



**150  
лет**

**локомотивному  
депо Самара**

### ОГЛАВЛЕНИЕ

<b>I. СТРАНИЦЫ СЛАВНОЙ ИСТОРИИ.....</b>	<b>4</b>
МЕЧТА, ОСВЕТИВШАЯ ЖИЗНЬ .....	4
ЭНЕРГИЯ ДЛЯ СТРАНЫ .....	6
ИЗ ЛЕГЕНДАРНОГО ПРОШЛОГО .....	9
ЗНАТЬ И ПОМНИТЬ ИСТОКИ .....	11
ВРЕМЯ НОВЫХ МАРШРУТОВ.....	14
<b>II. ДЕПО, СТАВШЕЕ СУДЬБОЙ.....</b>	<b>17</b>
ВЗГЛЯД ПРОФЕССИОНАЛОВ .....	17
ГОРДОСТЬ ОТЕЧЕСТВА И МАГИСТРАЛИ.....	19
ГРАНИ МАСТЕРСТВА .....	21
ЗАЛОГ УСПЕХА – РАБОТА НА СОВЕСТЬ .....	23
ИНСТРУКТОР ПО ЖИЗНИ .....	24
КОГДА ПРОФЕССИЯ – ПО ДУШЕ .....	25
КРАЕВЕД, ИСТОРИК, АКТИВИСТ .....	27
МАШИНИСТ УЧИТСЯ ВСЕГДА.....	29
НА ПЕРЕВАЛАХ КУНДУЗА .....	32
НЕСОСТОЯВШЕЕСЯ ПРОИСШЕСТВИЕ .....	33
ПОМОГАЮТ ОПЫТ И ЗНАНИЯ .....	36
РАЗРАБОТКИ НА БУДУЩЕЕ .....	37
РАСШИФРОВКА – ДЕЛО ТЕХНИКИ.....	38
ТОЧНО ПО ИНСТРУКЦИИ .....	40

### ПРЕДИСЛОВИЕ

12 августа жители Самары впервые услышали паровозные гудки. На плотах по Волге из Нижнего Новгорода прибыли четыре паровоза, которые по заказу правительства России были построены в Австрии. Их подняли и поставили на ст. Самара. А уже 4 октября здесь было открыто паровозное депо на 12 стойл. Так началась история одного из старейших предприятий не только Куйбышевской магистрали, но и сети железных дорог России.

Прошедшие 150 лет были годами становления и развития предприятия, коренных преобразований, происходивших не только в депо, на дороге, но и по всей России.

Депо Самара сегодня – современное предприятие. Гордость депо – это музей Глеба Максимилиановича Кржижановского. Гости предприятий, школьники, молодые работники с большим интересом знакомятся с материалами, рассказывающими о героизме деповчан в годы Гражданской и Великой Отечественной войн, о людях, работавших в депо.

К юбилейной дате подготовлен дайджест **«150 лет локомотивному депо Самара»**.

В первом разделе **«Страницы славной истории»** собран материал по истории становления депо и о начальнике паровозного депо Г. М. Кржижановском.

Второй раздел **«Депо, ставшее судьбой»** познакомит с людьми, работающими сегодня.

Мы должны знать и помнить историю локомотивного депо Самара. Сохранять его традиции. Как сказал историк В. О. Ключевский: «Изучая дедов, узнаем внуков, то есть изучая предков, узнаем себя. Без знания истории мы должны признавать себя случайностями, незнающими, как и зачем мы пришли в мир, как и для чего мы живём, как и к чему должны стремиться».

За правильность информации, представленной в СМИ,  
НТБ КЦНТИБ ответственности не несет.

### I. СТРАНИЦЫ СЛАВНОЙ ИСТОРИИ

#### МЕЧТА, ОСВЕТИВШАЯ ЖИЗНЬ

Источник: Куйбышевский железнодорожник

Выпуск: 30

Дата публикации: 2015

Автор публикации: Николай Ембулаев



Весной 1889 года Глеб Кржижановский оканчивает Самарское реальное училище. На вопрос: «Что делать дальше» – ответ у него был приготовлен давно: учиться! Всем престижным учебным заведениям Российской империи он предпочтёт один: Технологический институт в Петербурге, где поступит на химический факультет.

В числе выпускников института были писатели В.Г.Короленко и А.Н.Толстой, профессор химии Курбатов, поэты Нейман и Рейн. Были среди технологов и революционеры, в частности, первой в России социал-демократической группы М.И.Бруснева, к которой примкнул и студент Кржижановский. Именно сюда – в «Техноложку» – осенью 1893 года пришел Владимир Ульянов для подбора кадров марксистов. Кржижановский уехал из Самары весной 1889 года, и в это же время туда приехала семья Ульяновых. Буквально в считанные месяцы исключённый из Казанского университета смутьян Ульянов создаёт в Самаре на улице Садовой в доме Скляренко первый в России марксистский кружок, и, если бы Кржижановский оставался в городе, то наверняка стал бы его членом. Таким образом, встреча, имевшая бесповоротное значение для обоих, произошла только 4 года спустя – на Васильевском острове на квартире членов марксистского кружка сестёр Невзоровых, где Ульяновым был прочитан реферат «О рынках». «Появление у нас В.И. Ульянова можно сравнить с животворным по своим по следствиям с грозовым разрядом. Мы поняли, что реферат Владимира Ильича событие, перерастающее тесные рамки нашего кружка. С этого момента для нас началась новая жизнь», – напишет много лет спустя об этой встрече Кржижановский. Земляки быстро

нашли подход друг к другу, и фактически не прекращали общения, даже когда Ленин находился за границей. В «Волжанине», как стали называть Ульянова в революционных кругах, студента Кржижановского восхитили мощный ум, несокрушимая логика и энциклопедические знания. В свою очередь Ульянов отдавал должное Глебу Максимилиановичу за идейность, глубину и широту взглядов на социально-экономическое развитие тогдашней России. Их взгляды во многом сходились, в том числе и в вопросе непринятия народовольческой теории терроризма, время от времени подкрепляемой на практике. Ещё свежи были воспоминания об убийстве Императора Александра, кстати, студентом Технологического института И.И. Гриневицким и неосуществленном в 1888 году покушении на Александра III группой народовольцев, в числе которых был брат Владимира Ульянова – Александр. После казни последнего в Петропавловской крепости будущий вождь Российской пролетариата скажет, ставшую классической, фразу: «Нет, мы пойдём не таким путём. Не таким путём надо идти». Иногда Кржижановский не соглашался с Владимиром и даже злился на него, но потом, почувствовав свою неправоту, злился на самого себя. Сверхинтеллигентного земляка Глеба Ульянов часто упрекал в мягкости и говорил: «Когда у вас появится настоящая злость? Заведите себе цепную собаку!»

После объединения в 1883-1895 годах петербургских марксистов и рабочих-революционеров была образована крупнейшая социал-демократическая организация «Союз борьбы за освобождение рабочего класса», в центральную организационную группу которой вошёл и Глеб Максимилианович Кржижановский. «Союз» впервые перешёл от пропаганды в кружках к массовой агитации, демократы шли в гущу пролетариата, тщательно изучали положение на предприятиях.

В 1894 году Кржижановский с отличием окончил Технологический институт, и его имя было занесено на мраморную доску, чего удостаивались очень немногие из отличников. Перед молодым химиком развертывалась возможность дальнейшего движения по «учёной линии», однако пути учёного пересеклись с путями революционера. Кржижановский вспоминал, «как сильно поражал марксистов юный Владимир Ильич мастерским обладанием огромным материалом земской статистики, что помогло ему наметить пути боевого союза рабочих и крестьян. Поэтому, когда нижегородское земство предложило мне заняться изучением кустарных крестьянских промыслов, я предпочёл эту временную работу всем другим предложениям. Я поехал в Нижегородскую область».

Разъезжая по Нижегородской губернии в качестве инженера по кустарным промыслам, Кржижановский заглядывал и в Петербург для работы в «Союзе». А в 1895 году он перебирается сюда окончательно и устраивается в Технологический институт в лабораторию, а затем химиком в лабораторию Александровского завода. Всё свободное время отдаёт «Союзу»: ведёт занятия в марксистских кружках, пишет листовки, готовит статью для первого номера газеты «Рабочее дело». 8 декабря 1895 года Кржижановского, Ленина и других видных деятелей «Союза» арестовывают. Следствие продлится больше года, после чего в феврале 1897 года состоится суд над руководителями «Союза» и будет объявлен приговор – ссылка в Восточную Сибирь на три года: Ульянову в Шушенское, Кржижановскому – в село Тесинское.

Кржижановский ехал в Сибирь через Москву, перед родной Самарой проезжал по недавно выстроенному через Волгу Александровскому мосту и восхищался рукотворными делами строителей мостовиков-железнодорожников. Ещё будучи подростком, он помнил шумиху по случаю открытия самого длинного (почти полтора километра!) на тот момент моста в Европе. Так иостоял в тамбуре, смотря, как мелькают в окне металлические конструкции на фоне безбрежной Волги, и мысли, опережая друг друга, рисовали перед

инженером перспективу использования великой реки, до тех пор, пока сооружение не кончилось и паровоз не дал прощальный гудок. В этот миг ссыльный революционер, конечно, не знал, что пройдёт всего три года и судьба снова забросит его в Самару – на должность начальника локомотивного депо Самаро-Златоустовской железной дороги.

[к оглавлению](#)

### ЭНЕРГИЯ ДЛЯ СТРАНЫ

Источник: Куйбышевский железнодорожник

Выпуск: 18

Дата публикации: 2020

Автор публикации: Юрий Менчик

**В 2020 году исполняется 100 лет, как был принят план ГОЭЛРО – государственный план электрификации Советской России.**



В 1920 году, менее чем за один год, правительство РСФСР под руководством В.И. Ленина разработало перспективный план электрификации страны, для чего, в частности, и была создана Государственная комиссия по разработке плана электрификации России под руководством нашего земляка, человека, которого знает вся Куйбышевская железная дорога, – Глеба Максимилиановича Кржижановского.

Родился Кржижановский в Самаре 24 января 1872 года. Его дед был декабристом и умер в Тобольской ссылке. Когда Глебу было 4 года, умер отец. Мать, Эльвира Эрнестовна, хорошо образованная и энергичная женщина, оставшись одна с двумя детьми, сумела дать им хорошее образование.

Во время учёбы в Технологическом институте в Петербурге Глеб знакомится со студентом Владимиром Короленко, будущим писателем, и вступает в марксистский студенческий кружок, членами которого были: Г.Б. Красин, Л.Б. Красин, С.И. Радченко, З.П. Невзорова, Н.К. Крупская. В 1893 году происходит знакомство с Лениным и дальнейшие увлечения революционными идеями.

Кржижановский поступает в лабораторию Технического института, а затем химиком на Александровский завод. Там же вступает в кружок «Союз борьбы за освобождение рабочего класса» и принимает бурное участие в революционном движении. Учитывая то, что члены кружка участвовали в рабочих волнениях на Путиловском и Торнтовском заводах, 20 декабря 1895 года Ленин, Кржижановский и другие были арестованы. Более года длилось одиночное заключение.

В феврале 1897 года состоялся суд. Руководящая группа «Союза борьбы» ссылалась на три года в Восточную Сибирь: Ленин – в село Шушенское, а в соседнее село Тесинское – Кржижановский.

Спустя год завершился судебный процесс ещё над одной группой «Союза борьбы». Среди осуждённых была Зинаида Невзорова, которая попросила отбывать ссылку в селе Тесинское, как невеста Кржижановского. В том же году Глеб Максимилианович получил разрешение на переезд в город Минусинск, где его неоднократно навещали Ленин и Крупская. В сентябре 1899 года Кржижановский нашёл работу в депо станции Нижнеудинск. Сначала – слесарем, затем помощником машиниста и машинистом.

В феврале 1900 года истекал срок ссылки, но жене Зинаиде Павловне оставался ещё год. Тогда Кржижановские переезжают на станцию Тайга, где Глеб Максимилианович назначается на должность начальника паровозного депо.

В 1902 году по завершении срока ссылки семья возвращается из Сибири. В сентябре того же года Кржижановский выезжает в Мюнхен, где с Лениным решают вопрос о создании Общероссийской организации «Искра».

После возвращения в Россию продолжает работу в «Искре». 15 января 1902 года Кржижановский был назначен начальником паровозного депо Самара Самаро-Златоустовской железной дороги с совмещением должности – помощник начальника участка службы тяги.

Железнодорожник Э. Гродзенский вспоминал впоследствии: «Мы все сразу почувствовали совсем другое, непривычное в то время к рабочим отношение. К нам пришёл человек, стоящий горой за наши рабочие интересы, сочувствующий нам, и входящий во все наши нужды... Я не раз слышал разговор высшего начальства: «Господин Кржижановский, Вы нам испортите всех рабочих». В это время начальнику депо было 30 лет.

В здании конторы депо, на квартире Кржижановского, которая располагалась на первом этаже, в январе того же года состоялось совещание «искровцев» России. В бюро русской организации «Искра» были избраны 16 человек. Одним из руководителей бюро был Кржижановский. Рядом с конторой имелось здание, в котором отдыхали паровозные бригады депо Оренбурга, Абдулино, Сызрани.

В 1901–1903 годах в этом здании под видом машинистов, помощников и кочегаров отдыхали распространители газеты «Искра».

Всё это не могло ускользнуть от внимания полиции. Кржижановский писал в «Искре»: «...я получил уже второе предупреждение прямо от жандармов, а досадно. Очевидно, надо переходить на нелегальное положение». Спасаясь от ареста, Кржижановский покидает Самару и переезжает в Киев, где устраивается на должность заведующего лабораторией сопротивления материалов Юго-Западных железных дорог.

Затем Кржижановский переезжает в Петербург. Сотрудничает в легальных большевистских газетах «Волна» и «Эхо». В 1907 году устраивается в «Общество электрического освещения» монтёром, позже назначается инженером, а затем заведующим кабельной сетью Василеостровского района Петербурга.

В 1910 году он переводится в Москву и назначается заведующим кабельной сетью города. Его задача – соединить электростанции города в единую электрическую сеть. Нужно было провести коренную реконструкцию всей кабельной сети, и Кржижановский блестяще справился с этой задачей.

В 1913 году он выступает с инициативой о постройке мощной гидроэлектростанции на Волге вблизи Самары.

В 1918 году Кржижановский возглавляет Комитет государственных сооружений ВСНХ, а в 1919 году, как один из ведущих энергетиков страны, – Главное управление электротехнической промышленности (Главэлектро ВСНХ). В стране не хватало топлива и электроэнергии. И 3 февраля 1920 года сессия ВЦИК поручила ВСНХ разработать план электрификации России. 24 марта 1920 года Совет рабоче-крестьянской обороны утвердил положение о создании Госкомиссии по электрификации России (ГОЭЛРО). Возглавил ГОЭЛРО Кржижановский. Работа над планом ГОЭЛРО, как говорил Глеб Максимилианович, была кульминационным моментом всей его жизни. Именно в этот период во всём своём блеске проявились свойственные ему смелость учёного и всесторонняя инженерная и экономическая эрудиция. План ГОЭЛРО встретил широкую поддержку в стране. Под руководством Кржижановского начались первые энергетические стройки Советской России – Волховской и Свирской ГЭС, Каширской и Шатурской ГРЭС. Строились линии электропередачи. Планировалось построить 30 электростанций.

В 1921 году было принято решение о создании Госплана. Его председателем был назначен Кржижановский. Необходимо было восстанавливать народное хозяйство (НХ). Под его руководством был разработан первый пятилетний план развития НХ. За годы руководства Госпланом впервые в истории человечества был создан государственный орган планирования народного хозяйства целого государства.

В 1931 году он передаёт эстафету руководства Госпланом В.В. Куйбышеву.

В этот период невозможно даже перечислить многообразные обязанности Г.М. Кржижановского. Он – член редакционного Совета Большой Советской энциклопедии, председатель комитета по сооружению Волго-Донской водной магистрали, председатель комитета по стандартизации при Совете Труда и Обороны, председатель Всесоюзного энергетического комитета, вице-президент Академии наук СССР, председатель Верховного Совета научно-инженерных и технических обществ и др.

С 1932 по 1936 годы Кржижановский возглавляет Всесоюзный комитет по высшему техническому образованию при ЦИК СССР.

Под его руководством проводится огромная работа по упорядочению учебного процесса в вузах страны, переработка учебных планов и программ в соответствии с требованиями времени. По инициативе Кржижановского в системе Академии наук организуется первый институт технического профиля – Энергетический, носящий его имя.

В ноябре 1937 года трудящиеся Куйбышевской области выдвинули Г.М. Кржижановского своим кандидатом в депутаты Верховного Совета СССР.

Велико и научное наследие Кржижановского. На протяжении 40 лет он печатался более чем в 30 газетах и 70 журналах. Вышло три тома его сочинений по «Электротехнике» и «Проблемам планирования».

Его самоотверженный труд был высоко оценён государством. Ему было присвоено звание Героя Социалистического Труда, он был награждён пятью орденами Ленина,

двумя орденами Трудового Красного Знамени и большим количеством медалей.

Скончался Г.М. Кржижановский 31 марта 1959 года в Москве. Урна с прахом захоронена в Кремлёвской стене. На траурном митинге на Красной площади звучала его «Варшавянка».

Таков жизненный путь нашего земляка, начальника паровозного депо Самара, первого председателя Госплана страны, видного учёного в области электротехники Г.М. Кржижановского.

Его именем было названо локомотивное депо Куйбышев (ныне Самара). В депо была учреждена премия имени Г.М. Кржижановского. Она присуждалась работникам депо один раз в год, в день рождения Глеба Максимилиановича, 24 января.

Здание конторы депо, где располагалась квартира Кржижановского (в настоящее время музей локомотивного депо Самара), отнесено к памятнику истории и культуры РФ.

Сегодня по-разному можно относиться к идеологическим взглядам Кржижановского, но нынешнее поколение должно знать видных железнодорожников, работавших на нашей дороге.

[к оглавлению](#)

## ИЗ ЛЕГЕНДАРНОГО ПРОШЛОГО

Источник: Куйбышевский железнодорожник

Выпуск: 38

Дата публикации: 2010

Автор публикации: Людмила Межнице

**4 октября одному из старейших предприятий Куйбышевской магистрали и сети РЖД исполнится 135 лет.**

Это общий праздник для ветеранов локомотивного депо Самара и работников нынешних его правопреемников – эксплуатационного депо Самара и ремонтного депо Самара-Пассажирская. Ведь, невзирая на разделение на два предприятия в контексте реформы ОАО «РЖД», их связывают единая история, славные традиции легендарного предприятия, производственные задачи и просто теплые человеческие взаимоотношения.

А началось все в позапрошлом веке, когда 4 октября 1875 года на станции Самара было построено паровозное депо на 12 паровозов.

Тяжелым был труд рабочих. Большинство видов работ выполнялось вручную. Помещения депо освещались керосиновыми лампами. В качестве местного освещения при осмотре и ремонте паровозов использовались факелы. Особенно тяжелые условия были в цехе текущего ремонта, где было много дыма и копоти. Ремонтники трудились по 15-16 часов в сутки при среднем заработка 60 – 70 копеек. Невысокие заработки были и у работников паровозных бригад, которые сутками (а то и дольше) находились в поездах.

Самаро-Златоустовская железная дорога развивалась, увеличиваясь объем перевозок. К началу первой мировой войны большинство паровозников и ремонтников депо уже имели высокую профессиональную квалификацию.

Сменяли друг друга катаклизмы российской истории. В годы гражданской войны Самаро-Златоустовская железная дорога оказалась непосредственно в эпицентре военных действий. Разумеется, это не способствовало развитию дороги и, в частности, депо.

Затем был нелегкий период восстановления разрушенного войной хозяйства и последовавшее за ним стремительное развитие железнодорожного транспорта в «стране победившего социализма». В едином порыве боролись настоящие энтузиасты - работники депо за досрочное выполнение пятилетних планов и добивались, казалось, невозможного.

Во время Великой Отечественной войны Куйбышевская железная дорога стала основной транспортной артерией страны по перевозке грузов, эвакуированных предприятий и людей, покидавших западные районы СССР. Многие работники депо ушли на фронт. А все те, кто имел право управления, были направлены в цех эксплуатации. В ремонтных цехах в каждой бригаде люди менялись только на два-три часа, отдохшая здесь же, в цехе. Бригады были сокращены до предела, и паровозные бригады многие ремонтные операции выполняли самостоятельно. Женщины работали наравне с мужчинами.

В депо было подготовлено несколько бронепоездов. В том числе, и построенный на средства комсомольцев железнодорожного узла бронепоезд «На смерть немецким оккупантам», прошедший по многим фронтам и встретивший День Победы на латвийской станции Рига.

За героизм и стойкость, проявленные на полях сражений и во время работы в тылу многие работники депо были награждены орденами и медалями. Среди них – Герой Советского Союза слесарь Агибалов, орденами Ленина награждены машинисты Христинин и Акулькин, Орденом Трудового Красного Знамени – мастера Савченко, Кожин, Каторкин и другие.

И вновь страна вставала из руин. И вновь коллектив депо активно включился во всенародное соцсоревнование. Развернулась работа по увеличению среднесуточного пробега, технической скорости и веса поезда, улучшению технического и культурного состояния. Совершенствовалась технология ремонта в ремонтных цехах.

Переход на электрическую и тепловозную тягу ознаменовал новую веху в развитии депо.

За высокие трудовые показатели ежегодно по два-три квартала предприятию присуждались первые места по МПС. В 1975 году (в то время начальником Куйбышевской железной дороги был легендарный Д.С. Сугак, а возглавлял депо И.И. Осипов) локомотивное депо Куйбышев имени Г.М. Кржижановского было награждено

орденом Октябрьской революции. Это был первый коллектив на Куйбышевской железной дороге, который своим самоотверженным трудом заслужил столь высокую правительственные награду.

Впервые на сети дорог в депо была создана лаборатория энергетики, которая занималась разработкой и внедрением оптимального варианта учебно-тренировочного процесса подготовки и тестированного отбора кандидатов в машинисты.

90-е годы прошлого века оказались для предприятия непростыми. Падали объемы перевозок, старел локомотивный парк. Однако несмотря на сложную социально-экономическую обстановку в стране (развал СССР, переход на рыночную экономику, нестабильность отрасли) коллективу депо удалось с достойными показателями встретить свой 120-й год рождения.

[к оглавлению](#)

## ЗНАТЬ И ПОМНИТЬ ИСТОКИ

Источник: Куйбышевский железнодорожник

Выпуск: 178

Дата публикации: 2015

Автор публикации: Нина Корнильцева, Юрий Менчик

**Сначала было основное здание – паровозный сарай на 12 локомотивов с устройством для заправки паровозов. Параллельно должна была сооружаться экипировочная площадка. На третьем этапе – построить мастерские «малого ремонта». Так 140 лет назад в Самаре создалось локомотивное депо.**

Как писали «Губернские ведомости», 12 августа 1875 года совершилось событие действительно знаменательное для нашего края – впервые в Самаре раздался гудок паровоза. К этому моменту была уже готова ветвь от Самарской станции – тогда Оренбургской железной дороги – к Хлебной пристани и временный железнодорожно-конный путь от ветви к реке Волге. По Волге и прибыли первые четыре паровоза, построенные на заводе Зиггеля в Австрии. Уже четвёртого октября того же года состоялось торжественное освящение паровозного депо, после чего оно считалось сданным в эксплуатацию. Хотя к моменту открытия технологическое оборудование мастерских не было получено полностью, депо функционировало и вполне обеспечивало потребность строящейся дороги в хозяйственных перевозках.



Было организовано движение «строительных поездов», развозивших по трассе прибывающие элементы верхнего строения пути, металлоконструкции и балласта, что, безусловно, ускоряло темпы строительства магистрали. Первого января 1877 года состоялось официальное открытие Оренбургской железной дороги от ст. Оренбург до ст. Батраки.

Парк подвижного состава к моменту открытия составлял 98 товарно-пассажирских паровозов и 1376 вагонов. Штат депо составлял более 80 человек – паровозные бригады, а также ремонтники и администрация. Период от сдачи в эксплуатацию депо (4 октября 1875 г.) до окончания строительства дороги (1 января 1877 г.) можно считать периодом становления депо как полноправного самостоятельного хозяйственного предприятия. Именно в это время происходило его первоначальное техническое вооружение и укомплектование более или менее квалифицированной рабочей силой. Недостаток в квалифицированных кадрах в депо, как и на всей дороге, ощущался постоянно, и общество Оренбургской железной дороги было вынуждено открыть в 1879 году железнодорожное техническое училище для подготовки специалистов недостающих профессий. В этом же году вступили в строй Самарские главные железнодорожные мастерские, которые стали основной ремонтной базой подвижного состава на дороге.

В первый период работы депо паровозы закупались за границей. Однако правительство поощряло производство локомотивов внутри страны. Так возникли Невский, Мальцовский, Воткинский паровозостроительные заводы. Затем Путиловский, Сормовский и Коломенский. Рост грузопотока на дороге требовал новых технических средств. Появились новые паровозы серии «О» и их модификация «Ов» и «Од». С открытием в 1896 году движения по Великой Сибирской магистрали значение Самаро-Златоустовской железной дороги, в состав которой вошла Оренбургская дорога, значительно возросло. Оно стало одним из крупнейших предприятий города. Штат депо к этому времени составлял 350 человек.

В январе 1902 года начальником депо был назначен Г.М. Кржижановский. Будущий председатель комиссии ГОЭЛРО, Председатель Госплана СССР, крупный ученый в области электротехники.

В начале XX столетия депо славилось своими высококвалифицированными рабочими. Это машинисты: П. Городничев, Н. Тимашев, П. Кожин, слесари: Ф. Городничев, И.Савельев, Г. Акулькин и др. Большие испытания на коллектив депо выпали в годы революции и Гражданской войны. Достаточно сказать, что до начала Гражданской войны парк паровозов дороги составлял 600 единиц, а к началу 1919 года он сократился до 104. Только огромная воля и стойкость всего коллектива депо были способны преодолеть все

трудности, возникшие на железнодорожном транспорте. Субботники по восстановлению паровозов и в целом деповского хозяйства проводились еженедельно. В депо увеличились мощности механического, кузнецкого, слесарно-заготовительного цехов. Для подготовки рабочих использовались все формы обучения – индивидуальные, краткосрочные курсы. В результате организационных и технических мер в 1924 году среднесуточный пробег паровозов достиг уровня 1913 года. А организация цеха по тёплой промывке паровозов позволила снизить общий простой на промывочном ремонте. И это стало настоящим прорывом.

В середине 30-х годов в стране широко развернулось стахановское и кривоносовское движения. Не остались в стороне и работники депо. Одним из последователей кривоносовского движения стал машинист К.Николаев, почти вдвое увеличивший техническую скорость паровоза. Большую роль в этот период играли созданные женсоветы. Женщины брали шефство над паровозами, цехами, наводили чистоту. Зимой проводили очистку снега с тракционных путей, подносили горячую пищу работающим паровозным бригадам, шили одежду, занимались контролем над работой столовой, проверяли бытовые условия, помогали руководству депо в организации детских садиков и т.п. Хочется отметить организаторов женсоветов А.Хрынову, Л.Лыкову, З.Акимову. Клавдия Михайловна Акимова-Чумакова освоила профессию машиниста. Скомплектовала женскую бригаду из помощника машиниста Тебякиной, кочегара Федотовой и успешно водила пассажирские поезда. За что в 1939 году на приёме у наркома путей сообщения была награждена знаком «Почётный железнодорожник».

Значение Куйбышевской дороги возросло с началом Великой Отечественной войны. Помимо транзитного потока большое число поездов предназначалось для выгрузки на самой дороге. Паровозные бригады сутками не сходили с локомотивов. Ремонтники без отдыха работали по две-три смены, обеспечивая выдачу исправных паровозов под каждый воинский эшелон. Рабочими депо для фронта был изготовлен бронепоезд «На смерть немецким оккупантам». В сложных военных условиях работники депо постоянно завоёвывали призовые места, Красные Знамёна отрасли, дороги, обкома КПСС, Областного Совета депутатов. В 1943 году большая группа работников была награждена орденами и медалями.

Послевоенный период открыл новую страницу в истории депо – эпоху небывалого трудового подъёма. Пришли новые паровозы серии «Еа», «Л» и «Су». В цехе эксплуатации развернулась борьба за экономию топлива, сокращению расходов на ремонт. Стала массовой езда с тяжеловесными поездами. В 1947, 1948, 1949, 1950 годах депо побеждало в отраслевом соревновании и награждалось переходящими Красными Знамёнами МПС, ЦК профсоюза, Приволжским округом железных дорог, управлением дороги им. В.В.Куйбышева.

В последующие годы на дороге проведена электрификация, исчезает паровозная тяга. 6 ноября 1957 года поезд № 49 отправлен со ст. Куйбышев электровозом ВА 22м. Паровозы ушли в прошлое.

3 ноября 1964 года министр путей сообщения Б.П. Бещев издал приказ № 30/Ц «О присвоении имени Г.М. Кржижановского локомотивному депо Куйбышев». Жизнь не стоит на месте. Происходит техническое перевооружение, поступают новые типы локомотивов, значительно улучшаются условия труда. Но главное – помнить истоки, не забывать ветеранов и своим трудом продолжить славную историю депо.

[к оглавлению](#)

### ВРЕМЯ НОВЫХ МАРШРУТОВ

Источник: Куйбышевский железнодорожник

Выпуск: 37

Дата публикации: 2020

Автор публикации: Александр Стифоров, беседовал Павел Арютин

#### Эксплуатационному локомотивному депо Самара исполняется 145 лет.

Юбилейный год для эксплуатационного локомотивного депо Самара стал настоящим испытанием на профессионализм. Как справлялось предприятие с поставленными задачами в условиях непростой эпидемиологической обстановки, какие цели коллектив ставит перед собой на ближайшую перспективу – в нашем интервью.



**Александр Стифоров,**  
начальник эксплуатационного локомотивного депо Самара

– *Александр Николаевич, насколько предприятию удаётся выполнять производственные показатели в условиях продолжающейся пандемии?*  
– В настоящее время главная задача предприятия – выполнение плана перевозок. В начале года мы выполняли плановые показатели на уровне 100%. Но в стабильный ритм работы вмешалась пандемия. С 18 марта резко снизился объём пассажирских перевозок. Главным для нас в этих непростых условиях в первую очередь было не допустить сокращения штата локомотивных бригад. Мы оперативно предприняли ряд первоочередных мер. В частности, переключили на себя участок Самара – Уфа. Ранее это плечо мы обслуживали совместно с бригадами машинистов эксплуатационного локомотивного депо Уфа. Пересмотрели график оборота локомотивных бригад. Теперь данное плечо полностью обслуживают бригады нашего депо.

Кроме того, мы активизировали работу с грузовыми поездами. Так, если ранее общий объём грузовой работы составлял 26–30 млн ткм брутто, то в настоящий момент он увеличился до 80–90 млн ткм брутто. Перебросили наши бригады для работы на грузовых поездах на участке Кинель – Октябрьск. Более того, мы обкатали локомотивные бригады с грузовыми поездами на участке Абдулино – Октябрьск, Пенза – Октябрьск. Уже провели

экспериментальные поездки на участке Рузаевка – Октябрьск, Рузаевка – Кинель. Переквалифицировали на грузовые поезда 32 пассажирские локомотивные бригады и перешли на грузопассажирский график.

В настоящее время идёт процесс возобновления пассажирских перевозок. Объём пассажиропотока составляет в среднем 77% по сравнению с показателями прошлого года. Принимая во внимание карантинные мероприятия и ориентируясь на показатели прошлого года, мы видим, что пока недорабатываем 23%. Однако в сентябре показатель пассажиропотока увеличился уже до 82%.

Всего за восемь месяцев текущего года объёмы перевозок в абсолютной цифре составили 2 млрд 524 млн ткм брутто. Таким образом, план, установленный предприятию, выполнен на 114,7%.

**– Эксплуатационное локомотивное депо Самара располагает большим парком железнодорожной техники. Насколько интенсивно в настоящее время идёт процесс обновления?**

– Наше предприятие – единственное на дороге депо с парком пассажирских электровозов. Он насчитывает 204 машины, из них 83 электровоза и 121 тепловоз. Наши электровозы работают по всей Куйбышевской дороге, и не только на ней. Участок оборота локомотивов имеет протяжённость от Москвы до Челябинска. С 22 августа начал курсировать новый скоростной поезд «Стриж», который обслуживаются бригады эксплуатационного локомотивного депо Самара на участке Самара – Красный Узел. Поезд ведёт новый локомотив ЭП2К. Для работы на нём специально подготовили 19 локомотивных бригад. Они прошли углублённое изучение нового электровоза ЭП2К и получили право на управление электровозом данной серии.

Мы понимаем, какая ответственность ложится на депо, и прикладываем все усилия для того, чтобы не уронить честь Куйбышевской дороги и честь дирекции тяги, обслуживая данный поезд.

В настоящее время в депо продолжают поступать новые машины. Современные электровозы постоянного тока ЭП2К начали поступать в депо с января 2020 года. На сегодняшний день пришло 15 таких машин. Всего в этом году будет поставлено 25 единиц. Подчеркну, что срок службы у них достаточно продолжительный – порядка 30 лет. И мы понимаем всю степень ответственности, которая ложится на нас на период эксплуатации. Крайне важно на долгие годы сохранить парк этих электровозов.

С 2018 года на предприятие поступают и новые маневровые локомотивы ТЭМ18ДМ. К данной дате депо получило 76 маневровых локомотивов этой серии. Всего по плану поставки у нас должно быть 123 таких локомотива. Старые маневровые локомотивы ЧМЭ3 мы постепенно передаём в эксплуатационное локомотивное депо Стерлитамак.

**– Внедрение новой техники требует и обновления учебной базы. Какие подвижки есть в этом направлении?**

– В этом году мы получаем тренажёрный комплекс электровоза ЭП2К. Помещение для него уже подготовили. Планируется, что к концу года он начнёт функционировать. Сейчас я выступил с инициативой старый невостребованный тренажёр электровоза ЧС2К передать в Самарский колледж железнодорожного транспорта им. Буянова. Функционально он нам уже не нужен. В нашем депо осталось только восемь таких машин. У них заканчивается срок службы в 2022 году. А для студентов, которые только осваивают азы профессии, он будет весьма кстати. На нём можно научиться устранять неисправности и находить решения в нестандартных ситуациях.

Также в следующем, 2021 году мы ожидаем получения тренажёра маневрового локомотива ТЭМ18ДМ.

– *На сегодняшний день Куйбышевская дирекция тяги одна из передовых по реализации программы проектов «Бережливое производство». Какой вклад в общую копилку по данному направлению вносит ваше структурное подразделение?*

– К реализации проектов бережливого производства мы активно приступили четыре года назад. За это время было реализовано более пяти крупных проектов. Наиболее успешным можно считать 2019 год. Проекты оперативных рабочих групп депо стали победителями сразу в трёх номинациях. В арсенале «бережливых» нашего депо диплом о присуждении 1-го места в номинации «Лучший экономический проект в категории более 5 млн руб.», диплом о присуждении 2-го места в номинации «Лучший экономически эффективный проект в категории более 5 млн руб.» и диплом о присуждении 1-го места за реализацию мультифункционального проекта «Комплексное изменение порядка обслуживания пассажирских поездов на полигоне Самара – Пенза – Красный Узел – Рузаевка – Самара».

Мы и в дальнейшем нацелены на эффективные результаты и активную работу в реализации проектов бережливого производства.

– *Какие условия для отдыха работников депо созданы при предприятии?*

– У нас в депо есть центр реабилитации локомотивных бригад. Долгое время он был невостребован, законсервирован. Несколько лет назад мы ввели в штат инженера по физической подготовке. Своими силами восстановили центр. Теперь у нас есть спортзал, бассейн, спа-капсула, солярий. Работники предприятия могут посещать центр абсолютно бесплатно. И не только они.

В 2019 году центр посетили в рамках мероприятий физкультурно-спортивного клуба около 120 человек с других железнодорожных предприятий. В дальнейшем мы планируем построить здесь многофункциональный спортивный центр. И сделать его доступным для посещения работниками предприятий всего Самарского узла. Сейчас в связи с пандемией работа эта временно приостановлена. Хотя данный проект у нас, что называется, взят на карандаш.

– *Эксплуатационное локомотивное депо Самара – старейшее предприятие с богатой историей и традициями. Главным его капиталом являются люди?*

– С этим не поспоришь. Кадры – наше всё. А машинисты – это, как принято говорить, – белая кость отрасли. И мы гордимся своими сотрудниками. В настоящее время численность коллектива депо составляет 551 человек. На предприятии работают два почётных железнодорожника. Это Евгений Ежов и Константин Савочкин. Среди машинистов – пять награждённых знаком «За безаварийный пробег на локомотиве 1 000 000 км»: Андрей Тюлькин, Дмитрий Мокшанкин, Юрий Писканов, Александр Чеволдаев, Александр Безручкин.

В депо много железнодорожных династий. А ещё наше депо считают кузницей кадров. Многие из руководителей, в том числе руководители региона, дирекции тяги, ранее трудились у нас. И мы этим, несомненно, гордимся.

– *4 октября предприятие отмечает свой 145-летний юбилей. Какие мероприятия запланированы к этой дате?*

– В этом юбилейном году большое внимание уделим реконструкции некоторых объектов на территории депо. Прежде всего, планируем привести в порядок памятники: паровоз,

стелу предприятия, памятник Кржижановскому, памятник воинам, погибшим в Великую Отечественную войну. Историю мы чтим, равно как и чтим работников депо, которые отработали здесь много лет. Поэтому в ближайшее время установим на предприятии Доску почёта. Пригласим и поблагодарим за труд лучших работников. Причём данное мероприятие мы готовим, взаимодействуя со всеми предприятиями, находящимися на исторической территории депо: с сервисным депо и ремонтным участком ТРПУ.

[к оглавлению](#)

## II. ДЕПО, СТАВШЕЕ СУДЬБОЙ

### **ВЗГЛЯД ПРОФЕССИОНАЛОВ**

Источник: Куйбышевский железнодорожник

Выпуск: 25

Дата публикации: 2020

Автор публикации: Светлана Мяченкова

#### **Локомотивная бригада предотвратила аварийную ситуацию.**

Работники эксплуатационного локомотивного депо Самара – машинист Алексей Калабин и помощник машиниста Сергей Гаев – спасли свой тепловоз от неминуемой беды, обнаружив трещину на бандаже колёсной пары. Трудновыявляемый дефект потенциально угрожал безопасности движения и мог привести к негативным последствиям.



Произошло это 3 декабря 2019 года, когда тепловоз ЧМЭ3Т № 7434 был задействован в хозяйственных работах в Северном парке станции Самара. «Очередная рабочая смена, которая не предвещала никаких неожиданностей, –

вспоминает события того дня Алексей Калабин. – Предыдущей бригадой, работавшей на этом тепловозе до нас, замечаний по экипажной части выявлено не было. Да и мы приёмке не обнаружили неисправности. В 13.05 перед маневровыми работами начали штатный осмотр локомотива, который в течение смены проводится несколько раз. Я находился в кабине, контролируя работу приборов, наличие топлива, масла, песка и прочих необходимых компонентов, а помощник отправился осматривать тепловоз снаружи. Через некоторое время Сергей попросил меня подойти к нему и указал на трещину в бандаже четвёртой колёсной пары с левой стороны. Она была довольно-таки внушительных размеров. Признаться, за 25 лет поездной работы о таких дефектах я только слышал, а в реальности столкнулся впервые».

Надо сказать, что даже для опытного специалиста выявить такую трещину – дело непростое.

А Сергей к тому времени проработал в депо чуть больше года. «Я всегда тщательно осматриваю все детали, – говорит помощник машиниста. – Но заметить дефект помогло ещё и то, что колесо было развёрнуто так, что трещина оказалась в поле моего зрения. Сначала подумал, что показалось. Наклонился ниже и понял, что не ошибся».

Такая неисправность могла в любой момент повлечь за собой большую беду. Если бы колесо разрушилось в процессе эксплуатации тепловоза, сход был бы неизбежен.

Следуя должностной инструкции, машинист сразу же связался не только с дежурным по парку, но и с руководством своего предприятия. На место тут же прибыли начальник эксплуатационного локомотивного депо Самара Александр Стифоров и начальник сервисного локомотивного депо Самара Ярослав Ивахненко. Чтобы избежать вероятности негативного влияния на обслуживаемом бригадой участке, было принято решение о перестановке тепловоза в депо.

«Мы двигались с минимальной скоростью – 3–5 км/ч, – рассказывает машинист. – Мастер колёсного цеха вёл визуальный осмотр на всём пути следования. Мы находились совсем недалеко от депо, «эвакуация» заняла не так уж много времени, но все мы испытывали колоссальное напряжение».

Заместитель начальника эксплуатационного депо Самара по кадрам и социальным вопросам Юрий Белов, узнав об этой ситуации, предложил выступить с ходатайством о поощрении локомотивной бригады за чёткие и грамотные действия перед руководством Куйбышевской дирекции тяги.

Сами рассказчики большого значения своему поступку не придают. Говорят, что просто выполняли работу, а бдительность и внимательность при любых обстоятельствах считают золотым правилом для любой локомотивной бригады.

Алексей Калабин трудится на магистрали уже 26 лет, хотя в профессию пришёл в общем-то случайно. Не прошёл по конкурсу в институт и за компанию с другом поступил в железнодорожное училище. В итоге товарищ довольно-таки быстро разочаровался в выбранном пути, а Калабину эта работа пришла по душе.

У машиниста первого класса богатый опыт вождения как грузовых, так и пассажирских составов.

«В каждом виде движения есть свои плюсы, – убеждён он. – В молодости меня привлекала романтика дальних поездок, особенно нравились рейсы на Уфу. Там сложный профиль пути, поэтому скорости умеренные и есть возможность наблюдать за красотой природы. Другое дело – дорога на Рузаевку, там более скоростное движение и картины за окном мелькают очень быстро. Поскольку живу я в Бузенчуке, график работы всегда доставлял определённые неудобства. С возрастом это стало ощущаться острее, поэтому

два года назад перешёл в хозяйственное движение. Привлекает то, что здесь более упорядоченный режим работы, а маршруты менее продолжительные. Работаю в тесной связке с пустейцами, вместе с ними выезжаю на «окна». И это не менее интересно, ведь нужно оперативно принимать решения. Во время работы могут возникнуть различные ситуации, главное – не растеряться, сохранять выдержку, выполнять необходимые действия. Помогают знания и опыт».

Сергею Гаеву тоже по душе работа в хозяйственном движении. Железнодорожником он стал по примеру своего родственника Константина Носкова, который прошёл путь от помощника машиниста до начальника локомотивного депо. После окончания профильного техникума и службы в армии Сергей с 2018 года начал работать на Куйбышевской железной дороге.

«С теплотой вспоминаю своего наставника, машиниста Сергея Михайловича Хаванова. Это профессионал высокого класса, практик с большим стажем, который научил меня многим тонкостям дела и личным примером показывал, каким должен быть настоящий локомотивщик, – говорит собеседник. – Он приучил меня быть ответственным, взвешивать каждое слово и внимательно относиться ко всем своим действиям».

Недавно Гаев стал на один шаг ближе к своей мечте – встать за правое крыло локомотива, пройдя дополнительное обучение и получив права на управление тепловозом. А в ближайших планах у него – поступление в Самарский государственный университет путей сообщения.

[к оглавлению](#)

## ГОРДОСТЬ ОТЕЧЕСТВА И МАГИСТРАЛИ

Источник: Куйбышевский железнодорожник

Выпуск: 19

Дата публикации: 2019

Автор публикации: Лана Новицкая

### Работу машиниста оценили на самом высоком уровне.

26 марта в ОАО «РЖД» состоялась торжественная церемония вручения государственных наград. От имени и по поручению президента страны 69 железнодорожников были отмечены за большой вклад в подготовку и проведение Чемпионата мира по футболу FIFA–2018. Среди них – машинист эксплуатационного локомотивного депо Самара Сергей Горбунов. Его заслуги отмечены медалью ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени.



В профессии наш герой добился весомых результатов. За спиной машиниста почти 30 лет работы за правым крылом локомотива, сотни тысяч километров и ни одной аварии. Решение связать свою жизнь с магистралью он принял ещё в юности. Родители противиться такому выбору не стали, поскольку считали, что работать на стальной магистрали престижно.

После окончания школы Сергей поступил в Алма-Атинский железнодорожный техникум. А карьера его началась после службы в армии с должности помощника машиниста локомотивного депо Сары-Шаган Алма-Атинской железной дороги.

В 1987 году семья перебралась из Казахстана в Россию, выбрав местом жительства город Куйбышев (ныне – Самара). Поначалу Сергей работал помощником машиниста в локомотивном депо им. Кржижановского, но уже через год окончил курсы машинистов в Кинельской дорожно-технической школе и с тех пор водит пассажирские поезда на участках от станции Рузаевка до станции Абдулино.

«За время работы Сергей Геннадьевич проявил себя грамотным и дисциплинированным работником. Ему присвоен первый класс квалификации – высшая оценка мастерства работы в локомотивном хозяйстве, – говорит заместитель начальника эксплуатационного локомотивного депо Самара по кадрам и социальным вопросам Евгений Сычев. – Он неуклонно выполняет график движения поездов, всегда прибывает на станцию в установленное время, обеспечивает безопасность и комфорт пассажирам поезда».

Как один из самых опытных специалистов, Горбунов участвует в проведении комиссионных осмотров локомотивов. Своим деловым советом и практической помощью он участвует в поддержании локомотивного парка в высокой степени готовности. А от зоркого глаза общественного инспектора по безопасности не ускользнет ни одно нарушение. Сергей вносит весомые замечания не только по состоянию локомотива, но и по вопросам содержания путевого хозяйства, контактной сети, организации движения в целом. Всё это он отражает в книге замечаний машинистов. Так, за 2016 год им было сделано 77 замечаний, за 2017 – 93 замечания, за 2018 – 74 замечания. Все они были приняты к немедленному исполнению, чем предотвратили возможные тяжёлые последствия.

Безупречное отношение к работе, высокое профессиональное мастерство помогают опытному машинисту экономить электрическую энергию на тягу поездов. Только за последние три года им сэкономлено свыше 15000 кВт/час.

За высокие достижения в выполнении производственных заданий, обеспечение безопасности движения поездов Сергей был награждён Почётным знаком Трудовой Славы Самарской области и знаком «За безупречный труд на железнодорожном транспорте 30 лет».

Он охотно передаёт свой опыт и мастерство молодым коллегам, выступая в роли наставника. Подготовил к самостоятельной работе пять машинистов электровоза, которые по настоящее время уверенно работают без замечаний.

В период проведения Чемпионата мира по футболу он без нарушений безопасности движения, строго согласно графику провёл шесть пассажирских составов с болельщиками на участке Самара – Рузаевка – Самара.

Этот участок пути для него словно открыта книга – ему известен каждый поворот, все кривые, спуски и подъёмы. «Чувствовал я себя уверенно, но при этом ощущал и дополнительную моральную ответственность, – признаётся машинист. – Хотелось, чтобы у наших гостей остались приятные впечатления от поездки по российским железным дорогам. К сожалению, пообщаться с иностранными болельщиками и узнать их мнение о путешествии на наших поездах не удалось».

Смузаясь, Сергей признаётся, что столь высокая оценка, как медаль ордена «За заслуги перед Отечеством» была для него неожиданной, а получить её из рук помощника президента Игоря Левитина – это большая честь. Говорит, что награда станет для него мотивацией к новым трудовым достижениям.

Сергея ценят в депо за внимательность, пунктуальность, ответственность, желание изучать новые технологии и овладевать современными приёмами работы. За годы службы Горбунов сменил три поколения локомотивов. Начинал на ЧС2, потом были ЧС2К, а последние лет пять – управляет ЭП2К.

«Техника становится совершеннее, комфортнее, средства контроля – более высокоточными, поэтому от машиниста требуется постоянное повышение квалификации, чтобы работать без ошибок, – поясняет Сергей. – Так что нас можно назвать вечными студентами».

Отправляясь в отпуск, в качестве средства передвижения он выбирает исключительно поезда. Когда едет по привычному маршруту, то даже не глядя в окно, по еле заметным движениям определяет, где находится состав, когда будут поворот, спуск или подъём.

«Отключиться не могу, как ни стараюсь», – улыбается Сергей.

И только поездки на дачу помогают ему расслабиться. «На природе отдыхаю душой, – говорит машинист. – Такие «вылазки» помогают сохранять душевное равновесие и быть более сконцентрированным на работе».

[к оглавлению](#)

## ГРАНИ МАСТЕРСТВА

Источник: Куйбышевский железнодорожник

Выпуск: 34

Дата публикации: 2024

Автор публикации: Владислав Жирнов

**Машинисту электровоза эксплуатационного локомотивного депо Самара Куйбышевской дирекции тяги Виктору Водолазову присвоено звание «Лучший наставник Дирекции тяги».**



Свой путь в профессию Виктор Владимирович начал в 1991 году с должности помощника машиниста. Сегодня он уже опытный наставник для молодых локомотивщиков.

«Когда инструктор закрепляет за тобой помощника, ты ещё не знаешь, каков уровень его подготовки. Конечно, к нам не приходят ребята, которых надо учить всему с нуля. Но всё же теория от практики порой сильно отличается. Хочу заметить, что в последнее время всё чаще приходят знающие парни, желающие постигать азы профессии и строить карьеру именно в локомотивном комплексе. Это, несомненно, радует и вселяет уверенность в завтрашнем дне», – рассказывает Виктор Владимирович.

Методика обучения наставника Водолазова держится на четырёх китах: чётком знании и соблюдении правил технической эксплуатации, инструкций по движению, сигнализации и тормозам. Все эти документы, не устаёт напоминать молодым ребятам опытный наставник, написаны в буквальном смысле кровью. Новые электровозы, обновлённые технические характеристики, конечно, корректируют отдельные параграфы инструкций, но основные положения остаются неизменными.

Действенность такой методики оценил и нынешний ведущий инженер Куйбышевской дирекции тяги Вячеслав Кокаев. «Будучи помощником машиниста, я проходил стажировку у Виктора Владимировича. Именно он привил мне любовь к железной дороге, раскрыл секреты мастерства. В том, что я состоялся на магистрали как специалист, немалая роль моего наставника», – делится Вячеслав Сергеевич.

Отдельная тема – правила действия в нештатных ситуациях. ЧП сложно спрогнозировать, но можно построить обучение на детальном разборе чужих ошибок. К слову, за более чем 30-летнюю службу с Водолазовым не случилось ни одной нештатной ситуации. Всё дело в неукоснительном контроле, бдительности и уверенном владении техникой.

Сейчас Водолазов трудится на новом электровозе ЭП2К. Водит составы на маршрутах Самара – Рузаевка и Самара – Сызрань. По мнению Виктора Владимировича, это не просто машина, а настоящий удобный и комфортный рабочий кабинет, оборудованный микропроцессорной системой управления и оснащённый современными системами безопасности.

«Обучать новобранцев работать на такой технике – двойное удовольствие», – делится наш герой.

[к оглавлению](#)

### ЗАЛОГ УСПЕХА – РАБОТА НА СОВЕСТЬ

Источник: Куйбышевский железнодорожник

Выпуск: 36

Дата публикации: 2022

Автор публикации: Лана Новицкая

#### Электромеханик Михаил Тихонов получил заслуженную награду.

Электромеханик по средствам автоматики и приборам технологического оборудования производственного участка Самара-Пассажирская Куйбышевской дирекции по ремонту тягового подвижного состава Михаил Тихонов удостоен высшей отраслевой награды – знака «Почётный железнодорожник ОАО «РЖД».



В обслуживании и ремонте устройств и приборов безопасности Михаил Юрьевич – настоящий ас. Обеспечивать бесперебойную работу сложного оборудования ему помогают опыт и немалый багаж знаний, накопленные за 35-летнюю деятельность на магистрали.

В юности он хотел стать машинистом. «Манила романтика дороги, – улыбается собеседник. – Мечтал, что буду колесить по всей стране. Я тогда даже не знал, что в пути локомотивные бригады меняются, представления о профессии были самые поверхностные. Но, надо сказать, что ни во время обучения в Куйбышевском техникуме железнодорожного транспорта, ни позже, когда начал работать помощником машиниста в локомотивном депо Куйбышев, в своём выборе я не разочаровался».

Дорсти до машиниста ему так и не удалось – из-за проблем со здоровьем пришлось переквалифицироваться в слесари по ремонту подвижного состава. Осваивать новую профессию ему помогал один из лучших в то время специалистов депо Михаил Цуканов. «Он приучал меня не просто выполнять поставленные задачи, но и самостоятельно искать пути решения проблем, анализировать буквально каждое своё действие, – говорит Михаил

Юрьевич. – Наверное, во многом благодаря его примеру я стараюсь быть предельно внимательным и сосредоточенным – без этого в нашем деле никак. Все устройства в локомотиве должны работать стablyно, поскольку это непосредственно касается безопасности движения».

Высокая самоорганизация, техническая грамотность и профессионализм позволяют Михаилу Юрьевичу безупречно выполнять возложенные на него обязанности, не допуская брака и – как следствие – сбоев в работе локомотивных устройств безопасности. В том, что целевые показатели по безопасности движения производственным участком Самара-Пассажирская выполняются в полном объёме и в течение трёх последних лет по виновности подразделения не было допущено случаев отказов технических средств и экстренного торможения, сбоев АЛС (автоматической локомотивной сигнализации), несомненно, есть и его личная заслуга.

Находит время Тихонов и для рационализаторской деятельности. В его активе немало предложений по повышению надёжности устройств безопасности и сокращению сбоев в их работе. Кроме этого, он участвует в разработке карт технологического процесса, одним из первых в своём подразделении осваивает новую технику.

[к оглавлению](#)

### ИНСТРУКТОР ПО ЖИЗНИ

Источник: Гудок

Выпуск: 133

Дата публикации: 2024

Автор публикации: Владислав Жирнов

**За добросовестный труд на железнодорожном транспорте, большой вклад в обеспечение его устойчивой работы машинисту-инструктору локомотивных бригад эксплуатационного локомотивного депо Самара Куйбышевской дирекции тяги Денису Зелькину присвоено звание «Лучший наставник Дирекции тяги».**



Награду Денису Зелькину (на фото справа) 2 сентября вручил заместитель генерального директора ОАО «РЖД» – начальник Дирекции тяги Дмитрий Пегов во время рабочего визита на Куйбышевскую магистраль.

На железную дорогу Денис Зелькин пришёл по примеру матери, которая более 30 лет проработала нарядчиком локомотивных бригад в депо Имени Г.М. Кржижановского – так в советское время называлось предприятие. В детстве Денис часто бывал на работе у мамы, наблюдал за машинистами, интересовался деталями профессии. После школы парень получил специальность слесаря подвижного состава в ПТУ-28 и устроился в депо Самара. Через полгода перевёлся на должность помощника машиниста электровоза, но успел проработать всего несколько месяцев – призвали в армию. После службы вернулся в депо. «Сейчас помощник машиниста уже через год может претендовать на повышение. Я же проработал пять лет, – вспоминает Денис Зелькин. – В то время машинисты неохотно отпускали от себя помощников, старались подольше сохранить сплочённую бригаду. Мой машинист Ланышев шутил: я тебя научил профессии, так что теперь будешь со мной ездить до тех пор, пока на пенсию не уйду».

Окончив Самарский госуниверситет путей сообщения, Денис Зелькин в 2005-м стал машинистом и каждый год повышал квалификацию. Вскоре ему предложили заменить машиниста-инструктора на время отпуска. Зелькин настолько хорошо вжился в роль, что в 2010-м сам занял эту должность.

«За год инструктор наставляет на путь не менее пяти подопечных. Стараюсь развивать в молодых коллегах осознание ценности профессии, коллектива, побольше с ними общаться, выяснить основные устремления каждого», – делится железнодорожник.

За 14 лет Денис Зелькин подготовил к работе 77 машинистов и машинистов-инструкторов.

Помимо наставнической деятельности он проявил себя и как рационализатор. Так, железнодорожник предложил идею, суть которой в том, что электровоз, спускающийся вниз, подаёт электроэнергию в контактную сеть, а электровоз, идущий ему навстречу, запитывается этой же энергией. Вместе с супругой Денис Зелькин воспитывает сына Демида, который в этом году пошёл в первый класс. Младшему Зелькину отец старается привить силу воли, чувство ответственности, умение принимать самостоятельные решения. Именно эти качества, убеждён машинист-инструктор, помогают каждому человеку состояться в жизни.

[к оглавлению](#)

### КОГДА ПРОФЕССИЯ – ПО ДУШЕ

Источник: Гудок (Куйбышевский железнодорожник)

Выпуск: 132

Дата публикации: 2022

Автор публикации: Лана Новицкая

**На Дне безопасности в эксплуатационном локомотивном депо Самара, который прошёл 20 июля, по сложившейся на предприятии традиции коллектив тепло поздравил с 55-летием машиниста электровоза 1-го класса Андрея Погодина.**



«Безусловно, было приятно услышать поздравления и добрые пожелания в свой адрес не только от коллег, но и от первого заместителя начальника дороги Олега Геннадьевича Федюкова, получить Благодарственное письмо от начальника депо Алексея Владимировича Зотова и председателя ППО Василия Васильевича Монца, – говорит машинист. – Для меня это большая честь, я был тронут до глубины души».

В его трудовой книжке только одна запись о приёме на работу, в депо он трудится с 1986 года. А профессию выбрал для себя ещё в детстве.

«Мой дед Пётр Афанасьевич рисовал для меня поезда, – рассказывает Андрей Владимирович. – Он был далёк от железной дороги, работал столяром, но составы и локомотивы на его рисунках были очень реалистичными. И я, хотя до 18 лет ни разу и на поезде-то не ездил, решил, что обязательно стану машинистом. Мечте своей не изменил и до сих пор влюблён в свою работу, считаю её самой лучшей».

Искусство вождения поездов он перенимал у опытного наставника Александра Николаевича Кулагина. Строго-настрого запомнил заповеди начальника депо Константина Михайловича Носкова, считавшего, что машинист не имеет права прийти на работу в нетрезвом состоянии и проехать на запрещающий сигнал светофора. Свой первый самостоятельный рейс Погодин помнит до сих пор: ему предстояло провести грузовой состав из Нижнеклебного парка станции Самара до станции Жигулёвское Море. Признаётся, что волновался, а в голове звучала услышанная накануне фраза журналистки Светланы Сорокиной о том, что обстоятельства могут быть сильнее человека, но поезда ни в коем случае не должны терпеть крушения. Он всегда точно следует инструкциям и предписаниям, строго соблюдает правила движения и сигналы светофоров. «А по-другому в нашей профессии и нельзя, – говорит он. – Ведь мы несём ответственность за безопасность движения, за жизнь и здоровье пассажиров, сохранность грузов».

Без отрыва от производства Андрей Владимирович окончил железнодорожный техникум и СамГУПС. И сейчас продолжает совершенствовать своё мастерство.

«А ещё он великий романтик, – вступает в разговор сестра машиниста Светлана Владимировна. – Всегда восхищается красотой увиденных в пути рассветов и закатов, делится сделанными им фото и увлечённо рассказывает о своих поездках». Помимо

увлечения фотографией, любит путешествовать. В 2019 году вместе с семьёй на автомобиле проехал всю Европу. Кроме того, он заядлый футбольный болельщик, прирождённый садовод-огородник и заботливый пapa двоих детей – 20-летней Арины и 14-летнего Захара. Кстати, сын задумывается о том, чтобы в будущем пойти по стопам отца и стать железнодорожником.

[к оглавлению](#)

### **КРАЕВЕД, ИСТОРИК, АКТИВИСТ**

Источник: Куйбышевский железнодорожник

Выпуск: 19

Дата публикации: 2018

Автор публикации: Андрей Введенский

**Любовь Иноземцева отметила десятилетие трудовой деятельности в эксплуатационном локомотивном депо Самара. На железнодорожном транспорте свою карьеру она начала с должности кладовщика. Сегодня она – специалист первичной профсоюзной организации ставшего родным за эти годы депо. Яркий человек с активной жизненной позицией, которая несмотря на большую загруженность, ухитряется находить время и на двух детей, и на любимое хобби – краеведение.**



«Я с детства ощущала себя гуманитарием, но видимо гены взяли своё, и, окончив Самарскую академию культуры и искусств, я прислушалась к маминому совету – на тот момент дефектоскописту колёсного цеха депо, и пришла работать на предприятие, где помимо матери, Ольги Шашовой, трудился машинистом мой дядя – Николай Сосновских, отдавший любимому делу свыше 20 лет».

Профессию кладовщика Люба освоила быстро, и уже совсем скоро девушку пригласили на должность секретаря начальника депо. А через несколько лет Иноземцеву, которая помимо секретарских обязанностей ещё и выполняла функции профгруппы административно-хозяйственной группы, заприметил председатель первичной профсоюзной организации Василий Монец. Он и предложил инициативной и активной девушке перейти к нему в подчинение. С тех пор Любовь Иноземцева – правая рука руководителя «первички». Как говорит сам Василий Васильевич, фактически его заместитель.

Именно она занимается всеми вопросами, связанными с оздоровлением и страхованием жизни и здоровья машинистов, распределением путёвок на санаторно-курортное лечение и вообще всем, что связано с отдыхом работников депо. Многие из которых как туристы, при поддержке профкома предприятия, побывали в Абхазии и Крыму, Феодосии и Сочи, Кургане и Усть-Катаве. А вот машинист Александр Маркин, награждённый за успехи в плавании на уровне правительства Самарской области, был поощрён профсоюзной путёвкой на озеро Байкал.

«Мне нравится доставлять радость моим коллегам, когда удаётся отправить их в отпуск по профсоюзной путёвке по Золотому кольцу России или на Черноморское побережье, – отмечает наша героиня. – И при этом добавляет: вы удивитесь, но сейчас сложно уговорить людей на отдых даже по путёвке. Кто-то планирует посвятить отпуск домашним делам, у кого-то график не совпадает с отпуском второй половины, а иной раз у человека возникают личные обстоятельства. За 5 месяцев этого года профкуму депо пришлось отказаться от 9 путёвок».

Впрочем, как оптимист по натуре, Любовь убеждена, подобные явления – факт временный.

Вообще, надо заметить, что наша собеседница очень позитивный человек. На такое отношение к жизни её вдохновляют дочери – младшенькая Даша, которая пока ещё ходит в детский сад, и старшая Кристина.

Четырнадцатилетняя дочь Любови – юная певица. Она участвует в музыкальном коллективе школы №19 «Дубравушка», который обьездил с гастролями всю область, и даже выезжал на концерты в Екатеринбург и Москву. Любовь, уже как родительница с активной жизненной позицией, имеет от «Дубравушки» Благодарственное письмо, поскольку помогает юным музыкантам с заказом билетов и бронированием гостиниц в городах, куда ансамбль выезжает на гастроли.

А ещё настоящая страсть Иноземцевой – изучение малоизвестных страниц истории родного края. С особой гордостью Люба рассказывает о своём исследовании, связанном с разгадкой тайны часовни штабс-капитана Алексея Люпова, которая расположена в «Южных Жигулях» – горах национального парка «Самарская Лука».

«О часовне мне рассказали знакомые студенты Самарского госуниверситета. Она и православный крест действительно возвышаются почти прямо над Волгой и вроде бы имеют необычную историю своего происхождения, – повествует Любовь. – Я, будучи в отпуске, специально поехала туда и стала наводить справки. Исходные данные на часовне и на кресте не сохранились. Но опять же через друзей я не поленилась обратиться в Богородичный Казанский мужской монастырь, расположенный в тех местах, и получила ответы на свои вопросы».

Девушке сообщили, что под крестом захоронен уроженец Ставрополя-на-Волге, городке, который был затоплен в середине XX века при сооружении Жигулёвской ГЭС, полный Георгиевский кавалер, а также кавалер орденов Франции и Германии штабс-капитан Алексей Николаевич Люпов. Человек очень необычной судьбы. Герой Порт-

Артура, в котором он проектировал фортификационные сооружения, инженер, строитель и изобретатель, запатентовавший 15 изобретений в самых разных сферах.

В 1906 году штабс-капитан, побывавший в японском плену, вернулся в Ставрополь-на-Волге. Купил десятину земли близ «Самарской Луки» и начал возводить там сахарный завод, но был зверски убит в 1911 году местными крестьянами на пристани: те посчитали, что у барина, жившего во флигеле прямо около стройки, при себе находится крупная сумма денег. Она предназначалась уже на возведение стекольного предприятия, о чём было известно среди местных, а кроме того, разбойники охотились за счастливым талисманом, якобы привезённым Люповым из Японии. Он приносил ему удачу и богатство. Талисман и деньги супостаты при офицере не обнаружили. Разбойников вскоре поймали, свою жизнь они закончили на каторге.

А штабс-капитана Люпова похоронили близ его поместья. Хоронил офицера его брат – Сергей Люпов, тоже кадровый военный, впоследствии офицер армии Колчака, репрессированный НКВД в 1945 году. Он и построил таинственную часовню, а на горе поставил крест. Часовня в наши дни признана памятником архитектуры.

Разгадка подобных тайн радует девушку. И даёт силы для продуктивной работы. Равно как и детальное изучение исторической литературы или просмотр краеведческих программ по местному телевидению, где Люба черпает новые знания.

[к оглавлению](#)

## МАШИНИСТ УЧИТСЯ ВСЕГДА

Источник: Куйбышевский железнодорожник

Выпуск: 10

Дата публикации: 2024

Автор публикации: Светлана Мяченкова

**Исполняющий обязанности машиниста-инструктора эксплуатационного локомотивного депо Самара Сергей Чапайкин уверен: чтобы стать профессионалом, мало иметь желание, способности и даже высшее образование – в избранной специальности необходимо пройти все ступени профессионального роста.**

Он с детства мечтал, что станет машинистом. «Моя мама, Маргарита Анатольевна, работала дежурным по станции Чапаевск, – рассказывает Сергей. – Бывая у неё на работе, я мог часами наблюдать за движением поездов. Смотрел на проходящие составы и воображал, что когда-нибудь сяду за пульт управления локомотивом и повезу людей в дальние края. Тогда я плохо представлял, что труд машиниста – не только романтика, красивые пейзажи за окном, но и колоссальная ответственность за пассажиров и грузы, за вверенную технику».

Отправной точкой профессионального роста для него стал Самарский техникум железнодорожного транспорта, куда Сергей поступил в 2001 году по целевому направлению.



Специальности давались ему легко, он с интересом изучал схемы и оборудование локомотивов. Производственная практика показала, что выбор профессии был правильным, и парень решил совмещать учёбу с работой помощником машиниста. Осваивать подвижной состав молодому человеку помогали опытные машинисты локомотивного депо Самара Асхат Кутлиахметов и Владимир Тимофеев. Под их руководством работалось максимально надёжно и комфортно. Они многому научили, многое рассказали и объяснили то, о чём никогда не напишут ни в одной инструкции или учебнике. С первых дней приучали не бояться брать ответственность на себя, по-отечески опекали напарника, обсуждали с ним не только производственные темы, но и житейские ситуации.

Получив распределение в депо после окончания учёбы в техникуме, Сергей стал совмещать профессиональную деятельность с обучением в СамГУПС. Набирался опыта, продолжал совершенствоваться, пополняя запас теоретических знаний и практических навыков. Трудолюбие и настойчивость окупились сторицей: в 2011 году он получил права на управление электровозом и начал самостоятельно водить поезда.

Свой первый рейс с поездом Орск – Москва, который предстояло провести по длинному плечу Самара – Пенза, он до сих пор, хотя и прошло больше 10 лет, помнит в мельчайших подробностях. «Это очень ответственный момент – переход от обучения к реальному управлению составом, выход на новый уровень, – делится собеседник. – Было волнительно. Запомнилось чувство борьбы с самим собой, со страхом. И ощущение груза ответственности за людей, которые заполнили вагоны. По окончании рейса испытал гордость и радость – у меня всё получилось».

Не менее волнительным было и посвящение в машинисты с принятием присяги. «Это одна из лучших традиций нашего депо, – говорит Сергей. – Когда произносишь клятву на верность профессии, то наиболее остро ощущаешь ответственность за результаты своей работы перед товарищами, коллективом, самим собой. Помимо напутствий руководства и ветеранов, я тогда вместе с другими новоиспечёнными машинистами получил памятные подарки. Среди них были и именные часы от профсоюзной организации. Я их до сих пор

храню как память о важном в своей профессиональной деятельности событии». Целеустремлённость и любовь к выбранному делу помогли Сергею довольно-таки быстро добрасти до самого высокого, первого, класса квалификации машиниста.

За годы работы Чапайкин успел поработать практически на всех направлениях – Пенза, Рузаевка, Оренбург, Уфа... Каждый маршрут изучен им до мельчайших подробностей. По пейзажу за окном он может легко определить, где именно находится. При этом убеждён, что к каждой поездке нужно тщательно готовиться, потому что двух одинаковых рейсов не бывает, ведь поездная обстановка всегда разная. Да и поезда – словно живые организмы, у каждого свой характер. Машинист должен уметь слышать состав, оценивать его состояние, поведение. Работа требует предельной концентрации, ведь локомотивная бригада отвечает за сотни жизней пассажиров, от неё зависит ход поезда, плавность движения, безопасность. Малейшая ошибка может дорого стоить.

Залогом успешной работы локомотивной бригады Сергей считает получение новых знаний по специальности вкупе с ответственностью и предельной концентрацией внимания. «Мы изучаем столько правил и инструкций, что если собрать их вместе, то по объёму они наверняка превзойдут многие полные собрания сочинений самых выдающихся писателей, – продолжает он. – Учимся на чужих ошибках, чтобы не делать своих. Даже когда в нерабочее время собираемся с друзьями-коллегами, наши разговоры постепенно превращаются в технические занятия, где мы обсуждаем нестандартные ситуации, которые происходили с нами в пути, правильность своих действий».

Впрочем, нештатные ситуации – это, скорее, исключение из правил. Положительных моментов в работе машиниста намного больше. Да и романтики хватает. В пути Сергей постоянно встречает рассветы и провожает закаты, наслаждается красотами природы, получая новые впечатления.

Руководство депо характеризует Сергея Чапайкина как трудолюбивого, исполнительного и технически грамотного работника, который в совершенстве владеет техникой вождения электровозов. Он всегда строго выполняет график движения поездов, не допускает отказов технических средств по вине локомотивной бригады. Подтверждением его высокого мастерства стала и Благодарность генерального директора – председателя правления ОАО «РЖД», которой он был отмечен осенью 2023 года.

Дисциплинированный и собранный на работе, дома Сергей – внимательный и любящий муж, заботливый отец. Супруга Маргарита и сын Матвей гордятся его успехами. Они знают, как главе семьи нравится то, чем он занимается. Во всём поддерживают и всегда с нетерпением ждут его возвращения домой.

[к оглавлению](#)

### НА ПЕРЕВАЛАХ КУНДУЗА

Источник: Куйбышевский железнодорожник

Выпуск: 6

Дата публикации: 2018

Автор публикации: Андрей Введенский

**15 февраля исполнилось 29 лет со дня вывода советских войск из Афганистана. Среди тех, кто отдал свой интернациональный долг, немало железнодорожников. Машинист 1-го класса эксплуатационного локомотивного депо Самара, кавалер ордена Красной Звезды Александр Безручкин – один из них.**



С ветераном афганской войны мы встретились ранним утром в его родном локомотивном депо. Александр Юрьевич только что вернулся из Рузаевки. Однако усталость машиниста как рукой сняло, едва он углубился в воспоминания тех далёких лет.

«Для меня 15 февраля – особый день, потому что все мы, воины-афганцы помним, что эта война длиной в 10 лет унесла жизни 10 тыс. советских солдат. И все мы помним Саланг, Кандагар, Джелалабад», – рассказывает Александр Безручкин, который отправился служить в Афган добровольно. И дело здесь не только в патриотизме, скорее – в наследственности. Дед Александра, Василий Иванович, танкистом прошёл всю Великую Отечественную, был ранен, закончил войну в Праге. Отец, Юрий Васильевич – военный лётчик. Вполне логично, что юноша, воспитанный такими людьми, призвавшись в армию и получив военную специальность «начальник радиостанции», не стал отсиживаться в глубоком тылу. И по зову сердца на 8 месяцев отправился в длительную командировку сначала в Кабул, а затем в Кундуз – северо-восточную провинцию Афганистана.

«Я попал в 252-й отдельный батальон связи 201-й Гатчинской мотострелковой дивизии. Было это в марте 1988 года, а уже в мае начался поэтапный вывод советских войск. По этой причине мы называли свою афганскую службу счастливым временем. Во-первых, потому что избежали «кровавого замеса» начала афганской кампании. Во-вторых,

чувствовали, что наша многолетняя миссия не была провалена, и возвращались наши солдаты в Союз с честью», – вспоминает наш герой.

Несмотря на сравнительно спокойные условия службы, им, призывникам образца 1988 года, довелось нюхнуть пороху. Тогда большинство выводимых воинских частей направлялось в Таджикистан. В задачу батальона, где служил Александр, входило прикрытие возвращавшихся домой ребят. Глобальных боевых действий уже не велось. Но держаться настороже им всё равно приходилось 24 часа в сутки, потому что моджахеды периодически устраивали засады на дорогах и совершали локальные нападения, поэтому малые стычки происходили регулярно.

Подразделение Безручкина обеспечивало связь войск с командным составом, отслеживало ситуацию на автодорогах, по которым передвигались наши части, прикрывало тылы. А ещё военные нередко сопровождали особо ценные грузы, включая секретную документацию. Это было связано с большим риском.

Моджахеды регулярно нападали на наши колонны. Или обстреливали солдат при их перемещении через стратегические объекты. К примеру, Хайратонский мост, на котором почти всегда наблюдались скопления советских подразделений. Теоретически вывод советских войск должны были прикрывать воины афганской правительственной армии, но на них рассчитывать не приходилось: регулярные афганские части были очень слабы.

Не легче обстояли дела в горах. Стычки с «духами» там случались регулярно. За участие в одной из таких сержант Безручкин и был удостоен ордена Красной Звезды. В тот день он с товарищами на служебном автомобиле в составе колонны из шести грузовиков вёз штабные бумаги, среди которых были особо секретные документы с планом-графиком и маршрутами передвижения наших войск в соседний Таджикистан. Стремительное нападение «духов» произошло на высокогорной дороге. Все автомашины, на которых передвигались военнослужащие, подверглись интенсивному автоматному обстрелу. Как поведал наш герой, тогда из наших чудом никто не погиб, хотя несколько человек всё же получили ранения.

Сложно сказать, чем бы закончилось дело: боевиков было много, но Александр, успевший расстрелять по «духам» всю обойму и получивший два ранения, ухитрился под шквальным огнём вызвать по радио подмогу. На выручку военным связистам и инженерам подоспели десантники. Они и решили исход боя.

Что касается Александра Безручкина, за исключительную доблесть и находчивость он получил от Родины заслуженную награду.

[к оглавлению](#)

## НЕСОСТОЯВШЕЕСЯ ПРОИСШЕСТВИЕ

Источник: Куйбышевский железнодорожник

Выпуск: 35

Дата публикации: 2020

Автор публикаций: Светлана Мяченкова

**Оперативные действия машиниста помогли предотвратить возможный сход вагона.**

Аварийная ситуация, с которой впервые пришлось столкнуться 8 августа машинисту цеха Жигулёвское Море эксплуатационного локомотивного депо Самара Николаю Гущину, стала экзаменом на профессионализм.



В этот день, управляя маневровым тепловозом, Николай расформировывал прибывший на станцию состав методом осаживания. Профессионально цепкий взгляд машиниста остановился на следующем по соседнему пути в сторону станции Тольятти грузовом поезде. В одном из вагонов в районе буксового узла железнодорожник заметил задымление. Реакция на подобного рода события у опытных машинистов должна быть молниеносной. Максимально оперативно проявил себя и наш герой, незамедлительно связавшись с дежурным по станции, которому доложил о случившемся.

«Угроза безопасности была налицо, – поясняет железнодорожник. – Колёсную пару в любую минуту могло заклинить, что привело бы к сходу вагонов с рельсов и созданию аварийной ситуации. По идее, должен был поступить сигнал тревоги от автоматического устройства на пути для обнаружения нагретых букс. Но, видимо, этого не произошло, раз машинист поезда спокойно продолжал движение».

Грузовой состав остановили на следующей станции. Здесь проблемный вагон осмотрели специалисты. «Благодаря грамотным действиям нашего сотрудника удалось избежать тяжёлых последствий, – комментирует ситуацию заместитель начальника эксплуатационного локомотивного депо Самара по кадрам и социальным вопросам Юрий Белов. – Поэтому было принято решение ходатайствовать перед руководством Куйбышевской дирекции тяги о поощрении машиниста».

Машинист-инструктор Михаил Липатов не скрывает гордости за своего подопечного. «Николай впервые оказался в нестандартной ситуации, – говорит он. – Но сориентировался быстро. Это лишний раз подтверждает его квалификацию. Кстати, он у нас – универсал, имеет права на управление как тепловозом, так и электровозом. Любит свою работу, относится к ней с душой. У меня никогда не возникает к нему вопросов. Он всегда грамотно использует технику, демонстрирует отличное знание конструкции локомотивов, строго соблюдает ПТЭ и инструкции, регулярно добивается экономии

топлива».

Стать машинистом наш герой решил ещё в детстве, слушая рассказы отца, Александра Николаевича, который всю жизнь проработал в грузовом движении и был удостоен высокого профессионального звания «Почётный железнодорожник». «Отец стал основателем династии, – говорит машинист. – По его стопам пошёл не только я, но и моя сестра Елена. Она работает электромехаником тяговых подстанций Жигулёвской дистанции электроснабжения».

После окончания школы Николай поступил в железнодорожный техникум. Первая же производственная практика подтвердила: выбор профессии оказался верным. «Как только приступил к обязанностям, сразу же понял: моё!» – признаётся наш герой.

Свою карьеру в локомотивном депо Николай Александрович начал с должности помощника машиниста. В 2015 году пересел за правое крыло локомотива. Успел поработать как в пассажирском, так и в грузовом движении. Когда возникла производственная необходимость, прошёл дополнительное обучение, получил права на управление тепловозом и перешёл в маневровое движение. Имея второй класс квалификации и необходимый опыт, работает «в одно лицо».

«К работе на станции допускают не всех, – поясняет машинист-инструктор Михаил Липатов. – Тут определённый опыт необходим. Машинист должен знать станцию, чувствовать многотонную машину, умело и аккуратно подавать вагоны на сортировочную горку и принимать их оттуда, быть внимательным и сверхосторожным. Рабочая смена длится 12 часов. В течение этого времени ему непрерывно приходится формировать и расформировывать грузовые составы, перемещать вагоны на сортировочную горку или к местам погрузки-выгрузки. Для выполнения этих задач требуются определённые практические навыки, собранность и сноровка, знание основ охраны труда и техники безопасности и отменное здоровье».

Николай признаётся, что труднее всего ему было привыкнуть «жить в эфире». «Мы работаем в связке с составителями поездов, регулировщиками скорости, операторами горочного поста, маневровыми диспетчерами, дежурными по станции, – говорит он. – Первые дни довольно-таки тяжело было вычленить информацию, которая касается непосредственно машиниста. Но потом научился отсекать лишнее и теперь легко выделяю адресованные мне команды».

Он немного скучает по скоростям, к которым привык в магистральном движении, но считает, что в маневровом немало своих плюсов.

«Здесь более упорядоченный график, работа всегда начинается и заканчивается в одно и то же время, нет длительных поездок, – перечисляет машинист. – А ещё, на мой взгляд, это самый сложный и одновременно интересный вид движения. Сложность в том, что внимание нельзя ослабить ни на минуту, приходится вертеть головой на 360 градусов и не терять бдительности. А интересно, потому что вместе с другими специалистами решаешь множество задач, постоянно в движении. У каждого из нас – своя ответственная роль, каждый должен выполнять свою часть работы безошибочно, иначе – потеря времени».

После напряжённой трудовой смены Николай спешит домой, к семье. С женой Натальей они воспитывают двоих детей – семилетнюю Викторию и полуторагодовалого Ивана. «Благодаря детям я всегда в тонусе, – улыбается Николай. – Вместе с дочкой мы катаемся на велосипедах, зимой ходим на каток. А с сыном по утрам делаем зарядку».

[к оглавлению](#)

### ПОМОГАЮТ ОПЫТ И ЗНАНИЯ

Источник: Гудок (Куйбышевский железнодорожник)

Выпуск: 17

Дата публикации: 2023

Автор публикации: Лана Новицкая

**В рейтинге машинистов-инструкторов Куйбышевской дирекции тяги по итогам 2022 года Олег Филатов из эксплуатационного локомотивного депо Самара занимает одно из лидирующих мест.**



Олег – представитель династии железнодорожников. Его отец, Михаил Владимирович, до выхода на пенсию работал машинистом в эксплуатационном локомотивном депо Абдулино. Трудились в отрасли и два его дяди. Решив продолжить семейную традицию, Олег после окончания школы поступил в Самарский государственный университет путей сообщения. Трудовую деятельность начал с помощников машиниста, а уже через три года пересел за правое крыло локомотива. Желание совершенствоваться в профессии у него было настолько сильным, что практически каждый год он повышал класс квалификации. Дополнительно получил права на управление тепловозом, прошёл обкатку на всех направлениях, которые обслуживает эксплуатационное локомотивное депо Самара.

В 2018 году Филатов возглавил колонну, а в 2021 году его назначили машинистом-инструктором по обучению. «Олег Михайлович обладает всеми необходимыми профессиональными знаниями, постоянно их совершенствует, – говорит заместитель начальника эксплуатационного локомотивного депо Самара по кадрам и социальным вопросам Юрий Белов. – Ему приходится быть не только техническим специалистом, но отчасти педагогом и психологом. Отзывчивый и в то же время требовательный, он умеет найти подход к людям и правильно выстроить систему обучения, умело чередуя теорию с

практикой на тренажёрах и действующих локомотивах». При обучении машинистов и их помощников Олег делает упор на неисправности в локомотивах и на то, как действовать в нестандартных ситуациях. «Поездная ситуация постоянно меняется, поэтому нужно уметь быстро её оценить и грамотно реагировать, – объясняет он. – А для этого надо быть бдительным и стрессоустойчивым».

[к оглавлению](#)

## РАЗРАБОТКИ НА БУДУЩЕЕ

Источник: Куйбышевский железнодорожник

Выпуск: 21

Дата публикации: 2024

Автор публикации: Дмитрий Попов

**Помощник машиниста тепловоза эксплуатационного локомотивного депо Самара, студент выпускного курса СамГУПС Даниил Катаев стал призёром всероссийского инженерного конкурса (ВИК).**



Всероссийский инженерный конкурс, организатором которого выступает Министерство науки и высшего образования РФ, проводится с 2014 года. ВИК – уникальная возможность для студентов и аспирантов выпускных курсов представить выпускную квалификационную работу (ВКР) или индивидуальный проект научному и профессиональному сообществу.

В этом году в финале сразились 100 студентов и аспирантов из 48 вузов 28 регионов страны. Их проекты в формате защиты ВКР в 11 номинациях оценивали первые лица высокотехнологичных корпораций, генеральные конструкторы и ведущие учёные.

По железнодорожной тематике на конкурс было собрано 155 заявок. В полуфинал отобрали 13 участников, из которых в финал прошли только восемь, в том числе и студент

выпускного курса СамГУПС специальности «Подвижной состав железных дорог», специализации «Локомотивы» Даниил Катаев.

Его дипломный проект направлен на повышение надёжности локомотивов при эксплуатации. Как рассказали на кафедре «Тяговый подвижной состав», Даниилом Катаевым разработано устройство защиты турбокомпрессора от помпажа, позволяющее снизить отказы турбокомпрессора на 80% и, как следствие, сократить количество неплановых ремонтов. Работать над этой темой Даниил начал с третьего курса под руководством к. т. н., доцента кафедры «Тяговый подвижной состав» Александра Свечникова.

На торжественной церемонии награждения призёров конкурса заместитель начальника Департамента управления персоналом ОАО «РЖД» Александр Збарский отметил победу Даниила Катаева, пожелал ему успехов в учёбе и дальнейшей работе.

[к оглавлению](#)

## РАСШИФРОВКА – ДЕЛО ТЕХНИКИ

Источник: Гудок

Выпуск: 231

Дата публикации: 2023

Автор публикации: Светлана Мяченкова

**Как бы ни совершенствовалась техника, она всё равно не способна заменить человека. В этом уверена Ирина Федорова, старший техник по расшифровке параметров движения локомотивов эксплуатационного локомотивного депо Самара Куйбышевской дирекции тяги.**



Ирина уже более 20 лет анализирует результаты поездок локомотивных бригад, оценивая безопасность их работы. Опытом она делится с коллегами.

«Специалистов такого профиля не готовят даже в профильных учебных заведениях, поэтому знания и навыки передаются от человека к человеку прямо на рабочем месте, – говорит железнодорожница. – Когда я в 2002 году устроилась в депо, в ходу были ещё бумажные носители. Скоростемерные ленты, длина которых зависела от плеча обслуживания и достигала нескольких метров, напоминали медицинскую кардиограмму с причудливыми графиками, множеством линий, цифр и наколов. Искусству читать и правильно их расшифровывать, мысленно ехать по маршруту локомотивной бригады и безошибочно определять, где и когда машинист допустил нарушение, меня обучала Людмила Горюшкина». С появлением новой техники объём работы с информацией на бумажных носителях уменьшался, зато росла доля электронных записей. В какой-то степени это облегчило задачи расшифровщиков. Однако по-прежнему многое зависит не от техники, а от специалиста – его опыта, профессионального мастерства, ответственного отношения к делу. Каждая рабочая смена команды Федоровой – вместе с ней это шесть техников по расшифровке – начинается с визита к дежурному по депо. От него расшифровщики получают сданные машинистами после рейсов файлы скоростемерных и диаграммных лент и кассеты регистрации. Суточный объём – около 100 носителей информации. Изучая нюансы рейса, техник видит все отклонения от нормы с точностью до секунды и миллиметра и выясняет их причину. «Самописцы фиксируют не только маршрут следования локомотива, но и время в пути, скорость движения, особенности торможения, продолжительность стоянки, недочёты в работе приборов. Мы точно знаем, где локомотив ускорялся, где снижал скорость, где была неграфиковая остановка, почему было применено экстренное торможение, – рассказывает Ирина Федорова. – Краткую характеристику каждого рейса, а также все замечания записываем в специальных журналах, с которыми работают и машинисты-инструкторы. Наша главная задача – подсказать, на что обратить внимание, как повысить уровень безопасности движения поездов».

Для Ирины её работа – увлекательное и интересное занятие сродни головоломке. Чтобы грамотно обработать полученную информацию и выявить причины нарушений, техник должен обладать образным мышлением, хорошей памятью, быть внимательным, сосредоточенным и ответственным. По словам старшего техника, в большинстве случаев проверка рейса не выявляет замечаний, а иногда недочётов сразу несколько. Нарушения происходят по двум причинам: из-за неисправности локомотива и ошибок локомотивных бригад. Во втором случае машиниста и помощника отправляют на дополнительные технические или практические занятия на тренажёре. «Работа техников по расшифровке нацелена в первую очередь на профилактику нарушений, – говорит главный инженер эксплуатационного локомотивного депо Самара Руслан Сайфулин. – На основании полученных данных специалисты не только отмечают недостатки, но и подсказывают локомотивным бригадам и машинистам-инструкторам, каким образом можно улучшить работу. Старший техник по расшифровке параметров движения локомотивов регулярно выступает на Днях безопасности с детальным анализом выявленных нарушений». Техники по расшифровке, как и машинисты, должны знать все нормативные документы и правила, особенности подвижного состава, парк которого регулярно обновляется. «Несмотря на автоматизацию многих процессов, результат труда зависит в первую очередь от нашего профессионализма, – говорит Ирина Федорова. – Искусственный интеллект действует по заданным алгоритмам, а человек, который непрерывно обучается и занимается самообразованием, способен проанализировать любую, в том числе нештатную, ситуацию».

[к оглавлению](#)

### ТОЧНО ПО ИНСТРУКЦИИ

Источник: Куйбышевский железнодорожник

Выпуск: 9

Дата публикации: 2021

Автор публикации: Светлана Мяченкова

**Благодаря бдительности локомотивной бригады удалось избежать возможных тяжёлых последствий, угрожающих безопасности движения поездов.**



В ночь на 20 января локомотивная бригада эксплуатационного локомотивного депо Самара в составе машиниста Сергея Ларина и помощника машиниста Алексея Кузьмина отправилась в очередной рейс с пассажирским поездом № 142. Маршрут привычный, путь изучен, как говорится, назубок.

«На 1142 км перегона Кинель – Тургеневка во время осмотра встречного грузового поезда мы выявили волочение строп, стягивающих груз на одном из вагонов, – рассказывает Алексей. – Это была прямая угроза безопасности движения поездов, которая могла повлечь за собой срыв графика движения. Вызвать по радиосвязи коллег из эксплуатационного локомотивного депо Абдулино – а именно они управляли составом – не удалось. Дежурный по станции Кинель, приняв наше сообщение, дал команду на остановку грузового поезда для осмотра и устранения причин волочения». По прибытии в депо Сергей произвёл запись выявленного нарушения в «Книгу замечаний машиниста».

Руководство эксплуатационного локомотивного депо Самара обратилось с ходатайством о поощрении локомотивной бригады за проявленную бдительность и добросовестное выполнение своих обязанностей.

Сталкиваться с нештатными ситуациями Ларину и Кузьмину приходится не впервые. Всегда в таких случаях действуют чётко по правилам, строго соблюдая инструкции. Обоих отличает не только профессионализм, но и принципиальность. Неслучайно коллеги избрали их уполномоченными по охране труда. А Сергей ещё и общественный инспектор

по безопасности движения. У него за плечами солидный железнодорожный стаж – почти 30 лет. Машинистом стал в 1999 году. У него первый, самый высший, класс квалификации. Свою любовь к профессии он передал и сыну. Павел учится на первом курсе Самарского колледжа железнодорожного транспорта и собирается, как и Ларин-старший, водить поезда.

«Надо сказать, что с преемственностью у нас сложилась интересная история, – улыбается помощник машиниста. – Когда Сергей Алексеевич только начинал свою карьеру в депо, то некоторое время работал в одной локомотивной бригаде с моим папой, Михаилом Николаевичем».

Алексей уже получил права на управление локомотивом, но считает, что необходимо набраться ещё немного опыта, до автоматизма отработать на тренажёре практические навыки, прежде чем пересесть за правое крыло.

«Уверен, что из моего напарника получится отличный машинист, – говорит Сергей. – И я буду очень рад, если по окончании обучения мой сын будет работать в одной бригаде с Алексеем».

**Новые выпуски  
дайджеста ищите в  
социальных сетях:**



**Читайте наши дайджесты,  
смотрите видеообзоры к ним  
и оставайтесь в теме!**

