

**Гудок**<sup>ид</sup>

ИЗДАТЕЛЬСКИЙ ДОМ

14 апреля 2017 года  
№ 12 (14550)Тираж 12 210 экземпляров  
Электронная версия 20 918 адресов  
www.gudok.ru/ZDR/169

# ОКТАБРЬСКАЯ МАГИСТРАЛЬ

ЕЖЕНЕДЕЛЬНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ ГАЗЕТА

Старший приёмщик вагонов эксплуатационного вагонного депо Новосокольники Владимир Нестеров выявил неисправность, которая неминуемо привела бы к трагедии **13**

УСЛОВИЯ ТРУДА

## Кабина управления – в порядке

Локомотив с неисправным кондиционером на линию с комиссионного осмотра теперь уже не выпустят



Очень нравится оборудование кабины современного ЭП2К Санкт-Петербург-Пассажирский-Московского локомотивного депо Сергею Кувшинову, который позавчера отправился на этом электровозе в свой первый рейс в качестве машиниста

Работа у машинистов и их помощников напряжённая и ответственная, поэтому о том, что они как минимум заслуживают нормальных условий труда, даже и говорить как-то не ловко. Однако проблема с оснащением электровозов и тепловозов системами жизнеобеспечения локомотивных бригад пока не изжит.

Новости наконец-то порядок в этом вопросе – такую задачу поставили на 2017 год руководители ОАО «РЖД» и Роспрофжела. Если в кабине локомотива есть кондиционер – он должен работать. Если в ней есть биотуалет – он тоже обязан функционировать. Без этого теперь ни один локомотив не будет выпущен в эксплуатацию после прохождения им комиссионного осмотра.

Вопрос был рассмотрен на заседании мартовского президиума Дорпрофжела. Как отметил председатель Дорпрофжела Александр Голубев, запрет на эксплуатацию локомотивов с неисправными не только системами ресурсосбережения и пожаротушения, но также биотуалетами и кондиционерами введён в компании по требованию Роспрофжела. Соответствующее телеграфное указание № 4368 было подписано 13 марта вице-

президентом ОАО «РЖД» Олегом Валинским, руководителями ООО «Локомотивные технологии» и ООО «СТМ-Сервис». Так что все региональные дирекции тяги, филиалы и управления сервиса, эксплуатационные и сервисные депо не имеют больше права выпускать в работу после проведения комиссионного осмотра локомотивы, у которых не обеспечена исправность всего комплекса этих систем.

Участники заседания президиума Дорпрофжела, среди которых были представители Октябрьской дирекции тяги (в том числе, председатели профкомов всех эксплуатационных локомотивных депо) и Северо-Западного филиала ООО «ТМХ-Сервис», обсудили принимаемые для решения данной задачи на полигоне ОЖД меры. Как выяснилось, некоторая заминка с заключением договоров на техническое обслуживание биотуалетов и кондиционеров возникла из-за того, что сторонам не удалось сойтись в цене (всего в бюджет Октябрьской дирекции тяги на 2017 год на эти цели было заложено 3 млн рублей). Однако в конце марта дело сдвинулось с мёртвой точки: предприятия Северо-Западного филиала ООО «ТМХ-Сервис» нашли подрядчиков, которые уже приступили к обслуживанию биотуалетов. Жаль только, что они имеются

пока всего-навсего на 117 локомотивах парка ОДТ, это около 8% от общего их количества. Расценки на обслуживание кондиционеров (которые оснащены в несколько раз больше локомотивов парка) появились у ОДТ в начале года, в январе, лишь на три серии тягового подвижного состава. На остальные

### Обслуживание и ремонт систем жизнеобеспечения локомотивных бригад находится под контролем Дорпрофжела

серии они были получены только весной. Оптимальным решением вопроса должно стать выполнение поручения президента компании «РЖД» о включении в ставку сервисного обслуживания систем жизнеобеспечения на локомотивах предприятий ООО «ТМХ-Сервис». Этот вопрос планируется решить в срок до 1 мая.

&gt;Окончание2

### ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ

#### Расширятся рамки программы

Начальник ОЖД Владимир Голоскоков и губернатор Тверской области Игорь Руденя обсудили вопросы взаимодействия и перспективы развития железнодорожного транспорта в регионе.

– Через Тверскую область проходят крупные железнодорожные артерии. Но имеется немало и других путей, которые в достаточной степени не загружены. Увеличение грузооборота на них – задача, над которой предстоит работать, – сказал Игорь Руденя.

Владимир Голоскоков подчеркнул, что ОАО «РЖД» в лице ОЖД традиционно остаётся надёжным партнёром Тверской области. «В 2016 году мы выполнили все свои обязательства перед жителями и администрацией этого субъекта РФ. Наряду с ростом объёмов перевозок, динамика отмечена и в увеличении

сумм, перечисленных в бюджет региона. Мы реализовали стратегически важную инвестиционную программу, направленную на модернизацию и поддержание железнодорожной инфраструктуры Тверской области. В этом году мы планируем расширить её рамки».

По инициативе губернатора разработана концепция развития территории вокруг вокзала Твери с учётом перспектив создания бизнес-центра «Тверь Сити» и выставочного центра «Тверь Экспо». Один из этапов этого проекта – строительство на станции надземного пешеходного перехода.

В настоящее время с участием ОАО «РЖДстрой» ведётся строительство развязки на станции Чуприяновка. В 2017 году на эти цели из федерального бюджета выделяется более 596 млн рублей.

Ирина Михеева

### ПАССАЖИРСКИЙ КОМПЛЕКС

#### Половина билетов – электронные

Доля продажи электронных билетов в поезде дальнего следования за три минувших месяца приблизилась к 50% от общего количества оформленных пассажирами проездных документов.

Самыми быстрыми темпами растут объёмы продажи электронных билетов на скоростные и высокоскоростные поезда.

В «Сапсанах» и «Аллегро» за январь-февраль-март они увеличились почти на треть по сравнению с аналогичным периодом 2016-го. Всего через интернет на эти поезда в нынешнем году оформлено более 1,1 млн билетов. При этом доля электронных продаж от общего количества составила 82% (в 2016-м – порядка 70%).

Ирина Маркелова

### ФОТОФАКТ

#### Юбилейная выставка на Витебском вокзале



Фотографии рассказывают и об истории, и о реализуемых сегодня проектах

В САМОМ ИЗВЕСТНОМ – КАРТИННОМ – ЗАЛЕ ВИТЕБСКОГО ВОКЗАЛА САНКТ-ПЕТЕРБУРГА РАБОТАЕТ ФОТОВЫСТАВКА, ПОСВЯЩЁННАЯ 180-ЛЕТИЮ ЮБИЛЕЮ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ РОССИИ, КОТОРЫЙ БУДЕТ ПРАЗДНОВАТЬСЯ В ОКТЯБРЕ ЭТОГО ГОДА. КРОМЕ ТОГО, ВЫСТАВКА ПРИУРОЧЕНА К 10-ЛЕТИЮ ДИРЕКЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ВОКЗАЛОВ (ФИЛИАЛА ОАО «РЖД»), НАЧАВШЕЙ СВОЮ РАБОТУ 1 АПРЕЛЯ 2007 ГОДА.

Экспозиция, подготовленная специалистами Северо-Западной региональной дирекции железнодорожных вокзалов, иллюстрирует этапы развития и современные достижения Октябрьской железной дороги. Представленные на выставке фотографии знакомят пассажиров, просто петербуржцев и гостей города с неосуществлёнными проектами легендарных архитекторов Царскосельского, Николаевского, Варшавского, Балтийского, Финляндского и Мурманского вокзалов, с деятельностью железнодорожников в годы Великой Отечественной войны, послевоенный и советский периоды. Особое место в экспозиции уделено актуальным и уже успешно реализуемым проектам железнодорожного транспорта, в частности, высокоскоростному сообщению.

Ирина Серёгина

### ПРЯМАЯ РЕЧЬ

#### Комплекс ГТО – в коллективы

АРКАДИЙ  
ДЕГТЯРЁВ,  
НАЧАЛЬНИК  
ФОЦ ОЖД

– В 2017 году начинается массовое внедрение Всероссийского физкультурно-спортивного комплекса ГТО. Физкультурно-оздоровительный центр ОЖД в Северной столице готов к возрождению спортивной традиции и ждёт трудовые коллективы железнодорожников.

Главная цель внедрения комплекса – привлечение людей к занятиям физической культурой, укрепление их здоровья. В своём здоровье заинтересован каждый: лучше не ходить по поликлиникам, а добиваться высоких производственных результатов. И руководителю важно, чтобы работники были здоровы – меньше болели и с большей отдачей трудились.

В физкультурно-оздоровительном центре благодаря поддержке Дорпрофжела было приобретено оборудование – в том числе, лазерный тир с винтовками, специальные тренажёры, например, фиксирующие касание грудью при сгибании и разгибании рук в упоре лёжа на полу. Инструкторы ФОЦа прошли обучение на право принимать нормы ГТО. На стадионе нанесена соответствующая разметка для прохождения испытаний. Материально-техническая база нашего ФОЦа – объекта дирекции социальной сферы – позволяет принимать нормативы практически по всем направлениям. Исключение – туристический поход, метание снарядов и лыжи, поскольку со снегом в Петербурге проблемы.

В прошлом году комплекс ГТО на нашей базе сдавали госслужащие и школьники Центрального района Петербурга. Одними из первых стали работники Октябрьской дирекции моторвагонного подвижного состава, которые ещё в 2015 году во главе с заместителем начальника дирекции Виктором Мысиковым сдавали стартовое тестирование, чтобы объективно оценить свою физическую форму.

Эти испытания показывают готовность по ключевым показателям в каждой возрастной категории. К нормам ГТО есть развёрнутые рекомендации, как успешно достичь нужных результатов. Здесь очень важна предварительная спортивная подготовка. У работников Октябрьской дороги ещё есть время, чтобы потренироваться, улучшить свои результаты и успешно подойти к получению значка. Как показывает практика, даже тренированному человеку, который регулярно посещает спортзал, получить золотой значок не просто.

ОАО «РЖД» – одна из немногих компаний, уделяющих внимание сохранению здоровья работников. Благодаря многим мероприятиям, которые проводятся на Октябрьской дороге, сегодня приходит чёткое осознание того, что здоровый образ жизни – это то, что нам нужно.

### КАЛЕНДАРЬ НЕДЕЛИ

АПРЕЛЬ						
ПН	ВТ	СР	ЧТ	ПТ	СБ	ВС
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30

• 15 апреля 1836 года был обнародован указ Николая I о сооружении Царскосельской железной дороги. Любопытно, что до того, как предстать перед российским монархом с идеей постройки первой железной дороги в России, австрийский инженер Франц Антон Герстнер предпринял трёхмесячное путешествие по стране. Возвратившись из поездки на Урал, он составил для императора обстоятельную записку, в которой обосновал мысль, что русские морозы и метели не могут служить препятствием в строительстве. Однако сначала он предлагал построить небольшую дорогу, а уж потом приступить к сооружению магистрали между двумя столицами. Именно этот план и был осуществлён. Но русские зимы всё же доставили немало неприятностей и тем, кто строил, и тем, кто эксплуатировал дорогу в первые годы её существования.



## ЛИДЕРЫ

## Номер один в РЖД

Коллектив станции Костомукша победил в двух номинациях

На запад и на восток уходят из Костомукши составы с рудой. Четыре поезда в сутки на Череповецкий металлургический комбинат и столько же – на пограничный переход с Финскими железными дорогами Кивиярви, в страны Западной Европы. Железнодорожная станция Костомукша играет важную роль в международном товарообороте, обеспечивая транспортировку руды в начальной точке пути к потребителям.

– В первом квартале мы отправили 2 млн 743 тыс. тонн железорудного окатыша, выполнили заданный план на 101%, – сообщил начальник станции Костомукша Сергей Гусев. – Объёмы погрузки у главного нашего грузоотправителя не уменьшаются, и даже подросли по сравнению с прошлым годом. Это даёт ощущение уверенности в завтрашнем дне и нам, железнодорожникам.

Отлично отработал коллектив станции и в 2016-м, выполнив все условия отраслевого соревнования. По итогам работы в четвёртом квартале прошлого года костомукшане заняли третье место по сети дорог. Отличительной особенностью своего коллектива Сергей Гусев считает сплочённость, взаимопонимание и нацеленность на конечный результат. На Костомукшском узле трудятся около 300 железнодорожников разных служб. Самая большая профессиональная группа – движженцы, около ста человек. Они и определяют производственную атмосферу. Как сказала специалист по управлению персоналом Петрозаводского центра организации работы железнодорожных станций Галина Елисеева, коллектив станции Костомукша был неоднократно отмечен за успехи в работе на региональном уровне. Теперь костомукшские движженцы вышли и в лидеры сети.

На днях дежурный по станции Евгений Щучев отметил 20-летие своей работы в Костомукше. К этой дате подошел и диплом ОАО «РЖД», который присужден его смене по итогам работы в 2016 году. Несколько лет назад Евгений Викторович был удостоен звания «Лучший по профессии» на Октябрьской дороге, а теперь вот и в масштабах сети коллектив, которым он руководит, признан лучшим.

– Эта смена у нас значится как № 1 и полностью соответствует своему номеру, – говорит Сергей Гусев. – Евгений Щучев умеет так организовать работу всего коллектива, что к концу смены не остаётся никаких «хвостов», а задание по погрузке и выгрузке – неизменно перевыполняется. Стратегическое мышление и точный расчёт!

Объёмы работы на станции 1-го класса – не маленькие: 460–500 вагонов погрузки в сутки, 30 вагонов выгрузки. Ещё нужно подать партию вагонов в ремонтный тупик, а когда их отремонтуют – вывести и поставить следующие. Чтобы обеспечить своевременность и необходимую последовательность операций, дежурный по станции должен спланировать всё наперёд, с учётом подхода поездов. На все 12 часов смены. Евгений Щучев в совершенстве владеет искусством планирования.



Евгений Щучев и Сергей Гусев со свидетельствами высокой оценки своего труда

Говорят, что у него ни одна минута не пропадает зря, и каждый путь используется с максимальной эффективностью. А когда очередной поезд прибывает на станцию, для его приёма уже подготовлен свободный путь. «Иногда даёшь Евгению какое-то оперативное задание, а он отвечает «Нет, не успею», а подходит время, смотришь: успел!», – за-

## Стратегическое мышление и точный расчёт – необходимые условия успешной эксплуатационной работы

мечает Сергей Гусев. – Очень ответственный и обязательный человек!»

Сам Евгений Викторович говорит (при всём уважении к своей профессии), что победа заслужена всем коллективом смены. И перечисляет своих коллег поимённо: составители поездов Денис Новиков, Роман Тишуренков, Евгений Горбунов, Андрей Изотов, приёмосдатчики груза и багажа Галина Подгорная, Алёна Иудина, Елена Соколова, оператор станционного технологического центра Ирина

Нажеева. А кроме того, лучший дежурный на сети дорог считает, что изначально всё зависит от руководителя: начальника станции, ДЦС и выше. С этим трудно не согласиться. И тогда нужно немного рассказать о руководителе станции-победителя отраслевого соревнования. Сергей Гусев в должности начальника станции всего год. Но до этого по-

работал дежурным по станции, заместителем начальника и по грузовой работе, и по оперативной. Его профессиональные компетенции, как сейчас принято выражаться, – не теоретические, наработаны на жизненном материале. Подчинённые отмечают доступность начальника, внимание и понимание их нужд, заботу и психологическую поддержку. Может быть, это самое главное в кризисные времена – чувство единства перед лицом проблем.

Галина Морозова

## КОНКУРС

Держайте, знатоки!

На Октябрьской магистрали стартовал первый этап общесетевого викторины на знание ПТЭ.

До 21 мая в структурных подразделениях, службах и дирекциях должны пройти отборочные туры. Знатоки правил технической эксплуатации железных дорог РФ, которые выйдут в победители первого этапа, примут участие в состязании на дорожном уровне. А лучшие из лучших войдут в команду, которая будет представлять Октябрьскую дорогу в третьем туре общесетевого викторины. Финал состоится 12–14 июля.

Кроме традиционных видеороликов «Практическое применение правил технической эксплуатации по выходу из нештатной ситуации» и слайдов с вопросами по ПТЭ для команд-соперников, участники нынешней викторины должны представить видеоролик, посвящённый 180-летию железных дорог России. В викторине могут участвовать работники, чья деятельность непосредственно связана с обеспечением безопасности движения поездов, руководители структурных подразделений, преподаватели учебных центров, воспитанники Малой Октябрьской дороги.

Галина Андреева

## ЭКОЛОГИЯ

Сохранить природу для будущего

ОЖД признана одной из лучших в ОАО «РЖД» в области выполнения требований природоохранного законодательства по итогам 2016 года.

С 2015 года ОАО «РЖД» проводит конкурс на лучшее структурное подразделение в части выполнения требований природоохранного законодательства. Цель конкурса – через повышение уровня экологического образования работников выявлять подразделения, внедряющие новые технологии в области охраны природы, благоустройства и озеленения. Благодаря слаженной работе в 2016 году на территории ОЖД достигнуто снижение выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух на 319 тонн, сбросов сточных вод в окружающую среду – на 41 тыс. м<sup>3</sup>. Обезвреживание и вовлечение отходов во вторичный оборот увеличено на 7% по сравнению с 2015 годом.

По результатам конкурса первые места завоевали административно-хозяйственный центр ОЖД, Октябрьский центр метрологии, СЗ дирекция скоростного сообщения. В дирекции инфраструктуры лучшей стала Санкт-Петербург-Сортировочный-Московская дистанция сигнализации, централизации и блокировки, а в дирекции железнодорожных вокзалов высшей оценки удостоился вокзал в Твери. В дирекции моторвагонного подвижного состава первое место присвоено моторвагонному депо Санкт-Петербург-Балтийский. Второе заняла Московская механизированная дистанция погрузочно-разгрузочных работ, третье – Петрозаводский отдел материально-технического обеспечения.

Елена Санина

## МОЛОДЁЖЬ

## Стали донорами

Молодёжный совет Северо-Западного железнодорожного агентства организовал донорскую акцию, на которую откликнулись многие работники предприятия. Они сдали кровь в Первом Санкт-Петербургском государственном медицинском университете имени академика И.П. Павлова.



Сдача крови – дело благородное и почётное

– Большинство наших работников стали донорами впервые, но были в нашей группе и те, кто постоянно участвует в этом благородном и почётном деле, – говорит председатель молодёжного совета СЗЖА Антонина Парфёнова. – В отделении переливания крови мы прошли все необходимые допуски к процедуре и сдали кровь. В будущем собираемся повторить это мероприятие, к нам планируют присоединиться и другие коллеги.

В донорской акции участвовали представители разных отделов агентства. Полученные в результате этого мероприятия средства было решено сдать в фонд молодёжного совета – они пойдут на добрые дела. Ведь молодые сотрудники агентства

проводят немало благотворительных мероприятий, помогают подшефным детским домам, в этом их поддерживает и первичная профсоюзная организация.

В апреле отмечается День донора. Акция железнодорожников была организована по предварительной договорённости с медресе, и прошла она спустя несколько дней после

беды, потрясшей Петербург и всю страну. Так совпало...

– После сдачи крови мы возложили цветы в память о погибших в метро, о пострадавших в теракте, – говорит Антонина Парфёнова. – Среди них студенты ПГУПС, нашей альма-матер, где мы сами когда-то учились, – всем сердцем мы откликнулись на эту трагедию.

Наталья Александрова

## УСЛОВИЯ ТРУДА

## Кабина управления – в порядке

&gt;Начало

Программа приведения кабин управления локомотивов в соответствие с требованиями регламента была разработана в ОАО «РЖД» давно, ещё в 2011 году, однако, в процессе реорганизации отрасли она как-то «затерялась», отошла на задний план по отношению к первоочередным задачам, – сообщил главный технический инспектор труда Дорпрофжела Сергей Иванов. – Конечно, что-то за это время в кабинках управления было реально сделано. К примеру, локомотивчики ОДТ привели в порядок имеющиеся в наличии кресла машинистов и помощников. Дырок в этих креслах теперь уже не увидишь. Однако план по установке в кабинках современных антивибрационных кресел так до конца и не реализован. А сколько ещё электриче-

ских розеток, туалетов, зеркал заднего обзора, дворников на лобовых стёклах кабин управления находятся в неудовлетворительном состоянии! Капитальный и средний ремонт локомотивов, их модернизация с продлением срока службы не решают вопросов оборудования кабин управления в соответствии с правилами по охране труда. Кроме того, в большинстве кабин нет печей СВЧ, холодильников, электроплиток. В общем, хорошо, что проблема с системами жизнеобеспечения локомотивов опять оказалась в центре внимания на самом высоком уровне. Думается, что совместными усилиями сторон решить её вполне реально.

В постановление президиума Дорпрофжела внесены соответствующие пункты. Принято решение составить реестр фактического состояния кабин

управления и необходимого оборудования для приведения к установленным нормам систем жизнеобеспечения локомотивных бригад с учётом конструктивных особенностей локомотивов и их инвентаризации, проведённой в период весеннего комиссионного осмотра. Также решено привлекать к работе комиссий в период ВКО председателей профкомов эксплуатационных локомотивных депо, уполномоченных по охране труда и общественных инспекторов по безопасности движения.

Обеспечение обслуживания и ремонта кондиционеров, биотуалетов, санузлов, умывальников, вентиляторов, электроплиток, холодильников на локомотивах всех серий парка ОДТ будет находиться под контролем Дорпрофжела.

Ирина Верховная

## КАКОЙ ПЕРИОД ПОЛУЧЕНИЯ ПЕНСИИ ВЫБРАТЬ?

БЛАГОСОСТОЯНИЕ  
НЕГОСУДАРСТВЕННЫЙ ПЕНСИОННЫЙ ФОНД

Участники корпоративной пенсионной системы РЖД могут выбрать наиболее удобный для себя вариант получения негосударственной пенсии.

Изменить выбранный вариант можно в течение трех месяцев с момента назначения пенсии.

## Пожизненная пенсия

Выплачивается в течение всей жизни

- ✓ стабильный доход с момента выхода на пенсию



## Срочная пенсия

Выплачивается в течение определенного вами срока\*

- ✓ увеличенный размер пенсии
- ✗ выплаты заканчиваются по истечении выбранного срока



## Пенсия «по ступеньке»

Срок выплаты делится на два равных по времени этапа:

2-й этап  
пенсия в пониженном размере\*\*\*1-й этап  
пенсия в повышенном размере\*\*

- ✓ компенсирует спад доходов после выхода на пенсию
- ✗ выплаты заканчиваются по истечении выбранного срока



\* Не менее 5 лет.

\*\* 160% от рассчитанной ежемесячной суммы пожизненной негосударственной пенсии.

\*\*\* Размер выплат формируется исходя из фактически оставшихся средств на пенсионном счете.

Горячая линия  
8 800 775 15 20

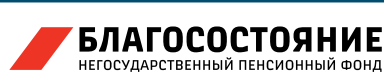
www.npfb.ru

Лицензия № 234/2 выдана ФСФР 22.03.2005. Реклама.





ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЁР



ОТРАСЛЕВОЙ ПАРТНЁР



СТРАТЕГИЧЕСКИЙ ПАРТНЁР



# Работа, в которой не бывает мелочей

Приёмщик эксплуатационного вагонного депо Новосокольники предотвратил выход на линию вагона с неисправностью, серьёзно угрожающей безопасности движения

Трещину длиной 594 мм в вертикальной полке хребтовой балки грузового вагона, проходящей через место сочленения с балкой промежуточной, выявил старший приёмщик Владимир Нестеров. Благодаря его внимательности удалось предотвратить угрозу безопасности движения поездов. Ведь невыявленная трещина неминуемо привела бы к сходу подвижного состава с рельсов.

— Произошло это 24 января на специализированном пути станции Великие Луки, — рассказывает Владимир Нестеров. — Подобные трещины я выявлял и раньше, но за три десятка лет моей работы таких случаев было считанное количество. Причина дефекта? Я думаю, что при строительстве вагона не все конструктивные особенности до конца просчитали.

Обнаружить неисправность приёмщику удалось при проведении работ в соответствии с положением о допуске грузового вагона на инфраструктуру ОАО «РЖД» после плановых видов ремонта, в данном случае — на Великолукском вагоноремонтном заводе. Далёкий от железнодорожных реалий человек может подумать: ну зачем тщательно осматривать вагон, который после капитального ремонта и так должен быть в идеальной рабочей готовности? Увы, серьёзная проблема может обнаружиться и в таком случае.

— При осмотре любого вагона Нестеров никогда ничего не сбрасывает со счетов, тщательно проверяет каждый сантиметр, — говорит инспектор службы вагонного хозяйства Виталий Нифакин, контролирующий работу всех приёмщиков на полигоне ОЖД. — Примечательно, что тот вагон был совсем ещё «свежим», построенным в 2011 году на Крюковском заводе. Шесть лет эксплуатации — небольшой срок для такого подвижного состава.

Выявление столь редкого дефекта, да ещё и на почти новом вагоне, стало поводом для расхождений по предприятиям сети дорог объявления, в котором информация подкреплена фотоматериалами. И что важно: уже после оповещения, в период с конца января по апрель, на полигоне РЖД было обнаружено уже 97 вагонов с аналогичными неисправностями! Таким обра-



Во время осмотров вагонов старший приёмщик ВЧДЭ-24 Владимир Нестеров (слева) проверяет каждый сантиметр

зом, пример ответственного отношения к своему делу труженика Октябрьской магистрали помог предотвратить серьёзную угрозу безопасности движения в масштабе всей страны.

Кроме этой особой неисправности, с начала года Нестеров уже выявил больше трёх десятков вагонов с другими, тоже серьёзными, но не так редко встречающимися дефектами.

— Опыт накапливается с каждым рабочим днём. Большое значение имеет и техучёба. Раз в три года мы проходим курсы повышения квалификации. Отношусь к этому с интересом. Специалисты высокой квалификации, юристы, профессора делятся с нами своими знаниями. Это касается и технической части, и юридической. Мы должны быть в курсе всех нововведений, подкованность очень важна в нашей работе.

Среди особенно часто встречающихся неисправностей Владимир Нестеров называет несоответствие комплектации вагона тому, что прописано в техническом паспорте. То колесо не то поставят, то боковину. Ещё один распространённый вид дефектов — незавершённый ремонт де-

внепланового ремонта, вследствие которых ухудшаются показатели предприятия. В худшем варианте происходит сход подвижного состава или даже крушение поезда. А это не только огромные финансовые потери, но и, что страшнее всего, потери человеческие.

— Владимир Николаевич — наш представитель на многих совещаниях, которые периодически проходят на других дорогах. Например, не так давно он ездил на совещание по теме повышения надёжности буксовых узлов. Нестеров один самых надёжных и опытных наших работников.

## После выявления редчайшего дефекта работником ОЖД на сети обнаружено ещё 97 вагонов с аналогичной неисправностью

Ремонтники сдают в эксплуатацию вагон, который является заводом неисправным. Эти и другие виды брака могут иметь разные последствия. В лучшем случае, это невыработка гарантийного срока вагона и просрочка доставки груза из-за

Не один раз Владимир Нестеров участвовал в конкурсах профессионального мастерства среди приёмщиков вагонов. Занимал призовые места. За добросовестный многолетний труд получил памятный подарок — часы начальника дороги.

Мы даём ему с собой предложение от службы, но помимо них, у него всегда есть свои собственные наработки, — отмечает Виталий Нифакин.

Вспоминая прошлое, Владимир Нестеров рассказывает, что твёрдость характера и трудолю-

бие были заложены в него ещё в школьные годы.

— Я закончил Новосокольническую железнодорожную школу, был активным участником кружка «Юный железнодорожник», мальчишкой практиковался на Малой Октябрьской железной дороге. Все наши школьные учителя были людьми самоотверженными. Летом, которое, по сути, было временем их отпусков, они постоянно организовывали для детей интересные экскурсии. За нас переживали, как за родных, не давали бездельничать даже на каникулах. Никогда не забуду, какой восторг вызвало у меня посещение Пулковских высот! И ведь каждая из поездок сопровождалась увлекательными рассказами об исторических местах. Учителя научили нас любить труд и правильно тратить деньги. Заработанные в стройотрядах средства мы тратили на поездки. Организовано отдыхали в Паланге, например. Но при этом всегда с удовольствием возвращались в родные пенаты. После школы и армии я получил образование техника-механика, а затем — инженера вагонного хозяйства в ЛИИЖТе, ныне — ПГУПС.

Слушая его, понимаешь: это вовсе не удивительно, что Владимир Николаевич остаётся преданным одному предприятию на протяжении всей своей трудовой деятельности.

— 32 года назад я пришёл в Витебский парк слесарем. За два первых года работы сменил три должности: был осмотрщиком, потом бригадиром по отопительному оборудованию, затем мастером ремонтно-изготовительного цеха. В 1986-м перешёл в приёмщики.

Начальник ВЧДЭ-24 Алексей Замурыгин вспоминает, что 13 лет назад Нестеров был одним из его наставников:

— Я ведь тоже начинал с должности слесаря и Владимир Николаевич очень мне помог тогда, — говорит Алексей Ильич. — Главная отличительная черта характера этого человека в том, что он всегда всё делает на совесть и каждый свой шаг просчитывает наперёд.

Личная жизнь нашего героя тоже сложилась хорошо. В этом году он отмечает 30-летний юбилей семейной жизни с супругой Валентиной. Она, к слову, тоже трудится на железной дороге, электромехаником в ЭЧ.

НАДЕЖДА ПЛАХОВА

**Региональный партнёр проекта – Октябрьская дирекция инфраструктуры**  
включает в себя Службу пути, Службу вагонного хозяйства, Службу автоматики, телемеханики и блокировки, Дирекцию путевых машин, 78 структурных подразделений от Мурманска до Москвы общей численностью более 22 000 квалифицированных работников

## ПОКОЛЕНИЕ

### По духу – машинист

Самая дорогая награда для Владимира Феколина — знак «За безаварийный пробег на локомотиве 1000000 км». А самые дорогие воспоминания железнодорожника, больше 40 лет отдавшего магистральной и больше 10 лет — ветеранской работе, связаны с кабиной локомотива.

Хотя судьба не раз пыталась поманить его в сторону. В ЛИИЖТе, где он без отрыва от производства учился на вечернем и блестяще защитил диплом, перспективному выпускнику предлагали остаться на кафедре, продолжить научную работу. Но он стремился вернуться в родное депо. А диплом, высоко оценённый комиссией, был связан с улучшением работы двигателя тепловоза.

— Делали с руководителем опытные образцы, замеряли результаты — идеи били ключом! И на двух тепловозах деповчане даже использовали наши наработки.

Владимир только стал помощником машиниста, когда произошло крушение на перегоне Новинка — Чаща. Их состав, следующий в том направлении, остановили в Вырице.

Как потом выяснилось, впереди произошла страшная трагедия: по вине диспетчера столкнулись пассажирский поезд Киев — Ленинград и товарный состав.

— До сих пор помню имена погибших машинистов и их помощников — они пожертвовали своими жизнями ради спасения пассажиров: Борис Бобков, Сулло Кяхерь, Фёдор Бусло, Толя Суханов, в честь которого назвали училище. Помню прощание с ними в депо. В этом году будет 52 года со дня той трагедии...

Возможно, это кого-то отпугнуло бы от железной дороги, но только не Владимира. И у него потом случались нештатные ситуации. Однажды в пути загорелся тепловоз грузового состава — остановились и вдвоём с машинистом смогли потушить пожар, хотя было и страшно, и сложно.

А в 26 лет ему предложили стать машинистом-инструктором в депо Ленинград-Сортировочный-

Московский. В 70-х такую должность обычно занимали опытные машинисты, в возрасте за пятьдесят, и Феколин стал едва ли не самым молодым машинистом-инструктором на дороге.

У него было немало руководящих должностей — заместитель начальника ТЧ-12, замначальника отдела локомотивного и вагонного хозяйства и другие. Но каждый год он проходил медкомиссию как машинист: «Нужно быть готовым ко всему: вдруг жизнь повернётся иначе — тогда вернусь к работе машиниста в одно лицо». Однажды так и вышло. Когда в его колонне из 50 локомотивных бригад произошло два происшествия, машиниста-инструктора Феколина решили перевести в мастера по ремонту. Но он сказал: «По духу, по крови я машинист — пойду только в кабину локомотива!». В машинисты тогда не брали людей с высшим образованием, но позицию свою он отстоял. А через полгода начальник депо сказал: «Принимай колонну назад!».

Выйдя на пенсию, снова стал машинистом-инструктором по обучению.

— Для нас это значило быть в первую очередь старшими товарищами, наставниками. А если и наказывал кого-то серьёзно — то за дело, обид ни у кого не осталось.

...Откуда у ленинградского мальчишки, в роду у которого железнодорожников не было, взялась тяга к стальным магистралям? Он жил в послевоенном Ленинграде, в двух шагах от Исаакиевской площади, в коммунальной квартире, где его мать пережила всю блокаду. Она рассказывала, как однажды нашла на улице продуктовые карточки на всю семью, для которой потеря означала верную смерть. Она разыскала владельцев и вернула им бесценную драгоценность. Благодарить Марию Ивановну эта семья приходила и долгие годы после войны. Отец прошёл всю Финскую и Великую Отечественную, был шофёром.

После 7 класса встал выбор, куда пойти учиться. Родители, вспомнив о своих знакомых, связанных с кино, посоветовали кинотехникум. Но туда по-



Больше 40 лет Владимир Феколин отдал железной дороге, больше 10 лет — ветеранской работе

ступить не получилось. И, отучившись ещё один год в школе, Володя твёрдо сказал: «Теперь выбирать буду сам». Закончил железнодорожный техникум на Седова. Здесь же познакомился со своей будущей женой. Когда её отец и брат — машинисты, узнали, что к дочке сватается их коллега, выбор одобрили сразу. Людмила Николаевна потом тоже работала на дороге, в ВЧД-8. По стопам родителей пошёл и сын: отучился в ПГУПСе, много лет работал машинистом на дороге, а теперь в метрополитене.

Недавно Владимир Владимирович Феколин отметил 70-летие. Больше 10 лет он возглавляет Совет ветеранов эксплуатационного локомотивного депо Санкт-Петербург-Финляндский, является заместителем председателя Санкт-Петербургского регионального совета ветеранов. Хлопот много: организация ежемесячных встреч, экскурсий, решение многих насущных вопросов, постановка на учёт тех, кто приехал с других дорог. И когда людям удаётся помочь, это даёт силы работать дальше.

НАТАЛЬЯ АЛЕКСАНДРОВА



## СПОРТ

## Стимул для побед

Очень тепло восприняли в Волховстроевском регионе результаты дорожного первенства по волейболу, которое недавно прошло в Петербурге. Команда Волховстроевского узла впервые вошла в число призёров, завоевав бронзу.

– Перед нами стояла нелёгкая задача, ведь на первенство съезжаются сильнейшие команды со всех регионов, – говорят спортсмены. – И почётное 3-е место, завоеванное в сложнейшей борьбе с достойными соперниками, для нас – огромный прорыв: за последние годы наши команды не занимали высокие места.



«Почётное третье место для нас огромный прорыв!»

В команду вошли представители нескольких предприятий: от Волховстроевской дистанции электроснабжения – капитан команды, и.о. старшего электромеханика Иван Нестеров и электромеханик Евгений Банников, от Волховстроевской дистанции СЦБ – электромеханики Павел Бошеев и Роман Мещеряков, а также техник СЭПК Сергей Ткаченко и машинист тепловоза локомотивного депо Волховстрой Игорь Усанович. Многие из них играют в городских командах, а теперь выступают и на дорожных состязаниях.

Во время тяжёлых тренировок и подготовки к соревнованиям ребят поддерживал заместитель начальника дороги по территориальному управлению Илья Першин. Илья Владимирович и сам активно занимается спортом. А когда есть достойный пример, это даёт стимул и остальным. В волейбольной секции, которая недавно при поддержке профсоюза открылась в Волхове для железнодорожников, вместе тренируются и руководители, и рядовые работники.

– Отношение в целом работников к спорту за последнее время очень изменилось в лучшую сторону, – говорит председатель молодёжного комитета региона Виолетта Нестерова, отвечающая и за спортивную составляющую. – Во всех подразделениях теперь активнее участвуют в спортивно-массовых мероприятиях, появилось больше возможностей для развития и роста. И на дорожные соревнования спортсмены отпускают охотнее. Словом, спортивная и общественная жизнь заиграла новыми красками!

Многим волховстроевцам ещё помнится зимняя «Рожественская лыжня», которая собрала на этот раз небывалое количество народа. А в ближайших планах – проведение турнира по мини-футболу, опять же впервые очень масштабного. Участвовать в нём будут не только железнодорожники предприятий, но и сторонние организации. Так спортивные встречи помогают налаживать и деловое сотрудничество.

## На «Празднике Севера»

Участниками ярких мурманских соревнований «ПРАЗДНИК СЕВЕРА» стали работники Октябрьской дороги. Они не первый раз выступают на этих лыжных гонках, объединяющих спортсменов всей России и многих других стран.

Несмотря на серьёзную конкуренцию, железнодорожники магистрали удалось завоевать призовые места в своих возрастных категориях. Оператор дефектоскопной тележки Опытной Московской дистанции пути Михаил Фомин занял первое место на дистанции 15 км классическим стилем, второе место – на дистанции 10 км свободным стилем и в марафоне. Машинист автомашины Петрозаводской дистанции электроснабжения Сергей Дерюга завоевал первое место «коньком» и второе место в «классике», слесарь по ремонту подвижного состава Октябрьской моторвагонной дирекции Василий Веселов – третье место «коньком».

Наталья Александрова

## НАСЛЕДИЕ

Свидетели  
глубокой старины

Возникла угроза сноса железнодорожных объектов, представляющих историческую ценность



Эти здания XIX века практически не изменили свой облик

На станции Подсолнечная Московского территориального управления Октябрьской магистрали у главных путей симметрично расположены два бывших водоёмных здания, сооружённые в ходе строительства Петербурго-Московской железной дороги в 1843–1851 гг.

Подобные железнодорожные постройки, спроектированные известным архитектором Р.А. Железевичем, работавшим под руководством К.А. Тона, сохранились и на станции 4-го класса главного хода Гряды. Они использовались для заправки паровозов водой.

здесь не производился косметический ремонт, но у большинства людей это вызывает ассоциацию с чем-то ненужным и устаревшим.

Культурно-историческую ценность объектов компетентно и профессионально сможет оценить в ближайшие три месяца Научно-методический совет Главного управления культурного наследия Московской области. Согласно процедуре, в случае принятия положительного заключения парные водоёмные башни на станции Подсолнечная в перспективе могут быть включены в Единый государственный реестр объектов культурного наследия и в соответствии со ст. 16.1 ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации» они не смогут подлежать демонтажу.

Однако на встрече представителей ОАО «РЖД» и администрации Солнечногорского района на станции Подсолнечная 24 марта этого года прозвучало, что эти строения мешают постройке подземного перехода и будут снесены в первую очередь. Представители отделения Общества охраны памятников и культуры (ООПКиК) уверены, что эту проблему можно решить без ущерба для исторического облика станции, сохранив уникальные сооружения. Ответственные готовы к конструктивному диалогу. В числе возможных вариантов есть и предложения о переносе строений, сооружении новых зданий в том же архитектурном стиле, с использованием части строительных материалов, наконец, о внесении изменений в проект.

В любом случае сегодня очевидно, что водоёмные здания на станции Подсолнечная – это подлинное свидетельство строительства и развития железнодорожной инфраструктуры и техники в начальный период возникновения и становления российских железных дорог, 180 лет которым мы отмечаем в этом году.

Татьяна Александрович

Представители отделения  
Общества охраны памятников  
и культуры считают, что здания  
нужно сохранить

К счастью, спустя 170 лет эти двухэтажные сооружения на двух станциях ОЖД полностью сохранили свою объёмно-планировочную структуру, конструктивные детали и элементы декора, но сейчас они используются как вспомогательные помещения железной дороги.

Водоёмные здания только станции Гряды упоминаются как объекты охраны в приложении к приказу начальника дороги от 28 октября 1992 года № 114/Н «О сохранении музеев, памятников материальной и духовной культуры Октябрьской дороги». К сожалению, над водоёмными зданиями станции Подсолнечная нависла угроза сноса из-за необходимости строительства подземного перехода. Их нынешний не очень привлекательный внешний облик возник из-за того, что длительное время

## КАЛЕЙДОСКОП

## Куклы помнят

Выставку, посвящённую погибшей в петербургском метро мастерице Ирине Медянцевой, открыли в Центре народного творчества и ремёсел «Берегиня» в Старой Руссе на улице Кириллова. Ирина Кузьминична до переезда в Санкт-Петербург много лет преподавала изготовление кукол в школе искусств посёлка Парфино, недалеко от Старой Руссы. И теперь в память о ней выставили оставшиеся изделия мастерицы. Это уникальные куклы, помнящие тепло её рук, – грустные, задумчивые, мечтательные.

## Клад в вагоне

Грузовой состав, идущий в сторону Резекне, был тщательно досмотрен в железнодорожном пункте пропуска на станции Пыталово в Псковской области. В одном полувагоне специалисты заметили, что уголь лежит неравномерно, копнули поглубже и нашли коробки, обернутые в чёрный полиэтилен. В них лежали 10 тысяч пачек сигарет. Изъятые табачные изделия переданы на склад таможни, хозяев контрабанды пока не установили. В Латвии сигареты стоят от 3 до 7 долларов, легально ввозить в эту страну можно две пачки.

## Грачи прилетели

В тверском Ботаническом саду 15 апреля в полдень начнётся традиционный праздник «День птиц». Сначала для гостей сада интересную экскурсию проведут профессиональные орнитологи. Затем начнутся мастер-классы, игры, будет и угощение специальным «ботаническим» чаем. Гвоздь дня – открытый конкурс скворечников. Юные мастера принесут изготовленные своими руками в школах или дома разнообразные домики для птиц, а жюри раздаст призы лучшим.

## В Псков – с комфортом

Фирменный поезд, курсирующий по маршруту Москва – Псков, занял четвёртое место в общероссийском туристическом рейтинге. В нём использованы отъезды более чем 25 тысяч железнодорожных пассажиров, оставленные на портале «Туту.ру». Люди оценивали по десятибалльной шкале общее впечатление от поездки, отношение персонала, состояние и новизну вагона и туалета, наличие розеток и кондиционера. На третьем месте рейтинга, то есть всего на одну позицию выше, – «Сапсан», курсирующий между двумя столицами. А лучшим поездом России путешественники признали двухэтажный состав с сидячими местами, следующий по маршруту Воронеж – Москва.

## На парад в столицу

Тверской вагоностроительный завод подготовился к весеннему параду... трамваев, который состоится на Чистопрудном бульваре в Москве. На ежегодный смотр городского рельсового транспорта тверичи открыли своё изделие – трёхсекционный низкопольный вагон «Витязь-М», выпускаемый по контракту специально для перепрестольной.

Подготовил  
Владимир Фёдоров

## ИСТОРИЯ

## Возрождение профсоюза

Созданный в ходе первой русской революции железнодорожный союз в 1908 году был разгромлен. Но добрая память о нём осталась – и потому вопрос о его воссоздании возник сразу после победы Февральской революции.

Уже в марте 1917 года в помещении станции Петроград-Временная состоялся собрание временного комитета служащих Николаевской железной дороги с участием делегатов от всех служб столицы и ближайших пригородов. Её организаторами были комиссар дороги Алексей Беляков (участник одного из первых в России марксистских кружков, соратник Ленина, имевший некоторый опыт строительства Транссиба) и член Совета рабочих и солдатских депутатов Иван Грунин (билетный кассир Николаевского вокзала). Одним из первых решений собрания было возвращение на службу всех железнодорожников, уволенных с 1905 года за политическую деятельность, с компенсацией им вынужденного «простоя». Оно



Разгрузка вагонов на товарной станции Октябрьской железной дороги

признало Временное правительство, поскольку то «действовало в согласии» с Советом.

Подобные мероприятия проходили и на других российских магистралях, и везде ставился вопрос об объединительном съезде. Наконец, 6 апреля в Городской думе столицы открылась Всероссийская конференция из делегатов всех дорог (кроме Южных и

Средне-Азиатской), в том числе и строящихся. Интересно, что из 250 человек лишь 20 представляли содпартии, а большинство было всего один. Из 21 делегатов, сдавших анкеты, лишь 49 были рабочими. 9 апреля на конференции выступил министр путей сообщения Николай Некрасов, пообещавший улучшить положение низших служащих.

За ним – будущий глава Временного правительства Александр Керенский, поблагодаривший железнодорожников, ибо они «помогли Петрограду в изловлении бывшего царя».

Главным решением форума (22 апреля) было воссоздание Всероссийского железнодорожного союза. Он же решил созвать 15 июля учредительный съезд, из которого должен был работать избранный из 15 человек исполком.

Идеологически союз являлся проправительственным и не ставил целью политическую борьбу. Он стал не столько профессиональным, сколько институтом для защиты прав рабочих, культурных и других интересов железнодорожников. Профессиональную составляющую «перехватили» МПС. Прямо во время работы конференции оно решило создать Особое совещание (комиссию) по улучшению материального положения железнодорожных служащих, рабочих и мастеровых. И 14 числа Н. Некрасов с радостью объявил, что возглавить его согласился Георгий Плеханов – первый русский

марксист. Комиссию так и называли – Плехановской.

Главным результатом работы комиссии стало упорядочивание уже имевшихся военных надбавок к зарплатам. С 1 апреля – в зависимости от стоимости жизни в том или ином регионе – она составила от 40 до 100 рублей. Подавляющее большинство железнодорожников Северо-Запада получили 90 (низшие служащие) или 100 (высшие). В то же время комиссия признала, что рост цен даёт возможность добиться полной справедливости, и в конце мая взялась за снабжение железнодорожников продовольствием. Увы, задача эта оказалась непосильной, и в начале июня комиссия завершила работу – в виду «истощения финансовых средств государства».

Более глобальные цели ставила другая комиссия, утверждённая 5 марта Временным правительством с подачи МПС: разработать Устав о службе на железных дорогах, первый вариант которого подготовил ещё за 10 лет до того министр Николай Шауфус.

В неё вошли крупные чиновники (не только от МПС), несколько членов Союза. Председательствовал бывший член Госдумы, инженер путей сообщения Александр Добровольский. Железнодорожники завалили комиссию предложениями.

Разрабатывались правовые и трудовые вопросы, нормирование, были собраны сведения о прожиточном уровне. Предполагалась организация советов управления дорогами, общественного контроля над действиями администрации. В числе наработок была, например, такая: при общем 8-часовом рабочем дне контрольные служащие трудились 6 часов, а накануне выходных и вовсе 4. Каждый месяц рабочие, не имевшие по роду службы праздничный отдых, получали оплачиваемый четырёхдневный отпуск. При всех крупных предпринятиях, где работало много женщин, открывались ясли... Увы, 4 июля – ввиду разногласий с МПС – комиссия прервала свою работу. И так её и не возобновила.

Алексей Островский