалко, в которой служил мой дед.

В сохранившихся архивных донесениях говорится, что ефрейтор Николай Никитович Волынщиков безупречно держал связь, благодаря чему бригада всегда выполняла поставленные задачи. Проявляя отвагу и мужество, он несколько раз спасал радию из-под вражеского огня.

День Победы дед встретил в Праге. Был награждён орденами Красной Звезды, Отечественной войны, медалями «За взятие Берлина», «За боевые заслуги», «За освобождение Праги» и другими наградами. В родное село дедушка вернулся только в марте 1947 года. Получивший несколько тяжёлых ранений, он был признан инвалидом Великой Отечественной войны. Осколками ему повредило сухожилия на руках, из-за этого пальцы всегда оставались в одном положении.

Умер дедушка 20 декабря 2009 года.

Алёна Ткачёва,
заместитель начальника
Куйбышевской дирекции по ремонту
тягового подвижного состава
по управлению персоналом
и социальным вопросам

– В мае 1942 года мой прадед Николай Ефимович Круглов 17-летним юношей ушёл на фронт. Пункт сбора располагался на железнодорожной станции Селикса Пензенской области. Оттуда новобранцев направили на северо-запад. Воевал прадед под Москвой, во Ржеве, а осенью 1943 года во время наступательной операции советских войск по освобождению города Великие Луки, будучи тяжело раненным, попал в окружение врага. Местность там болотистая, и выбираться было трудно. Эвакуировали бойцов легкомотормным самолётом, который очень быстро заполнился. Сослуживец прадеда, понимая, что ранение у друга крайне опасное, пошёл на риск: завернул Николая Ефимовича в кожаный офицерский немецкий плащ и привязал его верёвкой к крылу самолёта. Так прадед и долетел до Москвы.

Только в 1946 году, после 12 тяжелейших операций по удалению правой лопатки, рёбер, костей и множественных осколков, прадед вернулся домой, в родное село Чемоданов-



ЛИЧНЫЙ АРХИВ

Любовь Тажетдинова,
ведущий инженер по организации
и нормированию труда Аксаковской
дистанции пути

– Мой дед Михаил Николаевич Ефимов родился в 1926 году в деревне Кожай-Максимо-во Бижбулякского района Башкирской АССР.



ЛИЧНЫЙ АРХИВ

Игорь Леонов,
начальник Ульяновского сектора
Первой службы

– Мой дед Михаил Фёдорович Леонов, 1923 года рождения, воевал в звании старшины, радист-пулемётчик 1-го танкового батальона 237-й танковой бригады Воронежского фронта (1943) и 1-го Украинского фронта (1944). В Красную армию был призван в 1942 году Полтавским РВК Челябинской области. За героизм, проявленный в битве под Прохоровкой, на знаменитой Курской дуге, дед награждён орденом Красной Звезды. Боевую награду Михаил Фёдорович получил за то, что его экипаж уничтожил немецкий «Тигр», которого считали неуязвимым. Дед был одним из немногих оставшихся в живых после тех жестоких сражений – сменил два экипажа танкистов, которые пали смертью храбрых, его самого судьба оберегала.

В январе 1944 года в районе сёл Зозовка и Журава на Украине Михаил Фёдорович лично уничтожил 25 солдат и офицеров противника, за что был награждён медалью «За отвагу».

После войны он занимал должность начальника отдела кадров станции Магнитогорск Южно-Уральской железной дороги.

Трудовой путь деда продолжил мой отец, Вячеслав Михайлович. Он работал начальником Ульяновского отделения Куйбышевской железной дороги. Сегодня и я вместе со своим сыном Вячеславом, инженером Волго-Камского отдела Куйбышевского регионального центра безопасности, продолжаю династию железнодорожников. ○



ЛИЧНЫЙ АРХИВ

Он участник Великой Отечественной войны, в армию был призван в 1943 году. Воевал сапёром на Белорусском фронте, за подвиги награждён орденом Отечественной войны II степени, медалями «За отвагу» и «Боевые заслуги».

30 марта 1945 года дедушка в наступательном бою в Словакии первым форсировал реку Ваг на плоту с ручным пулемётом, уничтожив при этом до 12 гитлеровцев. В этом бою он был ранен и направлен в госпиталь, там и встретил долгожданную Победу.

После окончания войны в 1951 году дед устроился ремонтным рабочим во 2-ю Аксаковскую дистанцию пути Уфимской железной дороги, где проработал бригадиром пути 35 лет, до выхода на заслуженный отдых.

Его профессия стала семейным делом для последующих поколений Ефимовых – Тажетдиновых. Из девяти детей деда пошли по его стопам два сына, Владимир и Геннадий. Я на сегодняшний день являюсь единственным, в третьем поколении, представителем династии.

Михаила Николаевича Ефимова не стало в ноябре 2008 года.

Гудок
издательский дом

80 лет

ВЕЛИКАЯ ПОБЕДА

ПРОШЛОЕ * НАСТОЯЩЕЕ * БУДУЩЕЕ

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР

РЖД
ОАО «РЖД»

Более **200** отечественных бронепоездов героически сражались с гитлеровскими захватчиками. Некоторые из них закончили боевой путь под Берлином и Кёнигсбергом. За годы войны советские бронепоезда уничтожили **115** танков, **340** орудий, более **700** автомобилей и **115** вражеских самолётов. Кроме того, на их счету два уничтоженных гитлеровских бронепоезда.

12+

РЕКЛАМА

С Днём Победы!



Весна раскрывает таланты

Событие | Традиционный творческий фестиваль «Родная магистраль», который состоялся 24 апреля, в этом году приурочили к 80-летию Победы, Году железнодорожной славы и Году защитника Отечества.

Автор ● Светлана Мяченкова

Его участниками стали 180 человек. Они представили более 230 работ декоративно-прикладного творчества и концертных номеров.

Самых искренних похвал и восхищения заслуживают целеустремлённость и исключительная способность к самовыражению мастеров декоративно-прикладного творчества. В каких только техниках не пробуют творить железнодорожники, ветераны и члены их семей. Каждая поделка, картина, рисунок несут на себе отпечаток индивидуальности своего создателя, демонстрируя не только мастерство, но и глубокое внутреннее богатство авторов.

Председатель совета ветеранов эксплуатационного локомотивного депо Октябрьск Любовь Горина представила картины, на которых с большой теплотой и любовью изобразила своих родителей – участников Великой Отечественной войны.

Работы кисти ветерана эксплуатационного локомотивного депо Кинель Владимира Гусакова «Внуки» и «После боя» поражают своей реалистичностью и глубиной в передаче психологического состояния изображённых персонажей.

Настоящим открытием фестиваля стала его дебютантка – гардеробщик Дворца культуры железнодорожников им. Пушкина Ирина Ткачева. Она создала целую коллекцию кукол, от которой трудно было оторвать глаза. Среди её героинь – и Леночка Крылова (Людмила Гурченко) из «Карнавальской ночи», и «Дама с собачкой», и другие узнаваемые персонажи.



«Наш фестиваль – это, в первую очередь, дань памяти всем защитникам Родины, – говорит начальник сектора культуры ДКЖ Элина Шабалина. – Он получился искренним и волнующим, вызвал в сердцах зрителей самые глубокие чувства».

Самодельные артисты, выступавшие в номинации «Поклонимся великим тем годам», и большинство из тех, кто соревновался в номинации «Золотой голос Куйбышевской железной дороги», выбирали для исполнения пронзительные произведения о событиях Великой Отечественной войны и связанных со специальной военной операцией.

Когда со сцены звучали знакомые всем с детства «Тёмная ночь», «Нам нужна одна Победа», «Журавли», «Он вчера не вернулся из боя», то исполнителям подпевали и зрители, и члены жюри.



1. Выставка декоративно-прикладного творчества доказывает, что у железнодорожников нет границ для фантазии и способности создавать прекрасное

2. Наталья Озекина исполнила песню «Не будите, журавли, вдов России»

Необычным в этом году стало и завершение фестиваля. После подведения итогов и церемонии награждения организаторы предложили всем желающим, как артистам, так и зрителям, стать участниками мастер-класса по изготовлению георгиевских лент. Провели его рукодельницы из числа себестоимых волонтеров.



АРХИВ СОВЕТА ВЕТЕРАНОВ

Привет из прошлого

Инициатива | Работники Ульяновского совета ветеранов изготовили для своих участников войны и тружеников тыла праздничные шкатулки.

Идея сделать приятный сюрприз для своих подопечных к празднику Великой Победы принадлежит председателю совета Зинаиде Мельник. Её инициативу подхватила председатель Ульяновской дистанции гражданских сооружений Нина Струева, которая предложила смастерить для ветеранов шкатулки из открыток. Именно эта техника рукоделия была очень модной в советское время.

«Меня в детстве научила делать такие шкатулки мама, в шестидесятые годы прошлого столетия они были практически в каждом доме, – рассказала Нина Николаевна. – Они очень красивы, причём практически не требуют затрат – всего из рабочих инструментов понадобятся ножницы, открытки и нитки с иголкой».

С марта все председатели советов ветеранов Ульяновского региона и желающие из числа бывших железнодорожников включились в дело. Мастер-класс им провела Нина Струева. Причём главный материал – открытки – рукодельницам пришлось собирать по всем своим знакомым и даже специально бросить клочок в чате. К слову, на одну шкатулку требуется порядка 17 открыток, и ещё столько же для того, чтобы вырезать детали из них.

В итоге к концу апреля ветераны изготовили 46 нужных шкатулок. Одна из них будет подарена единственной ныне здравствующей участнице войны Волго-Камского региона Антонине Андреевне Агаповой, жительнице Нурлата, три – узникам фашистских концлагерей и 42 – труженикам тыла.

«Шкатулки мы наполним сладким набором, поздравительными открытками и вручим ветеранам войны и труженикам тыла в преддверии 80-летия Великой Победы. Пусть они напомнят им о их юных годах», – подчеркнула Зинаида Мельник.

Александр Савенков

ДОРОГИЕ КОЛЛЕГИ И УВАЖАЕМЫЕ ВЕТЕРАНЫ!

Поздравляем вас с Днём Победы! Это святой, самый важный праздник для каждого из нас. Он останется в памяти поколений как символ мужества, стойкости, негасимого духа народа. Пусть наши дети будут благодарны победителям, которые ценой жизни защитили будущее. Пусть День Победы вдохновляет на добрые дела и сплочённость. Пусть царят мир, счастье и благополучие в каждом доме! С праздником!

С уважением, коллектив Куйбышевской дирекции по энергообеспечению

9 мая День Победы!

Дорогие ветераны!

Сегодня мы отмечаем День Победы. Это, несомненно, день памяти героев, защитивших нас от фашизма, а также памяти о тех, кто восстанавливал нашу разрушенную страну. Это дети войны – труженики тыла, самым младшим сегодня 80 лет, они трудились с раннего возраста и до глубокой старости. Для них работа была домом, члены коллектива – семьей, а их рабочий стаж составил до 55 лет, многие из них награждены правительственными наградами. И для них наша память – это будет **Память о Победе в ВОВ и Память о Победе жизни.** Предлагаем зажечь свечу ПАМЯТИ о всех воинах ВОВ и нашей Победе жизни.

Председатель Совета ветеранов Самарской дистанции электроснабжения Куйбышевской дирекции по энергообеспечению Т.П. Гузеева



ПЕТР ГРИДИН

Подхватили факел здоровья

День донора | Работники Куйбышевской магистрали поддержали Всероссийскую эстафету «Огонь жизни».

Акция, организованная Федеральным медико-биологическим агентством России, направлена на популяризацию донорства костного мозга. Участники эстафеты стартовали в Майкопе, объехали с факелами весь Северный Кавказ и прибыли на Среднюю Волгу.

В Самаре забег прошёл 22 апреля от здания областной клинической станции переливания крови. Одним из факелоносцев стал начальник Самарского центра организации работы железнодорожных станций Куйбышевской дирекции управления движением Руслан Зарифулин (на фото справа). К донорскому движению он присоединился в прошлом году, участие в эстафете рассматривает как часть работы по пропаганде здорового образа жизни.

Маршрут движения включал восемь точек и проходил по самым красивым локациям старой части Самары – вдоль набережной реки Волги, Струковского сада, Окружного Дома офицеров и др. Завершилась эстафета на площади Славы, где в мобильном пункте заготовки крови все желающие могли вступить в Федеральный регистр потенциальных доноров костного мозга.

На каждой точке бегунов встречала группа поддержки. К примеру, за Руслана Зарифулина пришли побольше коллеги из Куйбышевской дирекции управления движением, волонтеры и студенты ПривГУПС.

Из Самары «Огонь жизни» проследовал в Тольятти, а затем в Ульяновск. **Владислав Жирнов**

В честь победителей

Спорт | 20 апреля в Уфе состоялся турнир по хоккею с шайбой, посвящённый 80-летию Победы в Великой Отечественной войне. На лёд вышли пять сборных. Кубок победителя достался спортсменам из команды «Шурави».

Автор **Владислав Жирнов**



АРХИВ ИРИНЫ УРАЗМЕТОВОЙ

Это уже второй по счёту турнир, который стал не только настоящим спортивным событием на полигоне дороги, но и данью памяти героям, отстоявшим нашу Родину в годы ВОВ.

В прошлом году участие в турнире приняли три команды из Башкирии и Пензенского региона. Одержали победу хозяева турнира – «Стальные крылья». В этом году на лёд вышли пять дружин: сборные «Стальные крылья» и «Шурави» (Уфа), «Локомотив» (Башкирский регион), «Красная стрела» (Самарский регион) и «Джокер» (Самара).

Организаторами встречи выступили Дорпрофжел на КбШЖД и профсоюзный комитет эксплуатационного локомотивного депо Уфа.

Весьма символично, что победителем турнира стала команда «Шурави» (на фото), которая

в финале обыграла хоккеистов из «Стальных крыльев» со счётом 4:0. В состав команды входят железнодорожники – участники боевых действий. Это ребята, прошедшие службу в Афганистане, а также участники специальной военной операции.

Соперники «Шурави», команда «Стальные крылья», вышли в турнирной таблице на второе место. Матч за бронзу завершился со счётом 8:5 в пользу команды Куйбышевской дирекции управления движением «Красная стрела», которой удалось одержать убедительную победу над соперником – командой «Локомотив» из посёлка Инзер Белорецкого района Башкортостана, занявшей четвёртое место. Команда «Джокер», в составе которой играл начальник дирекции тяги Павел Викторов, заняла почётное пятое место.



В состав команды «Шурави» входят железнодорожники – участники боевых действий

Небольшой очаг	Африканский жираф-«карлик»	Игра с дротиками и мишенью	Выражение, порой крылатое	Ряд параллельных складок	«Одежда» воздушного шара	Светило на бампере	Самый дорогой осветлитель бульона	6	Лицо Раскольникова в фильме «Преступление и наказание»
Дебютный фильм В.Гаркалина									
	Что лозина, что хворостина	Сильный ветер на море	Один из протестантов	1	Картина П.Федотова «... ещё ...!»		Вокальный пассаж		Сгустившийся сумрак
Пасхальное угощение у иудеев							На этой реке стоит Орлеан	7	
	Батюш-кино верхнее платье	Бегство мужского рода	«Слово» во всё воронье горло	8	«Жили-были дед да ...»	4	«Привет» в трубку телефона		Заснеженный сезон
Какой красный цветок колдунам нужен, чтобы натравить злых духов на след жертвы?		Далёкое прошлое буквы «Т»					Город в Татари	Кулинарный экстаз	10
Водопад с чередой уступов	2	Грязевой поток в горах	Младший чин в Боярской думе		Рабочий процесс у шофёра		Оказывается, у неё, как и у рыбки, есть «национальные особенности»	9	
		Книга В.Бережкова «... жизни на земле»	11		13	Воспетый парк в Крыму	12		В этой европейской столице туманных дней больше, чем в Лондоне
Апельсиново-мандариновая порция		Краткий иносказательный рассказ	3		Президент Сирии с 1971 по 2000 г.		5	Кто стал самой большой любовью в жизни Евгении Гранде из романа Оноре де Бальзака?	

СОСТАВИЛА НАТАЛИЯ ПОДМАРЕВА

По вертикали: Каменек, Камель, Сель, Окапи, Катапа, Мгла, Мала, Анкор, Рудалда, Пури, Баба, Зима, Лилия, Свехак, Алло, Люкс, Ниро, Каска, Тварда, Арск, Радн, «Чип», «Янп», «Минск, Дьяк, Охота, Птица, Асад, Кузен. НЕПОДВИЖНОСТЬ. Ключевое слово – НЕПОДВИЖНОСТЬ.

КУЙБЫШЕВСКИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК 12+
№ 16 от 25 апреля 2025 года
Главный редактор: Наталья Борисовна Голунова
Редактор: Юлия Ежова
Отдел рекламы: Алексей Звягин, тел.: (846) 303-87-59
Тираж – 2146 экземпляров
Количество доступов к электронной версии – 39880
Подписной индекс: ПП892

Адрес редакции: 443041, Самарская область, г.о. Самара, вн. р-н Железнодорожный, г. Самара, ул. Буянова, д. 1, помещ. 1. Тел.: (846) 303-49-98, E-mail: nat_golunova@mail.ru
Учредители: Открытое акционерное общество «Российские железные дороги», Межрегиональная общественная организация – Дорожная территориальная организация Российского профессионального союза железнодорожников и транспортных строителей на Куйбышевской железной дороге
Газета зарегистрирована Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор).
Свидетельство ПИ № ФС 77-52499 от 21 января 2013 г.

Издатель: АО «Издательский дом «Гудок»
Генеральный директор: Екатерина Сергеевна Мельникова.
Главный редактор: Денис Леонидович Кравченко.
Адрес издателя: 105066, г. Москва, ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3.
Тел.: (495) 909-08-18, E-mail: pressa@gudok.ru



www.gudok.ru/zdr/177

Распространяется в республиках Татарстан, Башкортостан, Мордовия, Рязанской, Тамбовской, Пензенской, Самарской, Ульяновской, Оренбургской, Челябинской обл., г. Москве. 8 страниц. Периодичность выхода – еженедельно по пятницам.
Время подписания в печать по графику: 24.04.2025, 18.00
Время подписания в печать фактически: 24.04.2025, 18.00
Свободная цена. Заказ: 871
Отпечатано: ООО «Ньюс-принт».
Юридический адрес: 443052, Самарская обл., г. Самара, ул. Земеца, влд 32, литер 354.
Фактический адрес: 443022, Самарская обл., г. Самара, ул. 22 Партсъезда, д. 7а.
Следующий номер газеты «Куйбышевский железнодорожник» выйдет 16 мая.