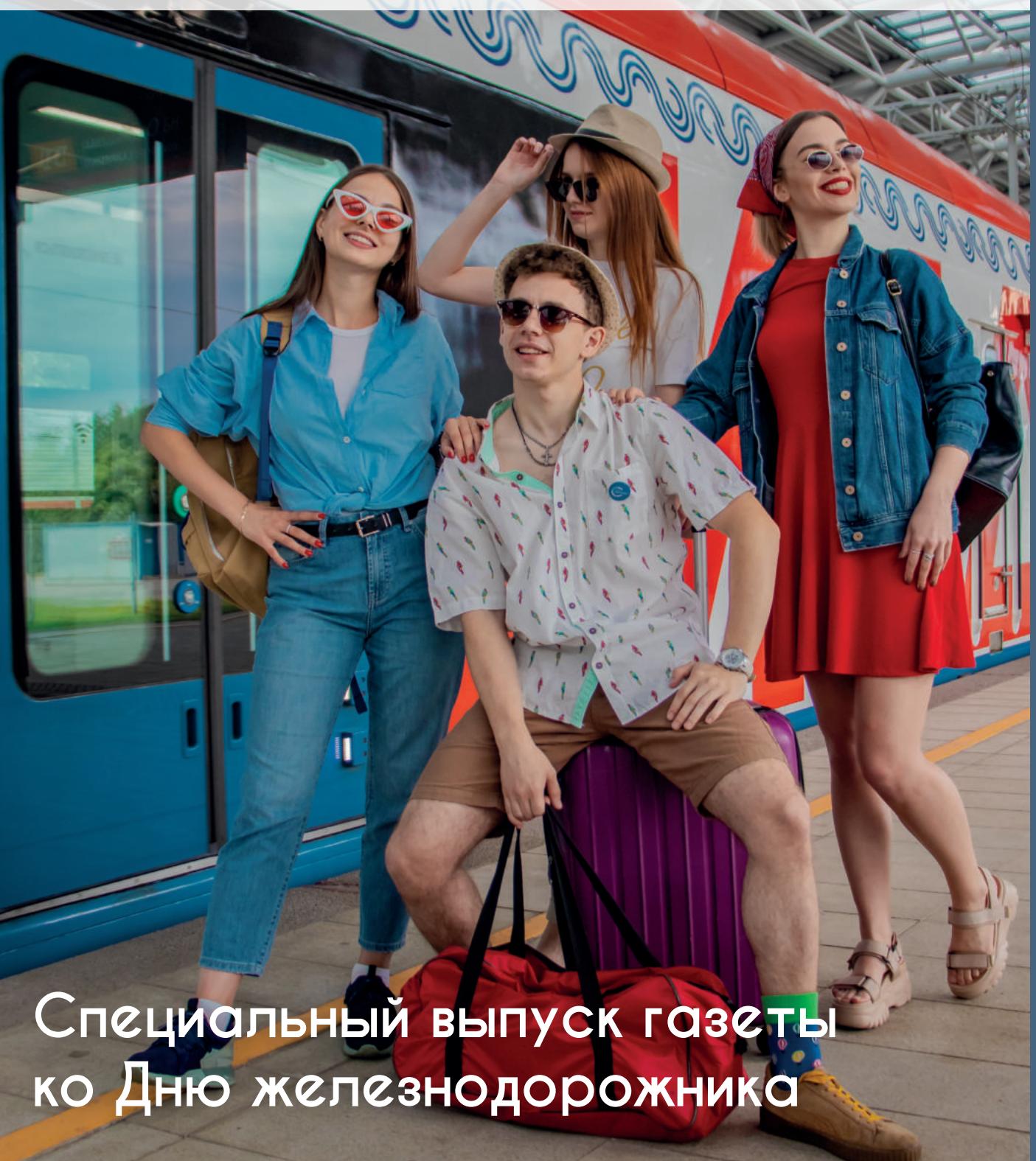


ИНЖЕНЕР ТРАНСПОРТА

июль 2020 (#5)

ДЕНЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКА #день_железнодорожника



Специальный выпуск газеты
ко Дню железнодорожника

Мы в социальных
сетях:



@rut_miit



@rut.miit



@rut_live



rutmiitvk



*Министр транспорта РФ
Евгений Димитриев*

Дорогие друзья!

В первое воскресенье августа свой профессиональный праздник в России отмечают железнодорожники – люди, для которых дорога и поезд стали вторым домом.

День железнодорожника – это и наш праздник. Российский университет транспорта уже много лет готовит кадры для железнодорожной отрасли. Наши студенты ежегодно проходят практику на её объектах, и большинство из них мечтает связать свою жизнь с ведущей транспортной компанией ОАО «РЖД».

Желаем всем настоящим и будущим железнодорожникам, чтобы удача всегда следовала по одному маршруту и в дороге не случалось неожиданных происшествий. Пусть в вашей профессиональной и личной жизни все идет по расписанию. А дорога жизни пускай будет прямой и долгой, на пути отсутствуют шлагбаумы и встречаются только зелёные семафоры.

С праздником! Мы создаём движение!

*Ректор Российской
университета транспорта*

Александр Климов

Дорогие друзья!

Искренне поздравляю всех работников и ветеранов отрасли с одним из старейших профессиональных праздников – Днем железнодорожника.

Для всех россиян железная дорога – это не просто средство передвижения. Она организует трудовую и социальную жизнь городов и регионов, вовлекает в свою экономику многих специалистов, формируя особое трудовое сообщество. Железные дороги объединили страну от западных границ до Дальнего Востока и стали неотъемлемым звеном отечественной транспортной инфраструктуры.

Сегодня это сложнейшая система грузовых и пассажирских маршрутов, новейшая техника и технологии, высокие скорости передвижения и обработки информации, а также многочисленные цифровые сервисы. Современная железнодорожная инфраструктура питает промышленность и является важной частью национальной экономики.

Более миллиарда пассажиров в год перевозят наши железнодорожные дороги. По территории страны проходит самый длинный маршрут в мире. По общей протяженности железнодорожных путей мы в числе мировых лидеров. И за всем этим стоите вы – инженеры, машинисты, проводники, работники привокзальной инфраструктуры, управленцы и многие другие.

Хочу отметить слаженную работу железнодорожников в сложный период пандемии. Доставка грузов продолжала осуществляться по всей стране. После снятия ряда ограничений при условии соблюдения всех необходимых эпидемиологических требований начинают расти и объемы пассажирских перевозок. Вы вносите свой существенный вклад в реализацию национальных проектов в части развития инфраструктуры и транзитного потенциала.

Благодарю вас за труд и преданность своему делу!

Особые слова благодарности – ветеранам. Вы храните традиции и передаёте железнодорожную эстафету молодежи.

Желаю всем железнодорожникам крепкого здоровья и всего самого хорошего!



Важные даты в истории железных дорог в России

манифестом Императора Александра I был учрежден первый в истории нашей страны единый орган управления транспортом – Управление водяных и сухопутных коммуникаций, а также открыто первое отраслевое транспортное учебное заведение – корпус инженеров путей сообщения и институт при нем

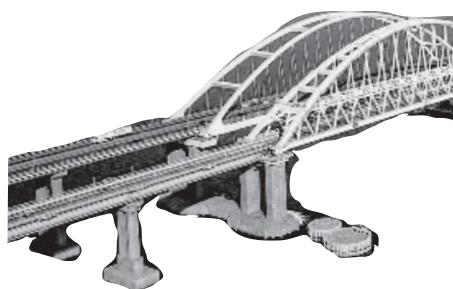
открытие первой в России ж/д между Петербургом и Царским Селом

начало строительства Транссибирской магистрали в России



начало электрификации железных дорог СССР

учреждение ОАО «Российские железные дороги»



открытие Крымского железнодорожного моста

18
09

18
37

18
91

19
26

20
03

20
19

18
34

18
51

18
96

19
74

20
16



введение в России первой магистральной дороги Петербург – Москва

основание Московского инженерного училища (ныне Российской университет транспорта)



открытие Московского центрального кольца

Не все герои носят плащи

Железнодорожник – это собирательное название целого ряда профессий, без которых сегодня невозможно обойтись. Ошибочно считать, что к ним относятся только машинист и проводник. Дежурные по станции, начальники составов, электромеханики, путейцы, инженеры, сотрудники ведомства ОАО «РЖД» и дочерних компаний. Кто-то из них работает физически, кто-то использует знания, накопленные годами, но все они одинаково важны! Эти люди отвечают не только за состояние железных дорог, но и за безопасность тысяч пассажиров ежедневно. Профессиональный праздник железнодорожников ежегодно отмечают в первое воскресенье августа в России, Беларуси, Казахстане, Узбекистане, Киргизии, Молдавии и Болгарии. Но так было не всегда. Эта традиция уходит корнями в девятнадцатое столетие.

Среди имен, вписанных в историю РУТ (МИИТ) навечно, мы находим имя князя и крупного государственного деятеля Михаила Ивановича Хилкова. При его активном участии было открыто Московское инженерное училище (МИУ), впоследствии ставшее МИИТом.

Хилков родился в 1834 году. Уже в 25 лет князь работал в Министерстве иностранных дел и совершил первые путешествия по Европе и Америке. Но, неожиданно для всех, в 1861 году Михаил Иванович раздает все свои владения крестьянам и становится простым рабочим-строителем Трансатлантической железной дороги в Южной Америке. Здесь началась его карьера железнодорожника, которая в будущем привела к должности министра путей сообщения. Во время его управления министерством железнодорожные сети России выросли с 35,2 до 60 тысяч километров, вырос грузооборот более чем в два раза, активно застраивалось жилье для железнодорожников, улучшилась медицина.

Разговор о министре мы начали неспроста. Именно Михаилу Ивановичу принадлежит идея создания профессионального праздника железнодорожников. Первоначальную дату выбрали в честь годовщины поездки первого русского поезда – 30 октября 1837 года. Но промозглая русская осень – не лучшее время для народных гуляний. Так, летом 9 июля 1896 года, Хилков зачитал постановление императора: «...установить ежегодное празднование годовщины Императора Николая I всеми центральными и местными учреждениями, заведывающими железными дорогами

в России». День рождения императора для праздника железнодорожников был выбран по той причине, что именно Николай I считается основателем железнодорожного дела в России.

Праздник – это хорошо, но вот его «причастность» к Николаю I в корне не устроило пришедших через 20 лет к власти большевиков. После Октябрьской революции 1917 года о празднике не вспоминали почти 2 десятилетия. Лишь 30 июля 1935 года «по просьбам трудящихся» его возродили под новым названием в духе советского времени – Всесоюзный Сталинский день железнодорожников.

В ногу с ходом истории менялось и название: имя Сталина убрали через несколько лет, и в 1940 году СНК СССР утвердил: «Перенести празднование Всесоюзного Дня железнодорожника в 1940 году с 30 июля на ближайший выходной день (воскресенье)». На сегодняшний день дата так и осталась неизменной, а День железнодорожника по праву считается одним из старейших профессиональных праздников.

На протяжении всего существования праздника менялись не только даты и названия, но и традиции его отмечания. Сегодня сложно представить, что могло произойти, если бы во всей железнодорожной сфере страны был хотя бы один выходной, а в царской России все было именно так. Конечно, движение поездов продолжалось, но кассы, буфеты и багажные отделения были закрыты. При этом на крупных привокзальных станциях устраивали молебны, а Павловский вокзал (Историческое здание и конечная

Кстами

Чтобы перестать «обижать» логистов, специалистов транспортной безопасности, органов государственного надзора на транспорте, административный персонал и других представителей транспортной отрасли, в ближайшее время в России появится новый праздник – День работника транспортной сферы. По данным сайта Правительства, отмечать планируют 20 ноября: в день, когда император Александр I учредил первый в стране орган транспортной сферы – Управление водяных и сухопутных коммуникаций. Праздник будет закреплен в календаре и нормативном акте Минтранса в течении трех месяцев.



**Князь Михаил
Иванович
Хилков
(1834–1909), с
1895 по 1906 гг. –
министр путей
сообщения
Российской
империи**



**Участники команды РУТ (МИИТ)
на забеге «Достигая цели!»
в 2019 году, стадион «Лужники»**

станция первой железной дороги в Российской империи – Царскосельской – Прим.) принимал гостей на торжественном ужине с живой музыкой. На петербургской набережной Фонтанки напротив Министерства путей сообщения проводились народные гуляния. А в начале XX века для работников и их семей даже курсировал специальный поезд! Путешествие на нем подразумевало чаепитие, угощения для детей и родителей и даже оркестр. Стоило такое удовольствие всего 50 копеек с человека.

Сегодня этот день не является выходным для железнодорожной отрасли, поэтому мы благодарим тех, чья смена выпала на праздник. Несмотря на это, отмечают День железнодорожника с не меньшим размахом. С 2016 года торжество проходит в формате различных фестивалей и спортивных мероприятий, во многих городах гремят салюты. Так, например, в прошлом году студенческие отряды проводников устраивали музыкальный флешмоб

на Белорусском вокзале. В этом году День железнодорожника выпадает на 2 августа. Жителей столицы ждет спортивно-музыкальный фестиваль «Достигая цели!» на территории олимпийского комплекса «Лужники» (В фестивале примут участие студенты, сотрудники и преподаватели Российского университета транспорта – Прим.), а благотворительный марафон «ЗаБег.рф» станет мировым рекордом и объединит 85 городов по всей стране. Все собранные средства от фестиваля будут переданы в Фонд спасения тяжелобольных детей «Линия жизни».

По традиции в этот день вручают правительственные и ведомственные награды, в преддверии праздника открываются новые объекты инфраструктуры. А студентам главного транспортного университета страны остается лишь поблагодарить всех работников этой сферы за добросовестный труд и мастерство, а в будущем – продолжить славное дело железнодорожников.

Анна НОСОВА

Команда Российского университета транспорта примет участие в ежегодном забеге, приуроченном к празднованию Дня железнодорожника. Спортивно-музыкальный фестиваль «Достигая цели!» пройдет 2 августа на территории «Олимпийского комплекса «Лужники». В рамках забега «Достигая цели!» участники могут выбрать дистанции в 1520 м и 10 км.

Забег проводится ежегодно совместно с Благотворительным Фондом спасения тяжелобольных детей «Линия жизни». Все средства от участия в благотворительном забеге передаются в фонд. В 2019 году в нем приняли участие более восьми тысяч человек.



О ЧЕМ МЕЧТАЮТ ВЫПУСКНИКИ?

В 2020 году из стен Российского университета транспорта выпустились 2 284 специалиста, 2 172 бакалавра. Всего – более 5 200 будущих транспортников. О чем они мечтают, что запомнят из студенческой жизни и чего ждут от следующего жизненного периода – в материале «Инженера транспорта».



Валерия Радченко

Председатель Студенческого совета РУТ (МИИТ)

Направление подготовки:
«Стандартизация и сертификация»

Что тебе дал университет?

Диплом о высшем образовании, возможность для развития и само-реализации, опыт организации мероприятий любого уровня! А самое главное – людей.

Есть ли жизнь после пар?

Однозначно, все самое интересное начинается после пар.

Чем РУТ крут?

Идеальным сочетанием учебной и внеучебной деятельности. Все сделано так, чтобы студент с радостью вспоминал свои студенческие годы.

Оказавшись сейчас на первом курсе, поступила бы в РУТ снова?

Да и еще раз да. Я приехала за 1 200 километров, чтобы поступить именно в РУТ, именно на свою специальность. Поэтому своего решения я не поменяла бы.

О чём ты мечтаешь?

В «Ответах» на mail.ru написано, что лучше не рассказывать о своих мечтах, а я привыкла им доверять.



Виктория Цыганова

Серебряный призер чемпионата России, неоднократный призер первенства и чемпионата Москвы,

мастер спорта РФ по легкой атлетике, красный диплом

Направление подготовки:
«Эксплуатация железных дорог»

По десятибалльной шкале сколько поставишь РУТу?

9/10. Нет предела совершенству.

Что давалось тебе сложнее всего в университете?

Учеба на первом курсе: нужно было привыкнуть к новому образу жизни, расписанию, преподавателям и новому графику тренировок. К счастью, все сложности быстро были решены. Сейчас это вспоминается с улыбкой.

Как совмещать учебу и активные занятия спортом?

Залог успеха – правильное планирование времени. Оно имеет

большое значение для самодисциплины и организованности, что необходимо как для успешного обучения в университете, так и для достижений в большом спорте. Немаловажна поддержка родителей, тренеров и преподавателей. Это вселяло большую уверенность в моих силах. И спасибо моим одногруппникам за помощь и лекции, которые они мне присыпали.

Оказавшись сейчас на первом курсе, поступила бы в РУТ снова?

Конечно. Еще в школьные годы я посещала кружок юных железнодорожников в моем городе, и выбор моей дальнейшей профессии был предопределен. РУТ (МИИТ) помог мне реализовать мою детскую мечту.

О чём ты мечтаешь?

Хочу реализовать себя и в спорте, и на работе. Работа должна приносить не только деньги, но и моральное удовлетворение, чего я хочу добиться. А в спорте моя мечта – стать Чемпионкой России.





Илья Иванов

Руководитель вокального коллектива «Оникс» – обладателя премии «Гордость университета», неоднократный лауреат конкурса «Студенческая весна»

Направление подготовки:
«Электроснабжение железнодорожного транспорта»

По чему ты будешь больше всего скучать?

По всему, что делало меня счастливым: по Татьяне Олеговне Коноплевой, по Лютикам, по всему активу университета. Но ни с кем я прощаться и не собирался. К сожалению для них, возможно.

Творческое самовыражение в работе или действия «по инструкции»?

Творческое преобразование инструкции за 10 минут до выступления. Мы же пропагандируем разрушение стандартов и высокоскоростное движение.

Чем РУТ крут?

Борром и железобетонными хештегами.

Вспомни смешной/глупый случай за студенческие годы.

Забавно было то, как я пустился во все тяжкие в последний год

обучения. От певца-трубача до журналиста-бобра. И еще я неплохо выращиваю цветы.

Оказавшись сейчас на первом курсе, поступил бы в РУТ снова?

Я уже пообещал почти всем институтам, что поступлю к ним. Поэтому деваться мне некуда. И закончу снова ИТТСУ.

О чём ты мечтаешь?

Поехать в первый раз на «Турслет» и заставлять всех слушать мое пение три дня подряд.



Аполлинария Моисеева

Заместитель председателя Студенческого совета ЮИ, финалистка конкурса «Мисс университет-2019»

Направление подготовки:
«Судебная экспертиза»

Что тебе дал университет?

Возможность участвовать в главных мероприятиях вуза и красный диплом.

Есть ли жизнь после пар?

Конечно, ведь пары – лишь часть жизни. Еще больше интересного можно встретить уже после них.

Чем РУТ крут?

Тем, что он дает каждому студенту раскрыть свой потенциал, будь то творческий, интеллектуальный или организационный.

Чему самому главному, на твой взгляд, ты научилась в университете?

Дружить, общаться, взаимодействовать с людьми и любить то, что делаешь.

Планируешь ли ты работать по специальности?

Конечно, потому что моя специальность дала возможность посмотреть на мир с другой стороны, более глубоко и нестандартно.

О чём ты мечтаешь?

Чтобы все, чему я научилась в университете, пригодилось мне в работе, и я смогла реализовать свой потенциал на максимум.



Анастасия Козлова

Заместитель председателя СППО РУТ (МИИТ), обладатель Серебряного знака МИИТ

Направление подготовки:
«Строительство магистральных железных дорог, мостов и транспортных тоннелей»

Работа твоей мечты?

Люблю любую работу, но не бессмысленное прожигание рабочего дня за кучей чашек кофе или чая.

Что бы ты изменила в Российском университете транспорта?

Привлекала бы больше молодых специалистов для преподавательской деятельности.

Есть мнение, что студенческая дружба – на всю жизнь. Ты таких друзей нашла?

Время покажет. Но за 5 лет в вузе я познакомилась со многими интересными людьми. С одними мы работаем по сей день, с другими часто встречаемся в неформальной обстановке.

О чем ты мечтаешь?

У меня «наполеоновские планы». Но для начала – заново поступить в РУТ на второе высшее.



Евгения Романенкова

Председатель Студенческого совета ГИ

Направление подготовки:
«Государственное и муниципальное управление»

Что ближе по духу: командная работа или «сделаю все сама»?

Безусловно, работа в команде – залог успеха.

Самое большое разочарование за университетские годы?

Оказывается, рано или поздно придется прощаться с любимым университетом.

Чем РУТ крут?

Крутыми людьми и возможностью реализовать себя.

Любимое место на территории университета?

Аудитория 8419 – мой студенческий совет.

Оказавшись сейчас на первом курсе, поступила бы в РУТ снова?

Конечно, да! Более того, документы в магистратуру я уже подала.

О чем ты мечтаешь?

Реализовать себя в трудовой деятельности, которая будет приносить искреннее удовольствие.



Татьяна Сергеева

Обладатель Серебряного знака МИИТ

Направление подготовки:
«Экономика строительного бизнеса»

Кем ты мечтала стать в детстве?

В своих детских мечтах я всегда была адвокатом или судьей. Но судьба распорядилась иначе, о чём я, конечно же, не жалею.

Нужно ли учиться дальше?

Всегда в этой жизни надо чему-то учиться. В моих планах – дойти до аспирантуры.

Если предложат стажировку за рубежом с перспективой трудоустройства – согласишься?

Это огромная возможность начать что-то новое для себя. Считаю, что такие шансы нельзя упускать.

О чем ты мечтаешь?

Реализоваться в профессиональном плане. И быть счастливой.



Александр Бородин

Победитель чемпионата РУТ (МИИТ) по стандартам WorldSkills в компетенции «Управление перевозочным процессом на железнодорожном транспорте», участник разработки НИР, результаты которых нашли отражение в нормативных документах ОАО «РЖД»

Направление подготовки:
«Эксплуатация железных дорог»

Кем ты видишь себя через 5 лет?

Крупным специалистом в области эксплуатации железных дорог, кандидатом технических наук.

Чем крут РУТ?

Атмосферой и возможностями.

Почему ты выбрал именно эту специальность?

Я с 11 лет проходил обучение на Московской детской железной

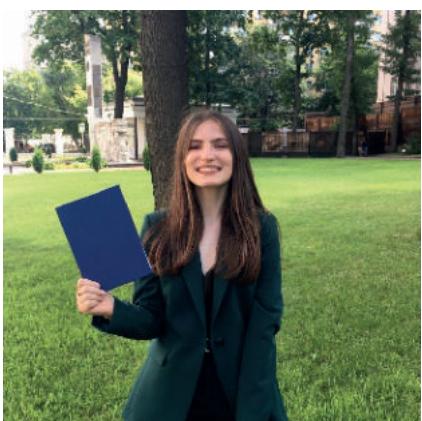
дороге, которая располагается в подмосковном поселке Кратово. В ходе обучения освоил общий курс железных дорог и многие профессии железнодорожного транспорта, в том числе профессию дежурного по железнодорожной станции, которая меня очень привлекла.

Твоя формула отличной учебы?

Здесь нет большого секрета. Самоорганизация и самодисциплина. Если ты выполняешь все задания своевременно, планомерно и ответственно подходишь к сдаче экзаменов, то проблем с получением отличной оценки у тебя не будет.

О чём ты мечтаешь?

Мечта или главная цель в жизни – развитие и самосовершенствование.



Екатерина Емельянова

Обладатель двух наград «Гордость университета», гран-при на первом вокальном фестивале «Песня года» и трех побед в качестве режиссера на фестивалях «Студенческая весна» и «Дебют»

Направление подготовки:
«Информатика и вычислительная техника»

О чём из студенческой жизни будешь рассказывать детям?

На всю жизнь я сохранию в сердце воспоминания о творческой семье и о друзьях, которых я встретил тила в стенах вуза. До старости, наверное, буду рассказывать байки

о наших приключениях в агитпоездках и забавных случаях на таких бесконечных, но таких любимых репетициях.

Твой совет будущим студентам.

Любите, дружите, кайфуйте, берите от студенческой жизни ВСЕ! Ну и учиться не забывайте.

Чем ты можешь покорить потенциальных работодателей?

Благодаря учебе в РУТ я могу покорить своих будущих работодателей не только определенным багажом знаний по полученной мной специальности, но и приобретенными навыками самоорганизации, умением работать в режиме многозадачности и творческим подходом к любому разрабатываемому проекту.

Оказавшись сейчас на первом курсе, поступила бы в РУТ снова?

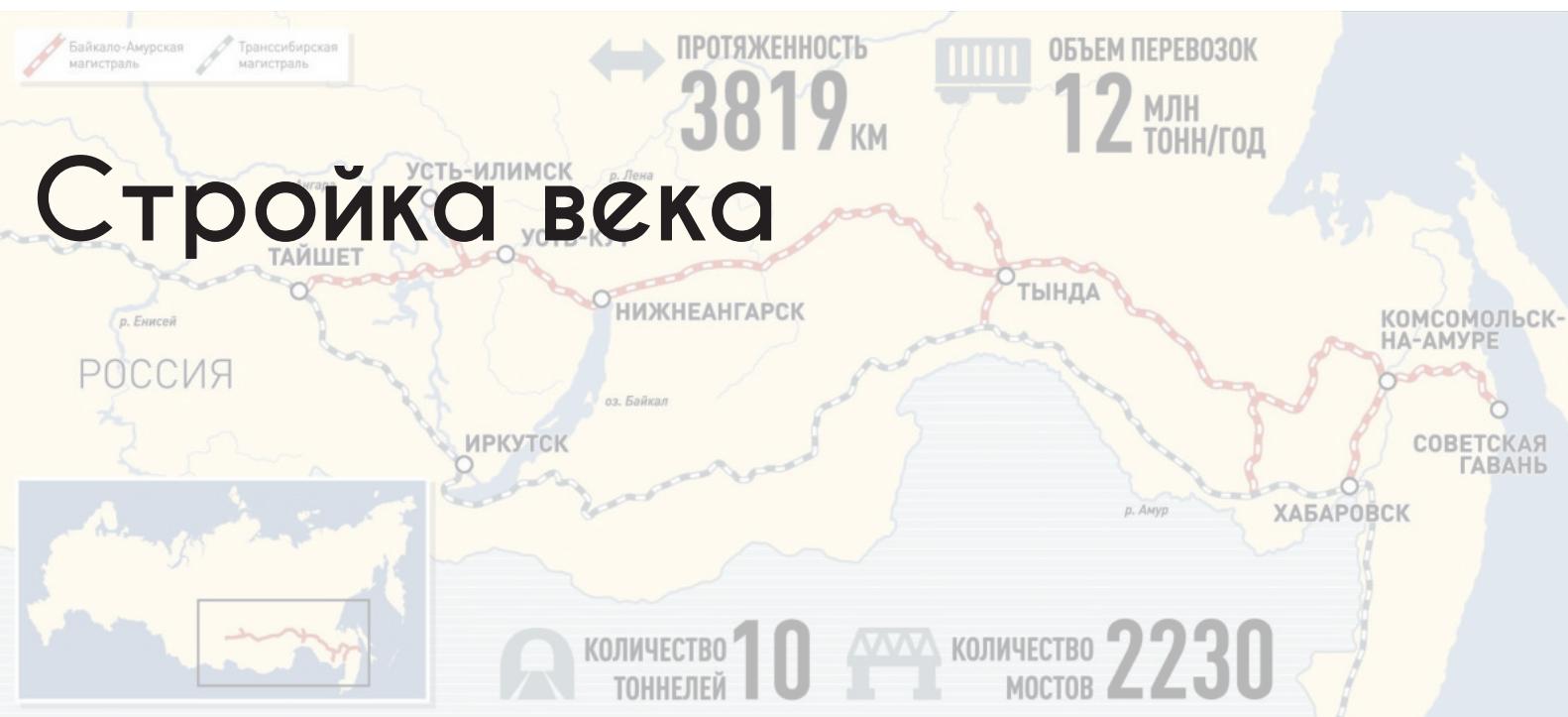
Если бы я снова оказалась абитуриентом, я бы, безусловно, опять подала документы в РУТ и предвкушала еще несколько лет насыщенной студенческой жизни.

О чём ты мечтаешь?

На данный момент я мечтаю, чтобы все поставленные мной профессиональные цели обязательно реализовались.



Материал подготовили:
Ксения ПОПОВА
Вероника ВАРИЧЕВА



Общая протяженность магистрали -

4300

километров.

В строительстве БАМа, за всю его историю, приняли участие свыше

2 МИЛЛИОНОВ

человек. Официальное начало строительства – 1974 год. На БАМе около

200 станций

и разъездов. Для их обслуживания построили

60 городов и поселков,

многие – практически с нуля. Строительство самого сложного участка, Северомуйского тоннеля, завершилось лишь в 2003 году. Стоимость реализации проекта в ценах 1991 года составила

17,7 миллиардов рублей

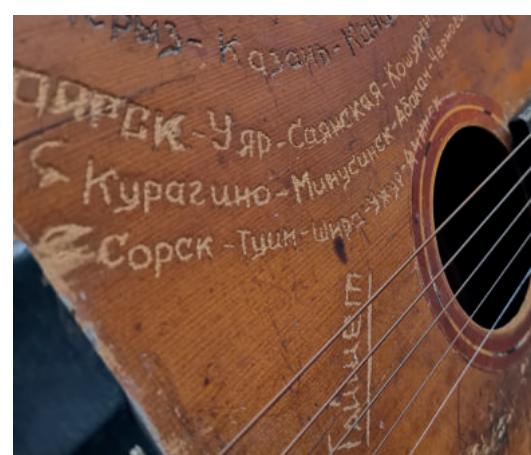
рублей (более 10 миллиардов долларов по курсу доллара 1991 года), БАМ стал самым дорогим инфраструктурным объектом в СССР.

В семидесятые годы на БАМ отправились строители нового поколения. Это были тысячи посланцев Ленинского комсомола со всей страны: выпускники институтов, техникумов, училищ, рабочая молодежь, которой стало тесно в заводских цехах, демобилизованные воины. Кто-то ехал «за идею», кто-то – «за рублем», а кто-то – просто за таежной романтикой.

Первый студенческий отряд МИИТа в составе 400 человек отправился на БАМ в 1972 году, на 2 года раньше официального старта строительства. Попасть в отряд считалось большой удачей. Надо было быть не только незаурядной личностью, но физически крепким, уметь жить в коллективе, быть готовым подставить плечо товарищу в сложной ситуации. Жизнерадостность и бодрый настрой приветствовались. Работа в студенческом строительном отряде засчитывалась в МИИТе как производственная практика.

Митовцы готовили площадки под поселки строителей, прорубали просеки для дорог, строили склады. Всего в строительстве Байкало-Амурской магистрали приняли участие около 12 тысяч наших студентов.

Первым жильем молодых строителей были палатки. Но уже спустя год с небольшим людей начали переселять во временное жилье – балки, вагончики и щитовые дома без удобств. Туалеты на улице. Представьте: зимой до минус 45. Каково это – на улице. Из-за природных катаклизмов, снежных лавин и ураганов часто сносило опоры электросетей. Быстро восстановить их в условиях бездорожья не всегда получалось. Но все эти бытовые неудобства скрадывала доброжелательная атмосфера, созданная приехавшими сюда людьми, она привязывала к этому суровому краю.





Первыми бойцами МИИТа на БАМе были студенты факультета «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство». Командовал отрядом Эрнст Спиридовонов, который и сейчас продолжает трудиться в родном университете и возглавляет кафедру «Организация, технология и управление строительством». Профессор вспоминает те времена с самыми теплыми чувствами.

– Эрнст Серафимович, Вы помните песни, которые пели тогда в тайге?

– «Из-за острова на стражень» и «Красная Армия всех сильней», ну и, конечно, «Веселей, ребята, выпало нам строить путь железнай, а короче – БАМ» – вот хиты тех времен. Как бы сильно мы не уставали, желание собираться вечером у костра и петь песни никогда не покидало нас. Одна из самых красивых картин, которую я видел в жизни – это черное и светлое небо одновременно, которое разделяет фиолетовая полоса, а на горизонте бежит грациозная газель. Такой он – БАМ. Вообще там впервые я задумался о том, как же мал и хрупок человек по сравнению с мощью природы. И как же величественна и красива наша земля. То, что я увидел на БАМе, стоит перед моими глазами уже 48 лет. Необычайная красота.

– Не помните, какой была Ваша первая зарплата на «стройке века»?

– Помню, что я как командир получал меньше мастера. А вообще, зарплата стройотрядовца на БАМе доходила до 600 рублей в месяц, в то время как средняя по стране составляла 150 рублей. Только вот тратить ее особо было не на что. В наших вагончиках висели ковры (скорее для тепла), а в шкафах – европейская одежда. А если прибавите к этому омуль, оленину, грибы и ягоды, то можно сказать, люди жили на БАМе шикарно. А какой был вкусный и особенный чай у завхоза нашего отряда Людмилы Дмитриевны. Просто песня!

Гитара, переданная в дар Музею РУТ (МИИТ) заведующим кафедрой «Экономика и управление на транспорте» Натальей Терешиной. Во времена работы в стройотряде на БАМ гитара принадлежала ее мужу.



Нам удалось пообщаться с еще одним участником грандиозной стройки. **Николай Борисов**, заместитель начальника управления безопасности, поделился с нами воспоминаниями о самых трудных и радостных днях на БАМе.

«Когда я поступил в МИИТ, с восхищением смотрел на крутых ребят, которые уже приложили руку к «стройке века» и демонстрировали это, нося отличительные бамовские куртки с нашивками. Я настраивал себя на реализацию мечты и говорил, что когда-нибудь у меня тоже будет такая. И не ошибся: поехал на Байкало-Амурскую магистраль. Кстати, теперь моя крутая куртка выставлена в миитовском музее.

Помню, в первое время физически было очень тяжело: в тайге мы забивали кувалдой кости для скрепления рельс и шпал. Наутро мы не чувствовали рук, а кулаки невозможно было разжать. Спасала живительная вода в ручье. Шли умываться – пробивали тонкий ледок кулаком, опускали руки в ледяную воду, боль утихала, и мы снова были готовы возвращаться «к станку».

Когда ты молод и едешь в тайгу за романтикой, поводы для радости находятся сами собой: спортивные соревнования, концерты, рыбалка, необычная еда и великолепные люди, которые остались со мной и после этой стройки.

Вообще БАМ – это бесценный опыт с точки зрения взаимодействия с людьми или как сейчас это называют – командообразования. Там с первых недель понятно, кто есть кто. Трусам, лентяям и маменькиным сыnekам там не место».

Сегодня по БАМу проходит только около четверти объема грузоперевозок Дальневосточной железной дороги, которая по этому показателю остается третьей в стране. Объем пассажирских перевозок – 12 миллионов человек в год (около 1% всех пассажирских перевозок в России). Эксплуатация этой магистрали не приносит ОАО «РЖД» прибыли, говорится на официальном сайте компании. Но к 2025 году БАМ и Транссиб ожидает масштабная модернизация: их пропускная способность должна превысить 200 миллионов тонн грузов в год. Инвестиции идут на увеличение пропускных возможностей магистрали: строительство разъездов, двухпутных участков.

И пусть кто-то до сих пор задается вопросом: БАМ – это дорога в будущее или в никуда? Можно сказать совершенно точно, что этот проект стал поистине всенародным, объединил людей со всех уголков нашей огромной страны и сплотил поколения. А когда это происходит, то результат, в конце концов, будет грандиозный, пусть и с некоторым запозданием.

Алиса ЯНЕЛИС



**Институт
Пути
Строительства и
Сооружений**

Таисия Шепитько: «Выпускники остаются миитовцами на всю жизнь»

МИИТ по праву считается главным поставщиком кадров для ОАО «РЖД». Неудивительно, что в нашем университете учились не только многие почетные железнодорожники, но и их дети и даже внуки. Об одной из таких династий мы решили рассказать в преддверии Дня железнодорожника.

Таисия Васильевна Шепитько, директор Института пути, строительства и сооружений РУТ (МИИТ). Она не только бывшая студентка нашего университета, но еще племянница и невестка железнодорожников. Ее dochь тоже трудится здесь. Всеми этими и многими другими интересными фактами, а также своими воспоминаниями Таисия Васильевна поделилась с нашим корреспондентом.

Про знаменитых предков

Мои мама и папа не имели отношения к железной дороге. Железнодорожником был мой дядя. Он окончил МИИТ и работал начальником станции на Урале в Шадринске. Потом был переведен на станцию Курган. Начальник станции – это очень ответственная работа. От него зависит и пропускная способность железной дороги, и исправность путей, и организация движения. Дядя учился в одной группе вместе с проректором нашего университета тех времен – Всеволодом Акулиничевым. Потом сын моего дяди, мой двоюродный брат, тоже поступил к нам в МИИТ на курс «Тепловозы и тепловозное хозяйство», окончил его и работал в Прибалтике. Сейчас он главный энергетик на одном из предприятий. Инженерное образование – это всегда хорошо, оно всегда приветствовалось в нашей семье.

А вот в семье моего мужа и мама и папа – мостовики. Отец моей свекрови, Иван Михайлович Стегунин, окончил в 1905 году железнодорожное училище, которое потом стало Самарским железнодорожным институтом, а теперь является Самарским государственным университетом путей сообщения. Он работал начальником дистанции пути на Куйбышевской железной дороге, отвечал за содержание пути и безаварийный пропуск поездов, в том числе и в годы войны, когда перевозочный процесс был чрезвычайно важен, потому что нужно было вовремя поставлять оружие и боеприпасы на фронт.

Иван Стегунин всю жизнь отдал железной дороге. Во время войны, когда производилась перевозка военных грузов, каждый раз в первом



**Иван Михайлович Стегунин,
выпускник 1905 г. Самарского
технического железнодорожного
училища.**

вагоне вместе с командиром ехал начальник дистанции пути. И каждый такой проезд ему грозил расстрелом, если бы по какой-то причине, например, в результате взрыва, груз не дошел до места. Вот такие были требования к качеству содержания путей в военное время.

Мама моего мужа, Нина Ивановна Стегунина, окончила МИИТ в 1941 году. 26 июня она защитила диплом, затем была призвана на фронт и всю войну, вплоть до лета 1946 года, восстанавливала мосты. Нина Стегунина – инженер-майор пути и строительства, ветеран Великой Отечественной войны. В 1943 году она была награждена почетным знаком «Отличный восстановитель», в 1945-м – медалью «За боевые заслуги». При ее участии было построено более 20 временных мостовых конструкций через реки Дон, Ока, Западная Двина и другие. Вернувшись после войны в родной Куйбышев (ныне Самара – Прим.), моя будущая свекровь устроилась на железную дорогу инженером отдела мостов, стала начальником мостоиспытательной станции. Нина Стегунина умерла в прошлом году в возрасте 100 лет.

Отец моего мужа, Александр Шепитько, окончил Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта (ныне ПГУПС – Прим.) в 1936 году и тоже был начальником мостовосстановительного поезда всю войну. В 1953 году Нина и Александр поженились. Они уже встречались на войне, и судьба свела их вновь. Как говорила моя свекровь: «Он меня больше не отпустил».

А потом отец моего мужа был назначен начальником «Мостотреста» в Риге. В 1958 году переведен на работу в Москву в Министерство транспортного строительства.

Про выбор профессии

Если бы я не поступила в МИИТ, то стала бы учительницей музыки, потому что к тому времени уже окончила музыкальную школу и получила рекомендацию в Орловское музыкальное училище. Это было бы, наверное, тоже неплохо.

Но мама не советовала мне становиться учительницей. Она всю жизнь сама проработала в школе, была директором школы и говорила, что это очень сложная работа. Мама преподавала русский язык и литературу старшеклассникам. А это проверка огромных сочинений, бессонные ночи. Мама считала, что мне нужна другая профессия. Она говорила, что железная дорога существовала во все времена, после того как ее построили, и я всегда буду востребована как специалист. Я послушала маму.

Про учебу

В то время, когда я училась, стройотряды только формировались. Но девушки уже начали работать проводниками в стройотрядах. Например, поездка до Владивостока и обратно занимала 15 суток. То есть за стройотрядовский период можно было съездить всего два раза. Это была достаточно тяжелая, но тем не менее очень интересная работа. Мальчики тоже ездили на других маршрутах в качестве проводников,

а те, кто покрепче, работали на БАМе. В 1949 году началось строительство Трансполярной магистрали. Раньше ее протяженность составляла более 1400 км, сейчас уже в два раза меньше. По той прежней трассе мы в 2005 году предприняли экспедицию. Встретились там с большим числом железнодорожников, которые занимались построенной еще в сталинские времена дорогой. Она была уже почти принята во временную эксплуатацию, но ее строительство затормозилось после смерти Сталина, и в 1953 году дорога была окончательно законсервирована. Сейчас она возрождается, потому что это необходимо и в стратегическом смысле, и с точки зрения освоения имеющихся там месторождений.



**Нина Ивановна Стегунина
1936 год, студентка 1-го курса
МИИТа**

Про работу

Я застала то время, когда произошел переход от государственного финансирования к хозрасчету. Начиная с 90-х годов, мы уже должны были сами находить заказчиков и обеспечивать коллектив заработной платой. И у нас это достаточно хорошо получалось, потому что заказов было много.

Во-первых, в 1986 году начала строиться железная дорога Обская – Бованенково. А в 1987 году наша лаборатория под моим руководством уже

поехала на эту железную дорогу проводить съемку, потому что там была неустойчивая насыпь, и нужно было повысить ее устойчивость. Мы провели в экспедиции полтора месяца и дали необходимые рекомендации.

Эта работа выполнялась по заказу проектного института Ленгипротранс. Мы прошли 60 километров пешком. Достаточно тяжелая работа. Тем более на Севере. Но это был полярный день, поэтому работать можно было круглосуточно. С тех пор, с 1986 года, я знакома с руководителем компании «Ямалтрансстрой». Он тоже окончил МИИТ. До сих пор мы достаточно плотно работаем вместе.

Когда в 1998 году был создан Институт пути, строительства и сооружений, здание, в которое нас перевели, седьмой корпус, был в достаточно плачевном состоянии. Компания «Ямалтрансстрой» помогла сделать ремонт, как, собственно, и многие другие выпускники нашего факультета строительства железных дорог. Кто-то поставил забор вокруг корпуса, другой – отремонтировал целый этаж, третий – сделал хорошую аудиторию для лекций.

Путейцы и строители не забывают друг друга. Выпускники остаются миитовцами на всю жизнь.

Раньше мы ежегодно направляли строительный студенческий отряд на новую линию Обская – Бованенково. Эта линия была построена по заказу «Газпрома». Это был Ямальский транспортный коридор, цель которого – связать Северную и Свердловскую железные дороги с глубоководным портом Сабетта для вывоза полезных ископаемых, в частности, газового конденсата. Наши студенты работали на текущем содержании железнодорожного пути, строительство которого было начато еще в советское время, а закончено в 2010 году. Сейчас газовый конденсат вывозят исключительно по воде.

Про железнодорожников

Железнодорожники – это всегда очень ответственные люди. Я сужу по нашим студентам – тем, кто поступает

на строительство железных дорог, тем, кто учится на кафедре «Путь и путевое хозяйство». Уже с третьего курса чувствуется у них этот внутренний стержень. Ребята очень ответственно относятся к тому, что они будут делать в будущем. Я считаю, что именно в этом и состоит наша задача как преподавателей, работающих в транспортном университете.

Вспомнился случай. Когда в 1987 году мы делали съемку пути, то делали ее по каждой рельсовой нити. Рельс имеет протяженность 25 метров. На этих 25 метрах три точки для съемки. И так на протяжении 20 километров. Естественно, со временем устаешь и немножко теряешь бдительность. Место работ мы всегда ограждали, если надолго задерживались. Но, как оказалось, на Ямале очень плохо слышно, когда приближается поезд, а тем более отдельный локомотив. И однажды мы его едва не пропустили. Люди очень любят отдохнуть, сидя на рельсах. К счастью, вовремя успели оттащить нашего коллегу, так что он чуть не попал под локомотив. Поэтому ответственность и внимательность для железнодорожника порой просто жизненно необходима.

Про семью

Со своим будущим мужем я познакомилась в МИИТе в 1975 году, мы учились в одной группе. В 1980-м состоялась наша свадьба. Муж некоторое время работал в МИИТе после окончания института, защитил кандидатскую диссертацию, но потом перешел работать в Учебный центр Сбербанка России.

После окончания института я поступила в 1980 году в аспирантуру. В 1981-м родился мой сын. А еще спустя три года я защитила диссертацию на тему: «Система и моделирование организации работ по сооружению верхнего строения пути при строительстве новой железнодорожной линии» и была распределена на работу уже как кандидат наук в ЦНИИИС (Главный институт в системе транспортного строительства – Прим.). Пришла туда работать младшим научным сотрудником, через три

14 июля 2018 г. 100-летний юбилей
Нины Ивановны Стегуниной:
в кругу семьи



года дали должность старшего научного сотрудника. А потом я стала заведующей лабораторией верхнего строения пути.

Моя дочь Елена поступила в МИИТ после окончания школы, причем тоже на мостостроение, как ее бабушка и дедушка. Она защитила в 2019 году диссертацию по строительной механике и преподает на кафедре «Системы автоматизированного проектирования» ИПСС. Лене очень нравится ее работа.

Внешне дочь больше похожа на мужа. Ну от меня у нее, наверное, то, что она умеет грамотно ставить цели и достигать их. Сразу после вуза Лена начала работать в проектном институте и одновременно на кафедре на небольшую долю ставки. Но потом, когда поступила в аспирантуру, ей пришлось выбирать, и она остановилась на нашем университете. Из проектного института ушла, проработав там два года. Я считаю, что дочь не ошиблась.

Моя внучка в этом году окончила школу. Она тоже подала документы на специализацию «Мосты» в РУТ.

А когда родился мой внук, он сейчас в пятый класс перешел, то тогдашний наш директор Валерий Мальцев сказал: «Он будет тоннельщиком!» и подарил для него значок тоннельщика. Теперь растим тоннельщика (смеется).

Про образование

Нынешнее образование отличается от образования моего времени. Нас более основательно учили на инженерных специальностях. Было в два раза больше часов по теоретической механике, по сопротивлению материалов, по фундаментальным дисциплинам – в частности, по математике и физике. Сейчас, в связи с тем, что прибавились часы по гуманитарным дисциплинам, число часов, отведенных на инженерные дисциплины, к сожалению, уменьшилось. Это, конечно, не на пользу техническому образованию. Но таковы современные тенденции.

В мое время, если в группе было два человека с неудами по теоретической механике – это считалось катастрофой. Их приглашали на заседание комсомола. Я была председателем совета отличников в институте. Совет работал в каждой группе. То есть те ребята, которые хорошо успевали, занимались с теми, кто отставал. И в итоге все потом сдавали экзамены вовремя. Сейчас закон об образовании позволяет сдавать задолженности в течение года.

Про День железнодорожника

День железнодорожника совпадает с днем рождения моей дочери, поэтому отмечаем профессиональный праздник как семейный. В основном, это происходит на даче. Следом за этим праздником отмечаем День строителя, так как мы еще и строители. Так что праздники продолжаются целую неделю.

Какой День железнодорожника мне больше всего запомнился? Наверное, тот, когда открывали памятник Павлу Мельникову (Один из авторов проекта железной дороги Санкт-Петербург – Москва) на площади перед Казанским вокзалом. Это было очень торжественно. На линейку были приглашены наши студенты, ректор, проректоры.

Впереди новый День железнодорожника. Поздравляю всех железнодорожников и, прежде всего, своих коллег из Института пути, строительства и сооружений с этим замечательным праздником!

Хочу пожелать всем нам как можно больше зеленого света на железных дорогах и в жизни вообще. Пусть все получается!

Алина ПАШИНА

Приятно говорить «Наша компания»

Материал подготовила Алиса ЯНЕЛИС

Ситуация с трудоустройством выпускников РУТ в ОАО «РЖД» складывается в пользу молодежи: компания расширила программы стажировок и создала новые стажерские позиции. Мы пообщались с выпускниками разных лет и узнали, что значит – быть железнодорожником.

Это выгодно обеим сторонам. «Зеленый» выпускник вуза может не дрожать от ужаса при виде фразы «с опытом работы от 3 и т. д. лет», а компания не упустит перспективных специалистов и избежит в будущем дефицита кадров.

Темпы профессионального развития молодых людей в значительной степени закладываются именно в первые годы работы.

Этот период считается своего рода «испытательным сроком», который в дальнейшем определяет позиции специалиста в социальной и профессиональной среде. Насколько тернистым был путь наших выпускников к звездам, мы узнали от них самих, надеясь, что они были с нами откровенны.

Арсений Комаров

Специалист по управлению персоналом I категории сектора управления персоналом Московского центра диагностики и мониторинга устройств инфраструктуры



Я всегда знал, что так или иначе связую свою профессиональную деятельность с HR. Когда поступал в магистратуру, заведующий кафедрой «Экономика труда и управление человеческими ресурсами» ИЭФ Илья Епишкин рассказал о возможности учиться в «Авторском классе» параллельно с магистратурой (если пройду конкурс, конечно). Меня предупредили, что из нескольких сотен желающих будут отобраны только 10 человек. Чем черт не шутит? «Попробую», – решил я. Спустя 3 месяца собеседований и тестов мне позвонили и сообщили, что я принят. Восторгу и удивлению не было предела.

Не буду подробно рассказывать про программу. Важно, что в обучении нашей группы принимали участие как топ-менеджеры ОАО «РЖД», так и приглашенные тренеры, которые объясняли специфику работы железнодорожного транспорта и навыки эффективной коммуникации, экономики и современных информационных технологий.

В конце учебного года мы защищали дипломные проекты. Я выбрал тему развития HR-бренда. Очень приятно, что спустя полтора года работы в холдинге вижу частичку своего вклада в развитие HR-бренда компании. А значит, это была не просто «корочка», а действительно прикладной проект.

После «Авторского класса» меня распределили в Центр оценки, мониторинга персонала и молодежной политики (ДЦОМП). Когда только пришел в компанию, очень напрягало неисчислимое количество аббревиатур. Я восхищался людьми, которые волшебным образом безошибочно расшифровывают их все.

Сейчас я работаю в секторе управления персоналом Московского центра диагностики и мониторинга устройств инфраструктуры.

Вообще, в процессе работы возникало немало трудностей, связанных с профессиональным сленгом. В первый день работы меня спросили: «Арсений, а у тебя Ирина Васильевна отжалась?» Я, как и полагается человеку, никогда не слышавшему подобных словосочетаний в приличном обществе, подумал, что у меня сейчас начнут что-то активно забирать, но нет. Под «отжаться» имеется в виду процесс пропуска документа в программе электронного документооборота на следующий этап согласования.

Но самой большой проблемой был сбор многочисленной информации. Бывает, нужно звонить нескольким десяткам незнакомых людей, чтобы узнать, у кого можно получить, например, сырье видеоматериалы без монтажа. И вот начинаешь расспрашивать своих более опытных коллег о контактах человека, который мне это даст, но все тщетно. На помощь приходят несколько телефонных справочников и смелость, чтобы обзванивать огромное количество людей с одним и тем же вопросом, невзирая на их высокие должности. Так, в ходе общения выстраиваются неформальные взаимоотношения с людьми из разных филиалов и дочерних организаций ОАО «РЖД», которые потом всегда смогут оперативно помочь. В общем, сейчас я и сам могу у кого-нибудь что-то «отжать».

Максим Чиченков

Начальник производственного отдела Дирекции капитального ремонта и реконструкции объектов электрификации и электроснабжения железных дорог

Я выбрал ОАО «РЖД» еще на первом курсе и делал все, чтобы добиться своей цели. И это получилось. Наша компания уникальна. Мне приятно говорить «наша». Про стабильную заработную плату, соцпакет, качественную медицину знают все, но не все знают, что в компании возможны и часто применяются как вертикальный рост (от работника до руководителя), так и горизонтальный (можно перевестись из одного подразделения в другое). Образно говоря, внутри РЖД есть множество компаний, где можно проявить свои профессиональные компетенции.

Далеко не для всех выбор сферы труда очевиден. Как можно понять, нравится тебе та или иная работа или нет, пока не попробуешь? Наша компания дает эту возможность: без увольнения испытать себя в роли инженера или рабочего. Именно этот момент при трудоустройстве меня заинтересовал.

Я начал с Лобненской дистанции электроснабжения Московской железной дороги. Нашел телефон отдела кадров, позвонил. Мне сказали, когда можно прийти на собеседование. Прошел собеседование у начальника дистанции, у заместителя по контактной сети. Предложили разные должности, в нескольких местах в пределах дистанции.

В первый рабочий день мои ожидания не оправдались. Я молодой и на все готовый, думал, что сразу пойду работать на дрэзине (рельсовая тележка для рабочих на дороге), да не тут-то было. Это опасное производство, связанное с электричеством. Техника безопасности должна быть на высшем уровне. Поэтому в первый день я только получил спецодежду и несколько инструкций со строгим указанием изучить их от корки до корки. Инструкции выучил, экзамены сдал, и только потом началась работа на линии.

Потом сдал на пятый разряд и пятую группу допуска к электроустановкам, поработал на контактной сети. Захотелось попробовать что-то новое. Немного поработал в техотделе, перешел в энергодиспетчеры, и уже после этого – в Дирекцию капитального ремонта и реконструкции объектов электрификации и электроснабжения железных дорог (ДКРЭ). Тут и вырос от инженера 1 категории до начальника производственного отдела.

Работая в «РЖД», ощущаешь причастность к чему-то большому. Я знаю, что в результате моей работы миллионы людей едут туда, куда им надо, грузы перемещаются по всей стране. Для меня это важно.



Оксана Падалка

**Главный специалист Департамента бухгалтерского учета
Бухгалтерской службы ОАО «РЖД»**

На пятом курсе мне предложили пройти стажировку в Бухгалтерской службе ОАО «РЖД». Оказалось в аппарате управления компании, пусть даже в качестве практиканта, было заманчиво... Я, естественно решила, что нельзя отказываться от такой возможности, и предпочла бесплатную стажировку оплачивающей работе. Я мечтала внедриться в штат «РЖД» и была готова на любые подвиги ради этого.

Работу предложили не сразу, пришлось дождаться получения заветной корочки и понервничать пару летних месяцев.

Работа бухгалтера – ответственная, скрупулезная, не терпящая халтуры. Несмотря на то, что вроде бы делаешь из месяца в месяц одно и то же, скучать не приходится.

Компании небезразличны молодые специалисты, здесь регулярно организуются всевозможные конкурсы, проводятся курсы повышения квалификации, внедряются новые проекты и в целом созданы достойные условия труда. И главное – есть стабильность. В период пандемии это стало особенно ощутимо.

Сейчас, спустя 5 лет работы в компании, хочу еще раз поблагодарить тех, кто так или иначе учил меня уму-разуму: Бориса Аксенова, Елену Макееву и, конечно же, мой родной Институт экономики и финансов РУТ (МИИТ).



Лучше поездом: дневник проводницы

Работа проводником: железнодорожная романтика или изнуряющий труд? Из личного опыта ответ узнала постоянный корреспондент «Инженера транспорта» Надежда ПРИБЫЛЬНОВА.

Чаще всего мои статьи рассказывают о мероприятиях молодежной политики, где все поют, танцуют и радуются жизни. В этот раз я поведаю читателям другую сторону своей биографии. Почти год в составе стройотряда проводников РУТ (МИИТ) я работаю проводницей пассажирских вагонов – Пассажирского вагонного депо Москва Северо-Западного филиала АО «ФПК». Признаюсь честно, работа не для слабых духом и чувствительных к запахам. Но что-то же меня там держит... расскажу, что именно.

Дисклеймер

Работать в сфере обслуживания нелегко, само понятие «сервис» происходит от латинского *servio* – служить. Поэтому прежде, чем в следующем году писать заявление о вступлении в отряд, нужно четко понимать: предстоит СЛУЖИТЬ людям. Пишу это для того, чтобы пояснить: работа проводником не так безоблачна, как покажется в этой статье. Ввиду инфантилизма и относительной молодости – как вижу, так и пишу.

Фактология

В РУТ действует два отряда проводников: круглогодичный «Юность» и летний «Луч». Студенты, отучившись на базе университета на третий разряд и проработав все лето проводниками, часто оставались работать дальше – в учебное время. Так, в 2017 году родилась идея о создании круглогодичного отряда. Проект был одобрен руководством и реализован. Исходя из того, что ребята учились и могли работать только в выходные, был выделен специальный поезд для «Юности» и утвержден постоянный маршрут следования. Оптимальным оказалось следующее решение: в пятницу вечером студенты заступают на поезд до Санкт-Петербурга, субботу и часть воскресенья находятся в перестое (вот и время на самоподготовку по учебе), а в воскресенье вечером отправляются обратно. В Москву поезд прибывает в 5 утра – даже к первой паре опоздать почти нереально.



Работа

Позади месяцы обучения, медкомиссии и прочие бюрократические радости. Одежда в фирменном стиле, дружный коллектив и поездная романтика – то, что встречает тебя в первый рейс. Родной 128-й поезд. Поездная бригада около 20 человек: молодых, веселых, дружных. Со временем появляется много историй, веселых и романтических. Парочку я вам расскажу. Но для начала – о работе. Мне доводилось работать с кадровыми проводниками, уже опытными и успевшими устать от своего ремесла. И их рассказы совсем не похожи на работу в отряде. Отряд всегда держится дружно: что бы ни случилось, тебя не бросят в беде и не подставят. Мальчики всегда готовы помочь с тяжелыми мешками или неподдающимся замком в тамбуре. Девочки готовят на себя и «того парня». Не боишься показаться неумехой и просить помощи. Возможно, дело в юном возрасте, когда ко всему подходишь с энтузиазмом и во всем ищешь плюсы. Возможно, в солидарности или потому что мы дружим. А как тут не дружить?

Вместе обедаем, ходим в магазины и гулять, даже спим в одном вагоне (так веселее). Рабочие моменты быстро забываются, а вот совместные прогулки в разных городах, шашлыки на майские праздники, вишня в Анапе и байки про все на свете остаются в памяти. Похоже, что на всю жизнь. А лучшее, что с нами случается в жизни, – это любовь. И в нашем отряде без нее никак.

Все есть любовь

Света и Гриша познакомились летом. Он только заступил в отряд, а она уже имела небольшой опыт, поэтому ей в напарники и дали «стажера». С тех пор они не расставались. Каждый рейс на одном вагоне, пока Гриша не ушел служить в армию. Но то, что связала железная дорога, погоны не развязут! Скромная свадьба, только близкие и, конечно, друзья из отряда.

Судьба?

Свой первый юбилей (25, а не то, что вы могли подумать) я отметила в рейсе и ничуть не пожалела. Торт из черного хлеба и сосисок от коллег был самым вкусным на свете. Но главный сюрприз был от судьбы. Один из пассажиров, когда мы подъезжали к его станции, спросил, у кого сегодня день рождения. Ответила, что у меня, и мужчина расплылся в улыбке: «У меня тоже день рождения!»

Вроде пустяк, а было приятно осознавать, что случай свела нас в одном вагоне поезда, одном вагоне поезда.

24/7

Жизнь отряда не заканчивается за пределами поезда. Руководитель отряда Алексей Потороча часто привлекает своих товарищих к разного рода развитию. Кому что по душе: тут тебе и форумы, и спортивные соревнования, и даже творческие конкурсы. Молодежные слеты – конек отряда. Проекты, придуманные студентами, всегда находят отклик у жюри.

Лучше поездом

Ты можешь быть далек от железной дороги, не любить плацкарт за торчащие пятки или запах курочки из соседнего купе. Но особую романтику, виды из окна и чай в подстаканнике, «тутух-тутух», под которое так сладко спится, – не сравнить ни с чем. Проезжая мимо небольших станций в 5 утра, когда все пассажиры спят, а дома в округе окутал туман, понимаешь: лучше поездом

P.S. Не забывайте говорить спасибо тем, кто заботится о вас в пути!

P.P.S. И не воруйте подстаканники и полотенца, их вычитают из нашей зарплаты

Кстами

Студенческие отряды Российского университета транспорта приступили к работе на объектах транспортной отрасли.

Торжественное онлайн-собрание бойцов молодежно-студенческих отрядов, посвященное началу третьего трудового семестра 2020 года, состоялось 13 июля.

«Студенческие отряды нашего университета приступают к работе на нескольких объектах транспортной отрасли. Студенты будут трудиться проводниками пассажирского вагона в поездах компании «Гранд Сервис Экспресс» и в составе круглогодичного отряда «Юность», стюартами на скоростных поездах «Сапсан», а также монтерами и электромонтерами в Московском метрополитене», – рассказал ректор Александр Климов.



Директор Административного Департамента Минтранса России Константин Пашков, также присутствующий на собрании, отметил, что Российской университет транспорта продолжает самое мощное движение студотрядов в нашей стране – стройотрядовское движение. Он высказал уверенность в том, что современная молодежь будет продолжать все традиции, которые были заложены ранее.

Руководитель российских студотрядов Михаил Киселев обратился к командирам и попросил не пренебрегать санитарно-эпидемиологическими нормами во время трудового семестра.

Всего к работе в стройотрядах приступят 150 бойцов.

Российский сверхзвуковой самолет сможет летать на 8 тысяч километров

Конструкторское бюро «Туполев» решило вспомнить былое и создать новый отечественный сверхзвуковой пассажирский самолет.

«Туполев» не понаслышке знает, что такое создать машину, преодолевающую скорость звука. Сверхзвуковой пассажирский Ту-144 еще в конце 60-х первым в мире совершил испытательный полет, во время которого преодолел звуковой барьер.

Нынешний СДС (сверхзвуковой деловой самолет), исходя из названия, рассчитан на тех, для кого время является абсолютным приоритетом. Сверхзвуковой считается скорость от 1 до 5 маха. У отечественного самолета скорость будет достигать двух махов. Для сравнения, современный Airbus A350 развивает максимальную скорость в 0,89 маха (945 км/ч).

В «Туполеве» отметили, что демонстратор самолета должен быть разработан до 2023 года, а реальный самолет – к 2027-му.



Китай испытал поезд со скоростью 600 км/ч

В университете Тунцзи в Шанхае прошел тестовый запуск поезда маглев, развивающий скорость в 600 км/ч.

Маглев (От слов «магнитная левитация» – прим.) удерживается над дорожным полотном и движется при помощи сил электромагнитного поля. Он способен развивать такую высокую скорость благодаря тому, что в процессе движения поезд не касается поверхности рельса, а следовательно, трение между подвижным

составом и полотном исключается.

Китай работает над своим маглевом с 2016 года, а в университете Тунцзи находится тестовый трек для этого поезда. Как заявили китайские эксперты, во время испытания все ключевые технические показатели соответствовали проектным требованиям и ожиданиям. Если все пойдет по плану, в Поднебесной начнется производство высокоскоростной системы маглев уже в конце этого года.

Грузовые перевозки будущего – в Дубае

В крупнейшем городе ОАЭ будут развивать городскую сеть беспилотных грузовых и пассажирских маршрутов.

Власти Дубая приняли закон Drone Dome, который предписывает организацию системы сертификации дронов в Дубае и лицензирование беспилотных перевозок. В Дубае будет даже свой «ГИБДД для беспилотных аппаратов», где будут расследоваться дела, связанные с летными происшествиями дронов.

Ко всему прочему, здесь будут организованы дроно-порты, в которых будут производиться погрузка и разгрузка грузовых беспилотников, а также техническое обслуживание аппаратов. По сути, это будут небольшие аналоги аэропортов, в которых смогут базироваться дроны.

Как тебе такое, ИПСС?

Илон Маск решил организовать соревнование по бурению тоннелей. Победит та команда, которой удастся побить скорость улитки, что, по словам бизнесмена, непросто.

Американский предприниматель и изобретатель Илон Маск и его компания The Boring Company приглашает всех – студентов, компании, любителей и со всего мира – представить свое решение по бурению и принять участие в соревновании.

Что же за тоннель должны прорубить команды? Нужен тоннель длиной в 30 метров, да такой, чтобы по нему проехал автомобиль Tesla, чтобы проверить качество сооружения и его пригодности для машин. «Теслой» участники конкурса будут управлять дистанционно. Турнир состоится весной 2021 года, так что времени осталось не так много. Решайся, ИПСС!

Наш университет – в списке Forbes

В этом году Российский университет транспорта улучшил свой рейтинг аж на 59 позиций (!) и расположился в списке на 37 месте. В 2019-м наш вуз также был в сотне лучших, но на 96 месте.

В рейтинге «Университеты для будущей элиты: 100 лучших российских вузов по версии Forbes-2020» берется в расчет три критерия: качество образования, качество выпускников и так называемый фактор Forbes. И если с первыми двумя критериями все более-менее ясно (учитывается средний балл ЕГЭ поступивших студентов, уровень учебной инфраструктуры и т.д.), то «фактор Forbes» – вещь особенная. Он отражает элитарность учебного заведения. Для этого учитывалось присутствие вузов в ведущих зарубежных рейтингах, наличие в числе студентов детей из списка 200 богатейших бизнесменов России и номинантов рейтинга молодых и успешных россиян по версии Forbes «<30 до 30».

В итоге РУТ, по сравнению с прошлогодним рейтингом, взлетел на 59 позиций и занял 37 место в списке лучших. Компанию ему составили еще три отраслевых вуза: Ростовский госуниверситет путей сообщения (РГУПС) – 45-е, Сибирский (СГУПС) – 48-е, Петербургский (ПГУПС) – 52-е. И все же нашему вузу есть, куда расти. В тройку лидеров рейтинга вошли ВШЭ, МГУ и МФТИ.

В космос – на воздушном шаре!

Стартап Space Perspective собирается в ближайшие годы организовать туристические полеты в космос на специальных «воздушных шарах».

Космический корабль Spaceship Neptune, размером с футбольное поле, будет подниматься со скоростью 19 км/ч на высоту около 30-40 километров. Полет для 8 пассажиров будет длиться около 6 часов. По словам представителей стартапа, люди со всего света будут приезжать на Аляску (Космодром «Кадьяк» находится именно там – Прим.), чтобы увидеть северное сияние из космоса. Да, это еще не совсем космос, однако туристам обещают фантастический вид, а также возможность лицезреть кривизну нашей планеты.

Космическое удовольствие обойдется каждому «космонавту» в 125 тысяч долларов, однако желающих довольно много. Как обещают конструкторы, уже в следующем году должен состояться тестовый полет.



Создай свой поезд

Студентов приглашают на конкурс по созданию интерьера и экстерьера подвижного состава для рельсового транспорта.

Национальный центр промышленного дизайна и инноваций 2050.ЛАБ приглашает наших студентов принять участие во Всероссийском конкурсе на создание лучшего проекта с применением технологии генеративного дизайна.

Итак, что такое генеративный дизайн. Это принципиально новая технология проектирования. Конструктору нужно внести нужные параметры и ограничения для программы, а компьютер уже сам генерирует трехмерные модели, отвечающие заданным условиям. Фактически в системе «человек – машина» компьютеру передаются творческие функции, и он с ними отлично справляется.

В качестве предмета проектирования выбраны видовые элементы конструкций интерьера и экстерьера подвижного состава для рельсового транспорта, производимого на предприятиях «Трансмашхолдинга». Участники могут самостоятельно выбрать один из объектов проектирования: стол с опорой на щиток, багажную полку или опору пассажирского кресла. Победитель получит приз и возможность стажировки, а в дальнейшем и трудоустройства в ТМХ.

Прием заявок на участие в конкурсе пройдет до 7 сентября, далее до 11 ноября экспертная группа сформирует шорт-лист номинантов. До 1 декабря пройдет очное заседание жюри. Награждение победителей состоится в конце 2020 года. Подробная информация и условия размещены на сайте: 2050contest.ru.



Зеленого света



Если перед рейсом в кабину пилота, салон или грузовой отсек залетела птица, это не к добру, а свист на палубе морского судна обязательно вызовет шторм. Это так называемые профессиональные суеверия, которые бытуют среди людей, объединенных общим делом. Про железнодорожников говорят, что они народ в целом без предрассудок, поэтому мы коснемся лишь тех примет, которые порой соблюдаются даже самые несуеверные.

Пуговицу пришивать – дорогу «зашивать». Это поверье передается уже не первому поколению машинистов и проводников. Она гласит, что находясь в составе локомотива, ни в коем случае нельзя пользоваться иголкой с ниткой, иначе, курьезных ситуаций не избежать. А оторвавшуюся пуговицу лучше на время пути приколоть булавкой.



В славянской мифологии есть дух – хранитель дома, или домовой. Так вот, некоторые проводники верят, что в **вагоне живет вагонный**, который приносит уют в рабочее место. Чтобы его задобрить, монетки, найденные в поезде, нужно ссыпать в правый от двери угол рабочего вагона.



В быту принято: упала ложка или вилка – жди прихода гостей женского пола, нож – мужского, а вот **падение вагонных ключей** сулит проводникам приход ревизоров. Иногда они даже боятся поднимать ключи, поэтому берут запасные у напарника. Чтобы избежать проверки, ключом нужно постучать три раза. Быть может лучше соблюдать все правила,

тогда проверка будет пройдена на ура. Но это не единственная примета, связанная с ключами. Во избежание проверок ревизоров связку также не принято класть на стол. Еще одно популярное среди проводников суеверие: первым в вагон должен зайти мужчина. Нам не удалось выяснить, с чем конкретно это связано. Возможно, тут как на корабле: женщина – к несчастью.

Знаете ли вы...

Самые популярные приметы среди путешественников – присаживаться «на дорожку» и аплодировать пилоту после посадки.

Самый непопулярный вагон при покупке билетов – вагон под номером 13, лишь 0,3% пассажиров не верят в суеверия.

Даже в такой серьезной сфере деятельности встречаются приметы, которые иногда даже соблюдаются. Нужно лишь понимать, что чаще всего, они связаны с простыми совпадениями. Настало время поговорить о том, что переходит из поколения в поколение – традиции.



Среди новоиспеченных машинистов есть один добрый обычай, способствующий успешной карьере. Электровоз, на котором новичка обучали, надо проводить, помахав ему на прощание рукой. Если услышите «зеленого вам», то скажите спасибо! Аналогом «доброго пути» у железнодорожников традиционным является пожелание «зеленого света».

А главной традицией тружеников железных дорог уже 124 года является ежегодное празднование Дня железнодорожника. Сегодня праздник отмечают в первое воскресенье августа. Это день поздравлений в адрес работников транспортной отрасли: машинистов, путейцев, проводников, монтажников и других специалистов. Помимо вручения премий и подарков, в России принято устраивать спортивные мероприятия в честь праздника.

Во многих семьях железнодорожников до сих пор отдают дань обычаю провожать машиниста в рейс. Этот почетный ритуал существовал на постоянной основе первые сто лет с появления железнодорожного транспорта. В те времена машинисту в сундучок клади кружку, ложку, еду, рукавицы и ветошь. Сегодня все поменялось, и работники отправляются в рейсы с современными фирменными сумками. Так, например, в 2017 году в Центральной дирекции моторвагонного подвижного состава запустили акцию «Проводи папу в рейс», приурочив ее к празднованию Дня железнодорожника: по всей стране семьи провожают своих отцов, сыновей, братьев и дедушек в рейс.



ТРАДИЦИИ



Присягу дают не только солдаты. В последние годы в некоторых регионах происходит возрождение еще одной доброй традиции – посвящение в машинисты. Десятки лет назад это событие происходило в торжественной обстановке, вспоминают ветераны-локомотивщики, а сейчас они вновь присутствуют на посвящении молодых «бойцов» в качестве гостей. Происходит все строго: новоизбранные гордо зачитывают клятву и получают удостоверение машиниста.

Знаете ли вы...

Проезжая под мостом, по которому идет поезд, нужно обязательно поднять руки – к деньгам.

Материал подготовила
Анна НОСОВА

Путешествуем выгодно

Границы открываются, но путешествия по нашей необъятной стране остаются самыми популярными этим летом. Как сэкономить в путешествии, что делать, если опоздал на поезд, какой вагон самый удобный – эти и другие лайфхаки путешественника вы встретите в материале «ИТ».

Как часто вы путешествуете на поезде? Нет-нет, каждодневные поездки в метро не считаются. Речь о дальних путешествиях, когда вы засыпаете под звон стаканов с чаем, лежите на верхней полке, наблюдая за пробегающими за окном домами. Расслабляйтесь под стук колес и поскрипывание вагона, а ближе к вечеру сосед по плацкарту зовет спуститься вниз «побречьтесь» на гитаре или сыграть партию в карты. Ночью выходите на перрон при длительных остановках и покупаете сладкую воду в совсем незнакомых бутылках, вдыхая влажный воздух. Знакомо? Хотелось бы окунаться в такую атмосферу чаще? Сейчас мы расскажем хитрости, благодаря которым путешествия на поезде станут для вас неотъемлемой частью в жизни.

Экономим на билете

Имениннику – скидка 50%. Если хотите купить билет на «Сапсан» со скидкой, то ищите друга, у которого скоро день рождения, и уговаривайте его на совместную поездку. Акция действует на поезда с отправлением за 7 дней до или после дня рождения. Именинник должен купить билет на себя и может взять с собой не более трех друзей, которые также получают скидку 50%. Купить билет можно только в кассах «РЖД» при предъявлении паспорта именинника. Кстати, лично ему присутствовать необязательно. Чем не повод отпраздновать большой компанией в другом городе?

Очень необычно обстоит ситуация с билетами международного класса. Например, в направлении Москва – Таллин. Стоимость плацкарта около 6 000 рублей. Довольно дорого, поэтому многие приобретают билеты на самолет. Но тут есть несколько вариантов

сэкономить почти в 3 раза. Приобрести билет Москва – Ивангород, а потом на этот же поезд Ивангород – Таллин. Вы удивитесь, но стоимость уменьшится в 2 раза. Можно вообще пересесть в сидячий поезд, так как расстояние составляет чуть больше 3 часов. Экономия будет еще больше.

Еще бюджетнее получится, если соберетесь отправиться в Вильнюс. Многим даже не приходило в голову поехать в столицу Литвы на поезде. И действительно, начинаете искать ж/д билеты Москва – Вильнюс, видите цену 5 470 рублей в одну сторону в плацкартном вагоне (а ехать 14 часов) и тут же бежите покупать авиабилеты. Не торопитесь, а лучше обратите внимание на маршрут поезда. Он едет через Россию, Беларусь и Литву, а конечную станцию имеет в Калининграде. Так вот, билет Москва – Чернышевское (а это первый населенный пункт в России после пересечения границы) стоит всего 1 712 рублей – на том же поезде, в ту же дату. При этом с таким билетом можно спокойно выйти в Вильнюсе. Главное – иметь шенгенскую визу. Об этом лайфхаке знают все проводницы, поэтому еще на вокзале в Москве при посадке вас спросят, выходите ли в Вильнюсе или по-настоящему едете до Чернышевского. Есть поезд и из Санкт-Петербурга в Калининград через Вильнюс. И, конечно, обратно можно вернуться таким же способом, купив билет по маршруту Чернышевское – Москва/Санкт-Петербург. Что может быть дешевле, чем поездка в Вильнюс за 3 500 рублей туда-обратно? А если покупать совсем заранее, то можно уложиться почти в 2 000 рублей туда-обратно. В чем секрет? Дело в том, что на международные направления используется повышенный коэффициент при расчете тарифа, а на внутрироссийские – более низкий.



Раньше первой станцией после границы был Нестеров, поэтому среди знатоков этот лайфхак назывался «Нестеровский поезд».

Выбираем самый удобный вагон

Оптимально брать билеты в центральные вагоны. На это есть три основные причины:

- Меньше трясет, чем в головном вагоне;
- На остановках более 10 минут, поэтому удобно бегать в магазин;
- Рядом вагон-ресторан, где можно купить бутылку минеральной воды и наслаждаться прохладным воздухом, небольшим количеством людей, наличием розетки и, если повезет, Wi-Fi.

Что делать, если опоздали на поезд?

Запрыгнуть в последний вагон иногда у пассажиров не получается по той или иной причине, поэтому ссылки в «Гугле» по запросу: «Что делать, если опоздал на поезд» мы изучили очень внимательно.

Есть несколько вариантов: переоформить билет, сдать его или обогнать поезд. Для переоформления билета необходимо пройти данную процедуру в кассе «РЖД», внести указанную сумму за переоформление и заплатить (или наоборот, получить обратно) разницу между новым и старым билетом. На переоформление билета по закону дается 12 часов, поэтому даже если очень сильно опоздали, причины откладывать поездку нет. В случае уважительной причины (болезнь, авария и прочее) срок увеличивается до 5 суток. Стоит понимать, что переоформление билета возможно только при наличии свободных мест на других рейсах направления следования.

При возврате билета пассажиру вернется лишь часть стоимости билета. Возврату не подлежит: стоимость плацкарты, сервисные сборы и комиссии платежной системы (если она была). Переводя эти данные в рубли можно подытожить: вернуть удастся менее 50% от стоимости билета. Но не следует забывать: если опоздание произошло по вине РЖД (например, поезд отправился раньше), то можно требовать полного возмещения стоимости билета.

Ну а для самых «неотложных» случаев (может быть, у вас было назначено свидание в вагоне) поезд можно попробовать просто обогнать. Для этого нужно хорошо взвесить все «за» и «против», а также реальный маршрут движения поезда со всеми его остановками. По своему билету вы можете сесть и сойти с поезда в любой точке маршрута, согласно купленному билету. И если вы дочитали статью до этого момента, то уже об этом знаете.

Есть еще несколько фактов, которые упростят дальнее путешествие и сделают поездку более комфортной:

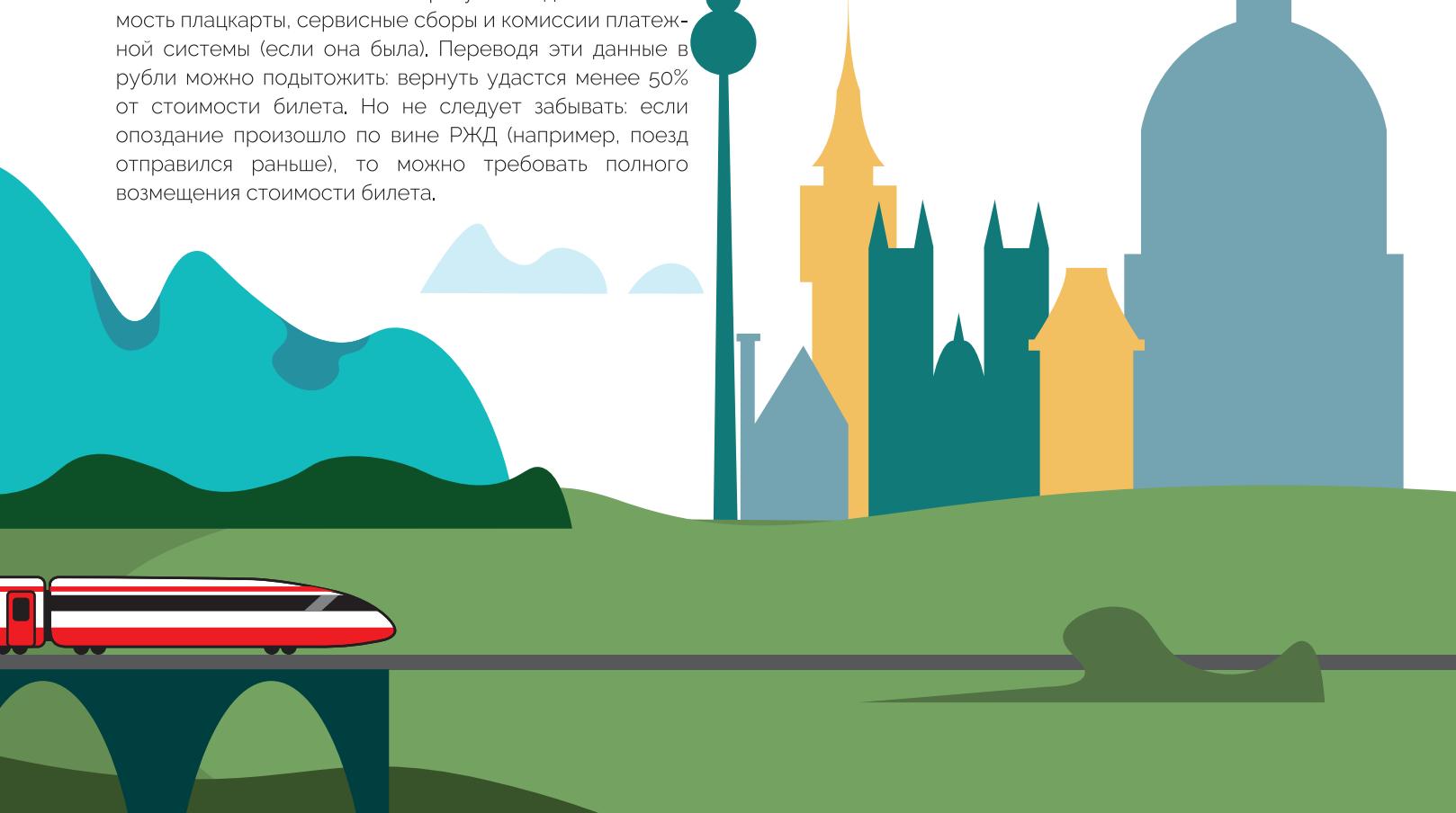
Во время посадки допускается наличие одной ошибки в билете в фамилии и в номере паспорта. Поэтому, если вы случайно в интернете неправильно ввели свою фамилию и ошиблись одной буквой, не расстраивайтесь. Все равно пустят в поезд.

Если вы пришли на вокзал на пару часов раньше отправления, можно выехать поездом того же направления, который идет раньше по расписанию, при наличии в нем свободных мест. Для этого надо обратиться в кассу вокзала, чтобы проставить специальную отметку на билете.

Приобретайте билеты заранее по раннему бронированию. Это поможет вам сэкономить до 50%. Сейчас практически на все «Сапсаны», которые работают в разных направлениях, существует акция. При покупке билетов туда и обратно вы экономите 20% от общей стоимости.

Если задержка поезда составила больше 4 часов, вас обязаны покормить. Если она составила больше 12 часов, то питание будет двухразовым. Если же задержка составляет около 24 часов, покормить вас должны три раза, причем за счет компании.

Юлия КАРНОВА



История московской электрички

В 2020 году Москва продолжает свою интеграцию в единую транспортную сеть. Возможно, это бесконечный процесс, но думается, что здесь как раз главное – не иметь конечной точки. Желание постоянно что-то придумать или улучшить – это ведь и есть прогресс. Были паровозы – стали электропоезда. Были электрички с деревянными лавками и грохочущим ходом – стали бесшумные, с интернетом и мягкими сиденьями. Без прогресса не видать бы нам всего этого. Но все же какой была первая российская электричка и что ей предшествовало – в материале «Инженера транспорта».

С чего началось пригородное движение

Если коротко: все началось с находчивости изобретателя Бенджамина Френча. В 1806 году в Великобритании была открыта Железная дорога Суонси и Мамблза, которая предназначалась для перевозки известняка, угля и руды. Но не прошло и года, как Френч предложил переоборудовать вагон для перевозки пассажиров. Это была абсолютно новая идея по тем временам. Первым днем пассажирских перевозок по железной дороге в истории стало 25 марта 1807 года.

Бенджамин Френч заплатил компании, владеющей железной дорогой, двадцать фунтов стерлингов за право организовать там пассажирские перевозки.

В те времена Россия существенно отставала от Европы в плане железнодорожных перевозок. Но все же спустя 30 лет после изобретения Френча, 11 ноября (30 октября) 1837 года, состоялось торжественное открытие первой в России железной дороги от Санкт-Петербурга до Павловска. Да-да, это тот самый рейс из Петербурга в Царское село.

Новый толчок в развитии пассажирского движения произошел в 70-80-е годы XIX века. Среди горожан «среднего класса» получил широкое распространение загородный отдых. Железная дорога в направлении Сергиева Посада и Ярославля была наиболее популярной.

Возникшая сильная загруженность Московско-Ярославско-Архангельской дороги породила создание «дачных поездов» – паровозов особой конструкции. Их отличительной особенностью было то, что рейс совершался на относительно небольшое расстояние, но имел много остановок в пригородной зоне. Поезда были по одному-два вагона, поэтому их могли легко «брать с места» даже маломощные паровозы. Как показало время, эта дорога сыграет еще одну важную роль в становлении пригородного движения в России. Запомните этот абзац.

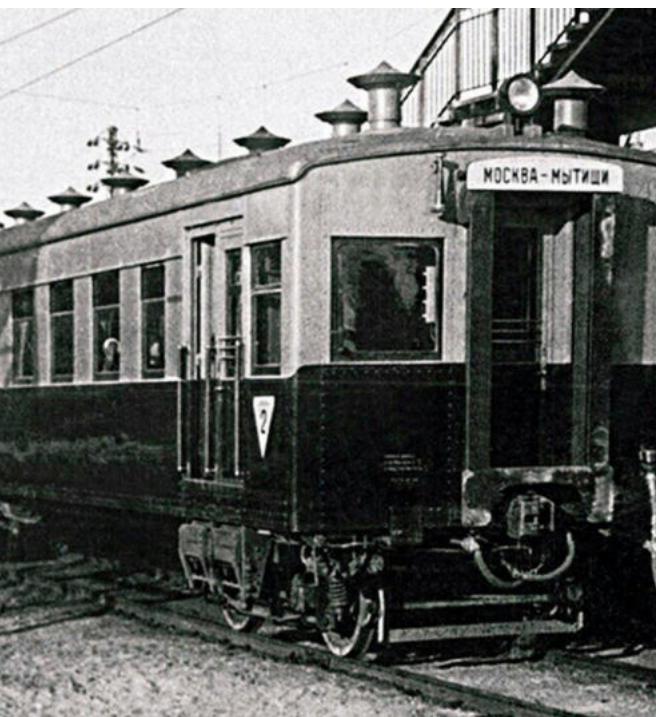
Пришествие электротяги

В 1879-м на промышленной выставке в Берлине был продемонстрирован макет электрической железной дороги. По участку со скоростью 7 км/ч двигался поезд, состоящий из локомотива и трех вагончиков, в каждом из которых могло разместиться до 6 пассажиров. Создателями нового вида тяги были немцы: ученый Эрнст Вернер фон Сименс и инженер Иоганн Хальске.

Отечественные ученые старались развить успех немецких коллег, но сначала чего-то не хватало, затем была Первая мировая и другие потрясения. Наконец, в начале 1920-х в нашей стране был принят план ГОЭЛРО (Государственная комиссия по электрификации России – Прим.). Согласно ему, на электрификацию железнодорожных линий целенаправленно стали выделяться бюджетные деньги.

В итоге первопроходцем в Советском Союзе стал пригородный участок Баку – Сабунчи, введенный в 1926 году. Моторные вагоны для Баку-Сабунчинской дороги построили на Мытищинском вагонзаводе, а прицепные – на Брянском. В каждом из них было 82 места для сидения и 40 – для стояния. Поезд состоял из 2-3 вагонов: один был моторным, а 1-2 других – прицепными.





Самый первый пассажирский состав на линии Москва – Мытищи, август 1929 года

Открытие линии задержали на 10 дней, так как «во время пуска тока высокого напряжения при движении электропоездов пригородная телефонная сеть перестала работать». Пришлось сначала починить ее, а затем вернуться к поездам.



Первая бакинская электричка, 1926 год

8 июля 1926 года состоялось историческое событие: в СССР был открыт первый участок с электрической тягой. После введения на линии моторвагонной тяги маршрутная скорость, несмотря на большое количество остановок, повысилась с 16 до 28,5 км/ч.

По нынешним ценам строительство первого электрифицированного участка Баку – Сабунчи обошлось почти в 800 млн рублей, а средняя стоимость пассажирского билета составляла приблизительно 18 рублей.

Электрификация участка Москва – Мытищи

В середине 1920-х годов на Московском и Ленинградском железнодорожных узлах паровая тяга уже неправлялась. Вспомнили «дачные поезда» и Московско-Ярославско-Архангельскую дорогу? Снова настал ее черед. Только в советское время это была уже не дорога, а направление и называлось оно, как сейчас, Ярославское.

В 1927 году был одобрен проект первого в России пригородного участка Москва – Мытищи протяженностью 17,8 км. Для техобслуживания и ремонта электросекций на станции Москва II построили депо (Ныне моторвагонное депо Москва II – Прим.), вначале названное «отстойным сараем». В нем разместили четыре стойла на три вагона. Электропоезда набирались из трехвагонных секций: в середине моторный вагон, а по краям прицепные-головные. Такие секции могли сцепляться между собой и получался поезд длиной 3, 6, 9 вагонов. Максимальная скорость 85 км/ч. Их изготовили на Мытищинском вагонзаводе.

В понедельник, 12 августа 1929 года, с одной из платформ Северного (Ярославского) вокзала умчался в даль первый российский электропоезд. Весь участок он прошел за 24 минуты, в то время как паровик на этот маршрут затрачивал более 35 минут.

Участок Москва – Мытищи дал старт электрификации отечественных железных дорог. За более чем 90-летнюю историю перевода на электричество 17,8 км дорог превратились в 43,7 тыс. км – одну из крупнейших в мире электрифицированных железнодорожных сетей.²

019 год стал юбилейным для отечественной электрички – ей исполнилось 90 лет. По этому случаю вышла книга «История российской электрички». Ее авторы, члены редакции «Инженер транспорта» Артур Пугач и Ксения Попова, вспоминают о том, кто, чем и когда внес неоценимый вклад в развитие пассажирского движения, иллюстрируя все это множеством исторических фотодокументов. «История российской электрички» – это история страны в миниатюре: ее глобальные масштабы, большие трагедии и героические победы.



Всю историю становления пассажирского движения в России можно прочитать в книге «История российской электрички» по QR-коду

Артур ПУГАЧ

Если бы с XIX века был Instagram...

