

ИНФОРМАЦИЯ

Добро по силам каждому

Более ста восьмидесяти лет железнодорожной истории бережно хранят отраслевые музеи по всей России. Большие выставочные комплексы и маленькие экспозиции, собранные силами работников станций или депо, – все они берегут уникальные экспонаты и архивы. Одним из таких хранилищ является созданный в 1967 году Музей локомотивного депо Лиски-Узловая. Недавно его коллекция пополнилась предметами железнодорожной истории.

Новые экспонаты музею подарили работники Лискинского отделения НПФ «Благосостояние». Руководитель регионального офиса фонда Татьяна Смирнова передала хранителям семейные фотографии – снимки, на которых запечатлены пять поколений железнодорожников в разные периоды истории депо. Вместе с фотографиями в музей передано панно, сделанное в прошлом веке работниками локомотивного депо тогда ещё города Георгию-Дж (ныне Лиски).

Акции в поддержку музеев и искусства – часть волонтерского проекта «25 добрых дел», который реализуют работники фонда «Благосостояние». Социальные и благотворительные инициативы работников посвящены 25-летию юбилею НПФ «Благосостояние». Каждый филиал фонда делает что-то своё, тематика и направления добровольческих акций очень разнообразны. Волонтеры оказывают социальную поддержку пожилым, помогают детям, проводят занятия по финансовой грамотности, мероприятия по защите здоровья и экологии, активно участвуют в общественных инициативах железнодорожников.

Позаботились о природе

Традиционно весна – время субботников, когда неравнодушные жители выходят на улицы, чтобы привести в порядок скверы и парки после зимы. Большую уборку устроили в начале апреля волонтеры Калининградского филиала фонда. Вместе с участниками Регионального совета молодежи Калининградской железной дороги они навести чистоту на территории Мемориального комплекса и братской могилы советских воинов на станции Голубево. Субботник приурочили к 76-летию штурма Кёнигсберга 6 апреля 1945 года и 75-летию образования Калининградской области – указ о создании Кёнигсбергской области в составе РСФСР, ставшей позже Калининградской, был подписан 7 апреля 1946 года. Так волонтеры решили не только сделать уборку, но и вспомнить вместе с горожанами историю родного края.

В Свердловском филиале тоже решили позаботиться о природе. Волонтеры фонда вместе с Советом молодежи Свердловской железной дороги дали старт акции «Сдай батарейки – сохрани природу», они уже собрали и передали на переработку первую партию токсичных отходов. В местном филиале фонда «Благосостояние» установили специальный контейнер для сбора батареек и рассказывают посетителям о возможности сдать на переработку отработавшие элементы питания. Акция продлится до конца года.

Разные экологические сборы проводят и работники центрального аппарата фонда в Москве. Уже не первый год они сдают на переработку батареек, текстиль и пластик. Например, в апреле собранный



Работники Калининградского филиала фонда и члены Регионального совета молодежи КЖД провели субботник на территории Мемориального комплекса и братской могилы на станции Голубево

для переработки пластик в очередной раз отправился в пункт сбора общественного движения «Добрые крышечки». У этого проекта две цели: во-первых, не дать тоннам пластиковых отходов загрязнять природу, а во-вторых – помочь нуждающимся детям. Средства, которые завод по переработке пластика перечисляет за каждую партию сырья, направляются на реабилитацию детей с ограниченными возможностями здоровья, которые воспитываются в приёмных семьях.

Здоровье на первом месте

В пандемию коронавируса отделения и филиалы НПФ «Благосостояние» обеспечены всем необходимым для защиты людей от распространения вируса: сделана разметка для соблюдения дистанции, установлены защитные экраны на рабочих столах специалистов. В дополнение к этому в разных филиалах нашли свои способы позаботиться о клиентах. К примеру, волонтеры Западно-Сибирского филиала изготовили наборы здоровья для посетителей. Маску, одноразовые перчатки и антибактериальную салфетку получает каждый, кто пришёл на личный приём. Кстати, во всех подразделениях фонда он осуществляется только по предварительной записи, что яв-



Коллекция Музея локомотивного депо Лиски-Узловая пополнилась новыми экспонатами

ляется ещё одной мерой для сохранения здоровья клиентов.

В Северо-Кавказском филиале тоже призывают заботиться о здоровье. Акцент сделан на тему правильного питания. В апреле волонтеры филиала совместно со службой управления персоналом Северо-Кавказской железной дороги провели семинар для железнодорожниц «ЗОЖ и здоровье женщин». В нём приняли участие более ста работниц предприятий региона. Приглашённые эксперты – врачи дорожной клинической больницы на станции Ростов-Главный – рассказали о влиянии питания на организм. Волонтеры фонда провели опрос и тестирование, которые помогли участникам семинара оценить свои пищевые привычки и понять, какие из них нужно скорректировать, чтобы сохранить здоровье на долгие годы.

Знания – сила

А в Абакане реализовали образовательный проект. Работники местного отделения фонда провели занятия по финансовой грамотности для студентов Абаканского строительного техникума. От сотрудников фонда ребята узнали, как ставить перед собой финансовые цели и достигать их, делать сбережения и даже инвестировать, пусть небольшие суммы, с помощью разных финансовых инструментов. Разумеется, коснулись и темы пенсионного обеспечения. Несмотря на молодой возраст участников, вопросов о пенсии прозвучало немало. Сотрудники фонда подробно рассказали, как устроена российская пенсионная система, что такое негосударственные пенсии и почему важно заботиться о своём будущем финансово благополучии.

Добровольческие инициативы работников фонда очень разнообразны, но и кое-что общее у них тоже есть: добрые дела зачастую не требуют больших затрат и ресурсов – ни временных, ни финансовых. А чтобы сделать что-то полезное и хорошее, нужны желание помогать, отзывчивость и доброе сердце.

Елена Александрова

ПАМЯТЬ

Рокаду увековечили в граните

Вчера на станции Петров Вал Приволжской дороги торжественно открыли мемориальный комплекс «Строителям и железнодорожникам Волжской рокады». Рядом со зданием вокзала установили паровоз-памятник серии Э, фонтан «Пятиконечная звезда» и памятный знак в виде арочного проёма. Мемориал создан по инициативе руководства ПривЖД. Автором проекта памятного знака является заслуженный художник России Алексей Шумилин.

В скульптурную композицию помимо арки из тёмно-красного гранита также входят рельсошпальная решётка, панель и карты с основными направлениями Сталинградской и Рязано-Уральской железных дорог.

Увидеть преобразившуюся привокзальную площадь, где обустроена парковая зона и установлен памятник, пришли железнодорожники, ветераны отрасли, жители Петрова Вала.

«Если сердцем коренного перелома в Великой Отечественной войне является Сталинград, то сердце Волжской рокады, по которой осуществлялось бесперебойное снабжение армии, находится в Петровом Вале. Именно здесь был сформирован крупный железнодорожный узел, который до сих пор имеет большое стратегическое значение», – сказал начальник Приволжской дороги Сергей Альмеев.

Волжская рокада – это линия железной дороги от станции Иловля (на левом берегу Волги в 80 км от Сталинграда) до станции Свяжск (30 км от Казани) длиной 978 км, построенная в 1942 году всего за полгода.

Она пролегла через станции Саратов, Сызрань и Ульяновск.

Эта дорога обеспечила эвакуацию из Сталинграда населения и промышленного оборудования, а затем и успех Сталинградской битвы.

Любовь Каретникова
Волгоград – Петров Вал

ИНФОРМАЦИЯ

АО «Железнодорожная торговая компания» проводит аукцион № 10МФ-ЖТК/21 на понижение цены по продаже имущества.

Здание (нежилое помещение, магазин) общей площадью 349,5 кв. м, расположенное по адресу: Смоленская область, р-н Вяземский, г. Вязьма, ул. Полины Осипенко, д. 3А. Начальная цена 7 320 627 руб. с НДС.

Здание (нежилое здание, часть здания – магазин № 22) общей площадью 395 кв. м, расположенное по адресу: Московская область, Раменский р-н, г. Раменское, ул. Строительная, д. 8. Начальная цена 16 988 555 руб. с НДС.

Дата проведения аукцион: 2 июня 2021 года.

Дата окончания приёма заявок: 31 мая 2021 года.

Место и форма проведения аукционов: электронная торговая площадка «РТС-тендер» на сайте <https://www.rts-tender.ru>. Внесение обеспечительного платежа: предусмотрено условиями аукционов.

Подробнее информация на сайтах <https://www.rts-tender.ru>, <https://old-property.rzd.ru>, www.rwtk.ru (в разделе «Тендеры»).

ИНФОРМАЦИЯ

МТЗ ТРАНСМАШ ковал Победу в тылу

Продолжаем цикл публикаций об истории одного из старейших машиностроительных предприятий страны, которое в этом году отмечает 100-летний юбилей. Коллектив АО МТЗ ТРАНСМАШ гордится тем, что в годы Великой Отечественной войны завод, став оборонным, ни на день не прекращал работу, хотя 250 его сотрудников ушли на фронт. И на передовой, и в тылу заводчане делали всё и даже больше, чем это возможно, для разгрома врага.

В тот день 22 июня 1941 года труженники завода собрались у приёмников, чтобы послушать правительственное сообщение о нападении фашистской Германии на Советский Союз.

Уже на четвёртый день войны, когда с фронта шли одни безрадостные сводки, в главной газете страны «Правда» было опубликовано письмо женщин – работниц Московского тормозного завода, которые поклялись полностью заменить ушедших на войну мужчин.

«Вы идёте на фронт, мы остаёмся в тылу. Но нет у нас фронта и тыла. Все свои силы, всю свою энергию мы приложим к тому, чтобы заменить вас на производстве, обеспечить вас всем необходимым. Понадобится – будем работать день и ночь, нужно будет – поможем вам с оружием в руках. Не беспокойтесь о нас, не волнуйтесь – мы полны сознанием своего долга перед Отечеством, понимаем всю сложность и ответственность обстановки. Наши работницы – фрезеровщица Шматова, сверловщица Алешина, контролёр Фролова и многие другие, проводят своих мужей на фронт, работают сейчас с удвоенной энергией, выполняют план на 180–200%», – говорилось в обращении женщин.

В армию и в народное ополчение сразу ушли рабочие Казанцев, Кобзун, Попов, Капанов, Александров, редактор многотиражки Френкель, главный конструктор Жилин и многие другие сотрудники.

На производстве ушедших рабочих заменили женщины и подростки, которым было по 14–15 лет и на обучение которых не было времени. Они подчас не могли даже дотянуться до рукоятки



Цезарь Львович Куников



Тенгиз Евгеньевич Шавгулидзе

управления станков и подставляли себе ноги ящики. В октябре-ноябре 1941 года после работы многие из них ещё уходили строить оборонительные укрепления вокруг Москвы, дежурили по ночам на крышах домов, чтобы вовремя заглушить немецкие зажигательные бомбы.

А в это время нужно было менять профиль работы, перестраиваться, так как нужно было выпускать новую продукцию – снаряды, мины, механизмы для зениток. Надо было приспособить станки к новому производству. Это сложно сделать и в мирных условиях, а здесь была война, нехватка людей и материалов. И тут завод снова подтвердил своё название завода-изобретателя, которое заработало ещё в начале 20-х годов: дирекция и партийная организация объявили сбор изобретений и рационализаторских предложений. Сотни людей задумались над поставленной задачей. Буквально в два-три дня несколько сот станков и машин были переоборудованы для изготовления военной продукции.

Отличился, например, тогда ещё молодой мастер Пеккер. Он и на обучение которых не было времени. Они подчас не могли даже дотянуться до рукоятки



На сборке в цеху

наая сварка, и деталь приходилось какое-то минимальное количество времени держать под током. Конечно, для специалистов высокой квалификации это не составило большого труда, но крутом были одни малоопытные новички. Они давали передержку, то недодержку. В результате – много брака. Пеккер придумал специальное реле времени. Оно авто-

» На производстве ушедших рабочих заменили женщины и подростки, которым было 14–15 лет

матически включало и выключало ток точно в нужное время. И количество брака резко уменьшилось. Можно было ставить на электросварку и неквалифицированных рабочих.

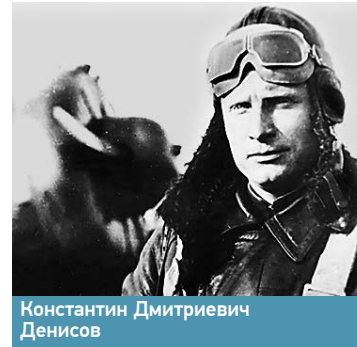
Семь долгих месяцев бились над технологией изготовления одной детали для фронта Илья Борисович Задзишек и Константин Трифионович Щекотихин. На неё уходило очень много электроэнергии и времени при подготовке форм для литья. Илья Борисович и Константин Трифионович добились, что отливка стала

простой и дешёвой. Её изготавливали в простых металлических формах, и фронт начал получать больше продукции, чем прежде.

Так как в стране было мало олова, рабочий литейного цеха Иван Михайлович Яковлев за несколько месяцев экспериментов изобрёл оригинальный сплав для тормозов. Евдокия Андреевна Ти-

мошкина, маленькая худенькая девушка, придумала особую геометрию реза для станков с увеличенным количеством оборотов и стала вытачивать в три раза больше заготовок за смену, чем раньше.

Таких, как Пеккер, Задзишек, Щекотихин, Яковлев, Тимошкина, было на заводе много. Каждый рабочий, каждый инженер, техник, конструктор искал и находил способы экономии сырья, электроэнергии, пути улучшения и ускорения выпуска продукции. Это дало право тормоз-



Константин Дмитриевич Денисов



Работницы завода во время войны

никам стать застрельщиками социалистического соревнования рационализаторов и изобретателей предприятий Народного комиссариата среднего машиностроения. Если в 1942-м здесь реализовали изобретения, которые сэкономили нашему хозяйству 150 тыс. руб., то лишь за первые месяцы 1943-го эта сумма составила уже 750 тыс. руб.

За годы войны завод производил продукцию для нужд фронта и тыла: корпус мины со стабилизатором (калибр 80 мм), корпус мины со стабилизатором (калибр 30 мм), корпус ручной гранаты (лимонка), зенитные установки со спаренными пулемётами для автомобилей «ГАЗ», корпус для снарядов РОФС («катушка»), палец трака для танковых гусениц, отбойные пневматические молотки, тормозное оборудование.

Кроме новой продукции – снарядов и мин, завод выпускал и свою прежнюю – тормоза, к которым теперь предъявлялись повышенные требования. Поезда шли с огромным весом и невиданным прежде длиной. Были и санитарные, которым требовалась особая мягкость при торможении. Уже в 1942 году была поставлена жёсткая задача – тормозного оборудо-

вания выпускать не меньше, чем до войны. На заводе разработали трёхрежимный тормоз, способный безотказно работать в коротких, длинных и пассажирских поездах, а также в смешанных товаро-пассажирских. Он обеспечивал быструю и плавную остановку состава любой длины. Конструкторы разработали оригинальный регулятор, который увеличивал срок службы паровоздушных насосов и экономил много топлива, воздухомер для контрольных пунктов, проверявший плотность тормозной сети, и величину утечек сжатого воздуха.

Когда позднее работа группы трудящихся Московского тормозного завода была отмечена правительственными наградами, то они получили их не только за досрочное выполнение планов изготовления боеприпасов, но и за безупречное осуществление других важных заданий, где потребовалось проявить изобретательность и нестандартное мышление, недюжинное упорство. Орден и медали удостоились многие рабочие и специалисты. За разработку новой технологии отливки мин и кокиля Илья Борисович Задзишек и Константин Трифионович Щекотихин получили звание лауреатов Государственной премии. Конструктора Вячеслава Адольфовича Гринио премировало Министерство обороны – он внёс ценное предложение по усовершенствованию одного из узлов зенитной установки.

В Книгу памяти «Солдаты Победы» навечно занесены работники завода Герои Советского Союза командиры десантников на Малой земле майор Цезарь Львович Куников и генерал-майор авиации Константин Дмитриевич Денисов, партизан, заслуженный изобретатель РСФСР Тенгиз Евгеньевич Шавгулидзе, токарь, краснорядец Александр Николаевич Черняев...

Коллектив завода всегда будет помнить тех своих товарищей, кто воевал на фронте и беззаветно трудился в тылу, отдавая все силы для приближения Победы. Их имена увековечены в Музее АО МТЗ ТРАНСМАШ, а нынешним поколением собраны воспоминания о тех трудных годах.

Пётр Каменев
Фото АО МТЗ ТРАНСМАШ